

CONSULTORÍA JURÍDICA INTERNACIONAL

INFORME FINAL

Estudio nacional sobre las buenas prácticas, compatibilidades, vacíos e incongruencias de la legislación peruana a la luz del Acuerdo del Estado Rector del Puerto para Prevenir, Detener y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada

Abog. Eduardo Ramos Ferretti

Callao, Perú, agosto de 2011

ÍNDICE

Informe Final. Estudio nacional sobre las buenas prácticas, compatibilidades, vacíos e incongruencias de la legislación peruana a la luz del Acuerdo del Estado Rector del Puerto para Prevenir, Detener y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (Pesca INDNR)

PRESENTACIÓN.....	4
I. MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO PARA COMBATIR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.....	5
1.1. LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO Y LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.....	5
1.2. RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL DE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO PARA PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA INDN.....	7
1.2.1. Medidas del estado rector del puerto en el Derecho internacional general.....	8
a) Derecho Internacional consuetudinario.....	8
b) Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar..	9
1.2.2. Medidas del estado rector del puerto en el Derecho internacional especial.....	10
a) Instrumentos jurídicos vinculantes.....	11
a.1) Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros en alta mar.....	11
a.2) Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias.....	11
b) Instrumentos jurídicos no vinculantes.....	13
b.1) Código de conducta para la pesca responsable.....	13
b.2) Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.....	13
b.3) Modelo de sistema sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.....	16
1.3. ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.....	17
1.3.1. Principales medidas del estado rector del puerto contenidas en el Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto.....	19
a) Entrada y uso de los puertos.....	19
b) Inspecciones y acciones de seguimiento.....	22

II. RÉGIMEN JURÍDICO PERUANO DE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.....	27
2.1. EL PERÚ Y LOS ACUERDOS INTERNACIONALES PESQUEROS.....	27
2.1.1. La Comisión Permanente del Pacífico Sur.....	29
2.1.2. La Comisión Interamericana del Atún Tropical.....	31
2.1.3. La Convención para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros de alta mar del océano Pacífico Sur.....	33
2.2. RÉGIMEN JURÍDICO DEL PERÚ COMO ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE PESCA INDNR.....	35
2.2.1. Medidas de ordenamiento pesquero.....	36
a) Medidas de conservación y ordenación de las especies multizonales.....	38
a.1) Medidas de conservación y ordenación de la especie atún.....	38
a.2) Medidas de conservación y ordenación del calamar gigante o pota.....	39
b) Medidas de seguimiento, control y vigilancia para la pesca de las especies multizonales.....	41
b.1) Medidas de seguimiento, control y vigilancia para la pesca de la especie atún.....	41
b.2) Medidas de seguimiento, control y vigilancia para la pesca de la especie calamar gigante.....	42
2.3. MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE PESCA INDNR EN EL PERÚ.....	43
2.3.1. Ingreso de buques pesqueros extranjeros y uso de puertos peruanos. a) Ingreso de buques pesqueros extranjeros a puertos peruanos.....	44
b) Uso de puertos peruanos por buques pesqueros extranjeros.....	47
2.3.2. Inspección de buques pesqueros extranjeros.....	52
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	56
ANEXOS.....	60
Legislación Peruana Portuaria.....	61
Legislación Peruana Marítima.....	76
Legislación Peruana Pesquera.....	83

PRESENTACIÓN

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) es reconocida como una gran amenaza a la conservación a largo plazo y la sostenibilidad de los mares y océanos del planeta, que implica la extracción desmesurada de recursos pesqueros y cuya práctica es realizada contrariamente a las medidas de conservación y ordenación pesqueras establecidas en los regímenes jurídicos nacionales e internacionales en todo el mundo.

El Perú, cuyo dominio marítimo contiene una riqueza pesquera invaluable y con una altísima productividad, no es ajeno a esta preocupación mundial que existe sobre las actividades de pesca INDNR o de actividades relacionadas en apoyo a la pesca INDNR, procediendo, por tanto, a establecer ciertas disposiciones orientadas a reglamentar las medidas del estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR, no de manera específica, pero sí dentro de un marco normativo de aplicación general para las actividades portuarias, marítimas y pesqueras.

El análisis del régimen jurídico peruano sobre las medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, ha sido complejo, puesto que su regulación compromete el accionar de varias entidades de diferentes sectores del quehacer nacional, como son la autoridad portuaria, marítima y pesquera. Cada una con competencias y funciones definidas por sus respectivas normas legales y reglamentarias.

Como veremos, en la primera parte del presente trabajo podrá encontrarse un estudio comparativo de los instrumentos jurídicos internacionales relacionados con las medidas el estado rector del puerto y la pesca INDNR. La segunda parte, y acaso la más importante, aborda detalladamente aquellos aspectos de las leyes y reglamentos peruanos que hacen referencia a las actividades que realizan los buques pesqueros extranjeros, en especial, al realizar faenas de pesca en aguas jurisdiccionales peruanas o al ingresar a puerto y hacer uso de los servicios portuarios. Finalmente, se han formulado conclusiones y recomendaciones, que deberán ser consideradas y analizadas, a fin de compatibilizar el régimen jurídico nacional con el internacional, y proponer las acciones necesarias para su implementación en el Perú.

El presente trabajo ha contado con la contribución del Dr. Ulises Munaylla Alarcón, a quien agradezco especialmente su colaboración y apoyo.

I. MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO PARA COMBATIR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA

1.1. LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO Y LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) define a las Medidas del Estado Rector del Puerto (o MEP) como los requisitos establecidos o las intervenciones que llevan a cabo los estados ribereños, y que los barcos pesqueros de bandera extranjera deben cumplir o a los que están sujetos, como condición para el uso de los puertos de ese estado.¹

En general, las MEP nacionales constan en requisitos de notificación previa al ingreso en el puerto, uso de puertos determinados, restricciones sobre los suministros y los servicios requisitos de documentación e inspección en los puertos y disposiciones afines, como la lista de barcos participantes en la pesca INDNR, además de otras medidas relacionadas con el comercio y las sanciones.

Por su parte, el término de Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (en adelante, pesca INDNR) es utilizada en la literatura de la FAO desde 1999, con ocasión del 23º periodo de sesiones del Comité de Pesca de la FAO (COFI) y de la Reunión Ministerial sobre Pesca de la FAO, ambas celebradas en febrero y marzo de ese año respectivamente.

La pesca INDNR, a decir del jurista italiano Tullio Treves, es un concepto que “pretende abarcar todas las formas de pesca que contribuyen al empobrecimiento de los recursos pesqueros, ya se realicen al margen de los mecanismos internacionales y nacionales cuyo objeto es asegurar que la pesca se desarrolle de manera responsable o contraviniéndolos”.²

Una definición más detallada y desarrollada, que distingue entre pesca ilegal, pesca no declarada y pesca no reglamentada, puede encontrarse en el párrafo 3 del “Plan de Acción Internacional para prevenir desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptada en el año 2001 en el marco de la FAO.

De conformidad con este párrafo tercero, por pesca ilegal se entiende las actividades pesqueras:

¹ La siguiente definición ha sido tomada de la FAO y puede encontrarse en la siguiente dirección electrónica: <http://www.fao.org/fishery/psm/es>. Fecha de consulta: 30 de junio de 2011.

² Treves, Tullio. “La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: Estado del pabellón, Estado costero y Estado del puerto”. En Pueyo Loza, Jorge y Julio Jorge Urbina (coord.) (2009) *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*. Madrid, Iustel, pág. 135.

“3.1.1 realizadas por embarcaciones nacionales o extranjeras en aguas bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso de éste, o contraviniendo sus leyes y reglamento;

3.1.2 realizadas por embarcaciones que enarbolan el pabellón de Estados que son partes de una organización regional de ordenación pesquera competente, pero faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización y en virtud de la cuales están obligados los Estados, o las disposiciones pertinentes del Derecho Internacional aplicable; o,

3.1.3 en visualización de leyes nacionales u obligaciones institucionales, inclusive las contraídas por los Estados cooperantes con respecto a una organización regional de ordenación pesquera competente”.

Según esta definición, es ilegal la pesca realizada en la aguas jurisdiccionales de un estado ribereño contraviniendo las normas y reglamentos del derecho interno de ese estado; la pesca realizada en la alta mar en desmedro de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por una organización regional de ordenación pesquera (OROP) competente en relación con los buques que enarbolan el pabellón de un estado parte en dicha organización; o, en violación de leyes nacionales u obligaciones internacionales.

El segundo subpárrafo afirma que por pesca no declarada se entiende las actividades pesqueras:

“3.2.1 que no han sido declaradas, o han sido declaradas de modo inexacto, a la autoridad nacional competente, en contravención de leyes y reglamentos nacionales; o

3.2.2 llevados a cabo en la zona de competencia de una organización regional de ordenación pesquera competente, que no han sido declaradas o han sido declaradas de modo inexacto, en contravención de los procedimientos de declaración de dicha organización”.

De esta manera definida, la pesca no declarada no es otra cosa que una forma de pesca ilegal, en donde la no declaración tal como se encuentra definida, es constituyente de un comportamiento ilegal, según la definición de pesca ilegal.

Finalmente, según el subpárrafo tercero, por pesca no reglamentada se entiende las actividades pesqueras realizadas:

“3.3.1 en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera competente que son realizadas por embarcaciones sin nacionalidad, o por embarcaciones que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de esa

organización, o por una entidad pesquera de una manera que esta en consonancia con la medidas de conservación y ordenación de dicha organización, o que las contraviene; o

3.3.2 en zonas o en relación con poblaciones de peces respecto de las cuales no existen medidas aplicables de conservación u ordenación y en las que dichas actividades pesqueras se llevan a cabo de una manera que no esta en consonancia con las responsabilidades relativa a la conservación de los recursos marinos vivos que incumben al Estado en virtud del derecho internacional”.

Esta definición destaca los límites que el Derecho internacional impone a las OROPs en su actividad de regulación. Es decir, el alcance de esta reglamentación no se extiende a los buques que no enarbolan el pabellón de los estados parte de (o cooperantes con) las OROPs; así como, cuando hay poblaciones de peces que no están incluidas en el marco espacial o material de una OROP.

El subpárrafo cuarto señala la observación de que “puede que cierta pesca no reglamentada tenga lugar de una manera que no esta en violación del derecho internacional aplicable”, siendo posible advertir que la pesca no reglamentada, puede ser ilegal únicamente si se demuestra que ha sido realizada en violación de una regla general de Derecho internacional aplicable a todos los estados.

Sin embargo, debe anotarse que en la practica la distinción entre pesca ilegal, pesca no declarada y pesca no reglamentada, no tienen demasiada importancia por el sencillo hecho de que en todos los instrumentos aplicables los tres conceptos se utilizan acumulativamente.

1.2. RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL DE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO PARA PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA INDNR

A lo largo de los años, la pesca INDNR se ha constituido en una grave amenaza mundial para la sostenibilidad de la pesca marítima y la ordenación de los recursos pesqueros. En los últimos años, afirma la FAO, ha adquirido mayor importancia, como instrumento de lucha contra la pesca INDNR, que los estados rectores del puerto dispongan de efectivos mecanismos de control, es decir, medidas del estado rector del puerto o MEP.

El actual régimen jurídico internacional en materia de MEP, particularmente las medidas que el estado rector del puerto puede adoptar para prevenir, desalentar y

eliminar la pesca INDNR se orientan en ejercer un mayor control sobre los buques pesqueros que pretenden tener acceso o que ya accedieron a alguno de sus puertos. No obstante, hasta el año 2008, los principales instrumentos internacionales pesqueros conferían amplias facultades a los estados para aplicar toda una serie de medidas relativas al acceso de los buques pesqueros a puerto, así como a la facultad de inspeccionar a los buques involucrados en ese tipo de pesca ilegal, pero el ejercicio de dichas facultades se contemplaba como un derecho voluntario, facultativo u opcional, sin que exista una obligación jurídica a ejercerlos.

La adopción del “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” es el corolario a los esfuerzos realizados por la comunidad pesquera internacional para combatir las ilícitas actividades de pesca o relacionadas a ella, con la finalidad de proteger y conservar los recursos pesqueros y asegurar la sostenibilidad de la pesca en beneficio de las futuras generaciones.

El análisis del régimen jurídico internacional de las medidas que puede adoptar el estado rector del puerto en lo relativo al acceso de buques pesqueros extranjeros a sus puertos y al desarrollo de inspecciones a dichas embarcaciones, se realizará desde la perspectiva del Derecho internacional general y especial. Luego nos centraremos en el tratamiento que reciben estas medidas en el propio texto del Acuerdo.

1.2.1. Medidas del estado rector del puerto en el Derecho internacional general

Como idea principal, debemos recordar que el Derecho internacional general parte del reconocimiento de que los puertos se encuentran sometidos a la soberanía territorial de un estado ribereño en la medida en que se encuentra ubicado al interior de su territorio.³

a) Derecho Internacional consuetudinario

Para el Derecho internacional consuetudinario los puertos tienen la categoría de aguas interiores del estado ribereño y por consiguiente son parte de su territorio, en

³ Arenas Meza, Miguel. “Las medidas relativas al “Estado del puerto” y su actual regulación en el Derecho internacional de las pesquerías: insuficiencias y perspectivas de futuro”. En Pueyo Loza, Jorge y Julio Jorge Urbina (coord.) (2009) *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*. Madrid, Iustel, págs. 185-187.

donde los estados tienen una soberanía ilimitada sobre las aguas interiores, a diferencia de lo que ocurre con los otros espacios marinos.⁴

En consecuencia, el estado rector del puerto tiene amplios poderes en la toma de decisiones para admitir o excluir a los buques pesqueros extranjeros del acceso a sus puertos, incluido la posibilidad de imponerles condiciones de acceso y el poder de inspeccionarlos y sancionarlos cuando se encuentren en puerto.

Sin embargo, los poderes del estado rector del puerto para imponer condiciones de acceso a sus puertos no son absolutos, puesto que existe consenso en que no podría imponerse a los buques pesqueros condiciones de entrada que fuesen irrazonables o de imposible cumplimiento, o que fueren discriminatorias, pues ello equivaldría a un abuso del derecho.⁵

Además, en ciertos casos, este derecho puede no ser aplicado de manera excepcional, como en los supuestos de fuerza mayor o de peligro extremo, en el que la seguridad del buque pesquero extranjero o su cargamento, o incluso su tripulación, se vea seriamente amenazada, ante lo cual el puerto se encuentra abierto para el buque pesquero que se encuentra en situación de peligro o dificultad.

Puede concluirse entonces, que si el estado ribereño tiene facultades para permitir el acceso o no de buques extranjeros a sus puertos y que además goza de facultades para la adopción de medidas destinadas a regular dicho acceso, el estado rector del puerto puede establecer medidas en sus puertos destinadas a combatir la pesca INDNR.

b) Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) si bien no tiene disposiciones sobre la pesca INDNR si cuenta con algunas normas que sirven como fundamento para la adopción de medidas por parte del estado rector del puerto.

Así por ejemplo, el artículo 21 de la CONVEMAR señala que el estado ribereño podrá dictar, de conformidad con otras normas de derecho internacional, "leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de

⁴ Medidas relativas al estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Elementos para la discusión y análisis en la IV Asamblea de la CPPS (Bogotá, Colombia, 23, 24 y 25 de mayo de 2005). Guayaquil, Ecuador, Secretaría General de la CPPS, Documento SG/PPS/AO/1.IV/013, pág. 3.

⁵ Arenas Meza, Miguel. *Op. Cit.*, págs. 188-189.

las siguientes materias:... d) La conservación de los recursos vivos del mar”. Asimismo, el artículo 25 dispone que “en el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para cumplir cualquier incumplimiento de las condiciones que este sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria”.

El artículo 73 de la CONVEMAR dispone que el estado ribereño podrá tomar medidas que son necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos, incluidas la visita, la inspección, etc.; y, en los casos de apresamiento retención de buques extranjeros, el estado ribereño notificará con prontitud al estado del pabellón las medidas adoptadas y las sanciones impuestas. Por su parte, El art. 118 establece que los estados cooperaran en la conservación y ordenación de los recursos vivos en las zonas de la alta mar y procederán al establecimiento de organizaciones subregionales y regionales de pesca.

No obstante ello, en materia de protección y preservación del medio marino, la CONVEMAR contempla disposiciones específicas para el estado del puerto en lo relativo a la contaminación causada por buques y que se refiere al establecimiento de requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos. Pueden verse al respecto los artículos 211, 216, 218, 220 y 226 de la CONVEMAR.

En suma, la CONVEMAR no contiene disposición específica alguna respecto a las medidas que podrá adoptar el estado del puerto en el caso de actividades de pesca INDNR, lo cual fue incorporada recién en el “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

1.2.2. Medidas del estado rector del puerto en el Derecho internacional especial

Entre estas medidas cabe distinguir dos clases de instrumentos jurídicos internacionales, a saber: los instrumentos jurídicamente vinculantes y las disposiciones contempladas en los instrumentos jurídicos no vinculantes o voluntarios.

a) Instrumentos jurídicos vinculantes

a.1) Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros en alta mar.⁶

La primera referencia a las medidas del estado rector del puerto en el ámbito de la pesquería la encontraremos en el “Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros en alta mar”, también denominado, Acuerdo de Cumplimiento, cuyo artículo V párrafo 2, bajo el título de “Cooperación Internacional” dispone que “cuando un buque pesquero se encuentre voluntariamente en un puerto de una de las Partes que no sea el Estado de su pabellón dicha Parte, si tiene motivos razonables para creer que el buque pesquero ha sido utilizado para ejercer una actividad que debilite la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación, deberá informar inmediatamente al Estado de pabellón al respecto”. Además, se agrega que “las Partes podrán concertar acuerdos respecto a la aplicación, por parte de los Estados del puerto, de las medidas de investigación que estos consideren necesarios para determinar si el buque pesquero ha sido utilizado efectivamente en contra de las disposiciones de este Acuerdo”.

Es decir, que en el contexto de esta disposición, el estado rector del puerto tiene solo el deber general de notificar al estado de pabellón, no pudiendo adoptar ninguna otra medida salvo acuerdo especial con el estado del pabellón. Por lo tanto, el estado rector del puerto no puede ejercer directamente sus poderes de control sobre los buques pesqueros extranjeros, sino que necesita contar con el consentimiento previo del estado del pabellón.⁷

a.2) Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias.⁸

⁶ El “Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques en alta mar” fue adoptado en la 24ª sesión de la Conferencia de la FAO, el 24 de noviembre de 1993 y entró en vigencia el 24 de abril de 2003.

⁷ Arenas Meza, Miguel. *Op. Cit.*, págs. 189-190.

⁸ El “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones

Un segundo instrumento internacional jurídicamente vinculante que incluye entre sus disposiciones referencias a las medidas del estado rector del puerto es el “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias” (en adelante, Acuerdo sobre las poblaciones de peces o Acuerdo de Nueva York).

El artículo 23 de este Acuerdo ha profundizado en el rol del estado rector del puerto en cuanto a la actividad pesquera, cuyo primer párrafo señala que “el Estado del puerto tendrá el derecho y el deber de adoptar medidas, con arreglo al derecho internacional, para fomentar la eficacia de las medidas subregionales y mundiales de conservación y ordenación”, y al hacerlo “no discriminará, ni en la forma ni en la práctica, contra los buques de ningún Estado”.

El párrafo 2 de este artículo establece una serie de medidas que el estado rector del puerto podrá adoptar en el marco de sus facultades, como por ejemplo: “inspeccionar los documentos, los aparejos de pesca y la captura de los buques pesqueros que se encuentren voluntariamente en sus puertos o en sus terminales frente a la costa”. Adicionalmente, el párrafo 3 otorga a los estados el poder para “adoptar reglamentos que faculten a las autoridades nacionales competentes a prohibir desembarcos y transbordos cuando se hubiera demostrado que la captura se ha obtenido de una manera que menoscaba la eficacia de las medidas subregionales o mundiales de conservación y ordenación en alta mar”.

El párrafo 4 dispone que “nada de lo dispuesto en el presente artículo se entenderá en perjuicio de la soberanía que ejercen los Estados sobre las partes situadas en su territorio con arreglo al derecho internacional”. Es decir, este párrafo le reconoce al estado rector del puerto poderes ampliados o ilimitados en la adopción de medidas de ejecución, incluso más severas que las previstas.⁹

En suma, se ha señalado a esta norma como un refuerzo de las facultades del estado ribereño en cuanto a la potestad de sus puertos, aunque también se ha indicado que puede constituir una limitación de dichas facultades al establecer un

de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios” fue adoptado el 04 de diciembre de 1995 y entró en vigor el 11 de diciembre de 2001.

⁹ Arenas Meza, Miguel. *Op. Cit.*, pág. 195.

requisito para la adopción de ciertas medidas, lo que limitaría las facultades discrecionales amplias de los estados ribereños respecto a sus puertos.¹⁰

b) Instrumentos jurídicos no vinculantes

b.1) Código de conducta para la pesca responsable.¹¹

El “Código de Conducta para la Pesca Responsable”, o simplemente Código de Conducta, es el primer instrumento pesquero general de carácter no vinculante o voluntario que contempla una referencia concreta a las medidas del estado rector del puerto en el contexto de las pesquerías.

El artículo 8.3 en su primer párrafo exhorta a los estados del puerto a adoptar, siguiendo procedimientos establecidos en su legislación nacional y de conformidad con el derecho internacional, incluyendo los acuerdos o arreglos internacionales pertinentes, las medidas que sean necesarias para ayudar a otros estados la información sobre las regulaciones y medidas que han adoptado para tal fin.

Asimismo, en el segundo párrafo se señala que el estado del puerto deberá prestar asistencia a los estados del pabellón de conformidad con su legislación nacional y el derecho internacional, cuando un buque pesquero se encuentre voluntariamente en un puerto o terminal costa afuera del estado del puerto y el estado del pabellón del buque solicite ayuda del estado del puerto por lo que respecta al no cumplimiento de las medidas de conservación y gestión de alcance subregional, regional y mundial o de las normas mínimas acordadas internacionalmente en lo referente a la contaminación, la seguridad, la salud y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

b.2) Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

En 2001, en el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable, el Comité de Pesca de la FAO adoptó el “Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada” (PAI INDNR),

¹⁰ Medidas relativas al estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. *Op. Cit.*, pág. 6.

¹¹ El “Código de Conducta para la Pesca Responsable” fue adoptado en la Conferencia de la FAO, el 31 de octubre de 1995.

en cuya sección IV – “Aplicación de Medidas para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR”, se incluye un apartado específico dedicado a las “Medidas relativas al Estado rector del puerto”, que deberían ser aplicadas de manera equitativa, transparente y no discriminatoria, con el objetivo de prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR.

El tratamiento que efectúa el PAI INDNR de las medidas del estado rector del puerto es más amplio y detallado que los instrumentos pesqueros vinculantes, incluyendo aspectos no previstos en dichos instrumentos como el relativo a las condiciones de acceso o entradas de buques pesqueros a puertos, entre ellos el ejercicio de inspeccionar embarcaciones pesqueras.

Con relación al estado rector del puerto, el PAI INDNR contempla las siguientes consideraciones o medidas:

- Se define el término “acceso al puerto”, que se entiende como “la admisión de embarcaciones pesqueras extranjeras a puertos o terminales frente a la costa, entre otras cosas con fines de reposición de combustible, reabastecimiento, transbordo y desembarque, sin menoscabo de la soberanía de un Estado ribereño, de conformidad con su legislación nacional y con el artículo 25.2 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 y otras disposiciones pertinentes del derecho internacional” (párrafo 53).
- Se señala que antes de permitir el acceso de una embarcación al puerto, “los Estados deberían pedir a las embarcaciones pesqueras y a las embarcaciones que se dedican a actividades relacionadas con la pesca que solicitan el permiso de entradas en sus puertos que presentan con razonable anticipación la comunicación de su entrada en el puerto, así como copia de su autorización para pescar o información detallada sobre su viaje de pesca y las cantidades de pescado que llevan a bordo, terminando debidamente en cuenta a los requisitos de confidencialidad con el fin de comprobar si la embarcación ha pedido practicar o respaldar la pesca INDNR” (párrafo 55).
- Se dispone que si existiera pruebas evidentes de que una embarcación a la que se ha otorgado el acceso a sus puertos ha practicado actividades de pesca INDNR, “el Estado rector del puerto no debería permitir a esa embarcación desembarcar o transbordar pescado en sus puertos, y debería informar de ello al estado de abanderamiento de dicha embarcación” (párrafo 56).
- Se establece que “los Estados deberían hacer públicos los puertos en los que podría permitirse la admisión de embarcaciones de pabellón extranjero y deberían

velar por que estos puertos dispongan de capacidad para llevar a cabo inspecciones” (párrafo 57).

- Se establece que en el ejercicio de su derecho a inspeccionar embarcaciones pesqueras, “los Estados del puerto deberían recopilar la siguiente información y ventanilla al estado del pabellón y cuando proceda, a la organización regional de ordenación pesquera competente: estado del pabellón de la embarcación y datos de identificación, nombre, nacionalidad y antecedentes profesionales del capitán de la embarcación y el patrón de pesca; aparejo de pesca; captura que lleva a bordo la embarcación, comprendida la procedencia, especies, forma y cantidad; la captura total desembarcada y transbordada; y, cuando proceda, otra información exigida por las organizaciones regionales de ordenación pesquera competentes o por otros acuerdos internacionales” (párrafo 58).
- Se determina que si en el tránsito de una inspección existiesen motivos razonables para sospechar que la embarcación ha practicado o respaldado la pesca INDNR en zonas situadas fuera de la jurisdicción del Estado rector del puerto, este, además de cualquiera otras medidas que pueda tomar de conformidad con el derecho internacional, “debería informar inmediatamente de ello al Estado del pabellón de la embarcación y, cuando proceda, a los Estados ribereños y a la organización regional de ordenación pesquera competente”, además, “podrá aplicar otras medidas con el consentimiento del Estado del pabellón o a petición del mismo” (párrafo 59).
- Se señala que “los Estados deberían cooperar, cuando proceda, a escala bilateral y multilateral y en el marco de las organizaciones regionales de ordenación pesqueras competentes con objeto de elaborar medidas compatibles para el control de las embarcaciones de pesca por el Estado rector del puerto” (párrafo 62).
- Se señala que “los Estados deberían estudiar la posibilidad de elaborar, en el marco de la organizaciones regionales de ordenación pesquera competentes, medidas relativas al Estado rector del puerto basadas en el supuesto de que toda embarcación pesquera con derecho a enarbolar el pabellón de Estado que no son partes de una organización regional de ordenación pesquera, que haya sido identificada como embarcación que practica actividades pesqueras en la zona de esa organización, podrá estar practicando la pesca INDNR” (párrafo 63).

b.3) Modelo de sistema sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.¹²

El “Modelo de Sistema sobre las medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada” (o simplemente Modelo de Sistema) es un instrumento jurídico pesquero de carácter voluntario que sigue los planteamientos básicos de los mecanismos regionales de medidas de control del estado rector del puerto existente en el ámbito de la prevención de la contaminación marina, pero aplicado a la lucha contra la pesca INDNR. Su objetivo es facilitar la aplicación de medidas eficaces del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, ya no exclusivamente desde una perspectiva unilateral o nacional, sino a través de un sistema regional coordinado de consulta y cooperación entre varios esquemas del estado rector del puerto.

Con dicha finalidad, el Modelo de Sistema contiene un conjunto de requisitos o medidas mínimas que los estados, las organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras entidades pesqueras podrían utilizar y consultar para la formulación de Memorandos regionales de medidas del estado rector del puerto.

El párrafo 2.3 del modelo es similar al párrafo 57 del PAI Pesca INDNR, puesto que en ambas se destaca el hecho de dar publicidad sobre los puertos del estado rector del puerto que permite el acceso a buques pesqueros extranjeros y, además, lleva a cabo las inspecciones a dichos buques.

En lo que respecta a las condiciones de acceso de los buques pesqueros extranjeros a puerto, el párrafo 2.4 del Modelo reproduce prácticamente los términos del párrafo 55 del PAI INDNR, además el Modelo señala que también se debe incluir datos relativos a la identificación del buque y cualquier otra documentación relacionada, entre la información suministrada por el buque para su acceso a puerto, según el detalle descrito en el anexo A del Modelo.

En cuanto a la prerrogativa del estado rector del puerto para denegar el acceso o puerto a buques pesqueros extranjeros, los párrafos 2.5, 2.6 y 2.7 del Modelo van más allá de lo establecido en el PAI INDNR. En el caso concreto del párrafo 2.5, se señala que el estado rector del puerto debería “no permitir a un buque la utilización de sus puertos para desembarcar, transbordar o elaborar pescado si el buque que ha capturado la pesca enarbola una bandera de un Estado que no es parte contratante o

¹² El “Modelo de Sistema sobre las medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada” fue adoptado por el Comité de Pesca de la FAO en 2005, luego de que fuera aprobado en la “Consulta Técnica para examinar las medidas relativas al Estado Rector del Puerto destinadas a combatir la pesca INDNR”, efectuada en agosto y septiembre de 2004.

cooperadora de una organización regional de ordenación pesquera o se ha identificado como buque que practica o respalda actividades de pesca INDNR en la zona de dicha organización regional de ordenación pesquera, o en la aguas jurisdiccionales de un Estado ribereño pertinente”.

Tratándose de los párrafos 2.6 y 2.7, se establece que el estado rector del puerto debería: “en los casos en que haya motivos fundados para considerar que un buque pesquero ha practicado o respaldado la pesca INDNR en aguas fuera de los límites de su jurisdicción de pesca, denegar al buque el permiso para utilizar su puerto para desembarcar, transbordar, reportar o reabastecerse”; así como, “no permitir a un buque la utilización de sus puertos para desembarcar o transbordar en los casos en que una organización regional de ordenación pesquera haya determinado que la embarcación participa o apoya actividades pesqueras que vulneran medidas de conservación y ordenación”.

Con relación al tema de las inspecciones de los buques pesqueros extranjeros, el Modelo del Sistema es amplio y detallado al respecto, siendo abordado su procedimiento en los párrafos 3, 4 y 5, principalmente. Los anexos B, C, D y E complementan las disposiciones emanadas del Modelo de Sistema, y están referidos al procedimiento de inspección de buques pesqueros extranjeros, a los resultados de las inspecciones, a la formación de los inspectores y al sistema de información sobre las inspecciones del estado rector del puerto.

1.3. ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.¹³

El “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” (en adelante, Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto) es un instrumento jurídico vinculante, cuyo objetivo es prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR mediante la aplicación de medidas eficaces del estado rector del puerto, garantizando así el uso

¹³ El “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” fue aprobado el 22 de noviembre de 2009, mediante la Resolución 12/2009 en el 36º periodo de sesiones de la Conferencia de la FAO, en el marco de la “Consulta Técnica para redactar un instrumento jurídicamente vinculante sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, que se realizó en cuatro sesiones de negociaciones entre junio de 2008 y agosto de 2009.

sostenible y la conservación a largo plazo de los recursos marinos vivos y los ecosistemas marinos.¹⁴

Con respecto a su ámbito de competencia, cada Parte, en su calidad de estado rector del puerto, aplicará el Acuerdo a los buques que no estén autorizados a enarbolar su pabellón y que soliciten entrar en sus puertos o se encuentren en uno de ellos, excepto para los buques de un estado limítrofe que realicen actividades de pesca artesanal de subsistencia, siempre que el estado rector del puerto y el estado del pabellón cooperen para velar por que dichos buques no incurran en actividades de pesca INDNR ni otras actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR; y, para los buques portacontenedores que no transporten pescado o, en el caso de que lo transporten, solo se trata de pescado que se haya desembarcado previamente, siempre que no existan motivos fundados para sospechar que dichos buques han incurrido en actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.

Se ha dispuesto igualmente, que en su calidad de estado rector del puerto, una Parte pueda decidir no aplicar este Acuerdo a los buques fletados por sus nacionales exclusivamente para pescar en zonas sometidas a su jurisdicción nacional y que operen en las mismas bajo su autoridad. Dichos buques estarán sujetos a medidas de dicha Parte que sean tan eficaces como las medidas aplicadas en relación con los buques autorizados a enarbolar su pabellón.

¹⁴ El texto del Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto consta de un preámbulo, diez partes con 37 artículos y 5 anexos. En el preámbulo se manifiesta la preocupación de los estados por la persistencia de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como por sus efectos adversos de los pescadores legítimos además de la creciente necesidad de seguridad alimentaria a nivel global. Asimismo, en el preámbulo se señala que este Acuerdo se basa en el PAI INDNR y en el Modelo de Sistema, y reconoce además, las disposiciones pertinentes de la CONVEMAR, del Acuerdo de Nueva York, del Acuerdo de Cumplimiento y del Código de Conducta.

La parte 1 corresponde a las disposiciones generales del Acuerdo, básicamente referido a los términos utilizados, objetivos, aplicación y otros. Debe resaltarse que el Acuerdo adopta la misma definición de pesca INDNR que existe en el PAI INDNR. Las partes 2 y 3 están referidas a las condiciones impuestas a los buques pesqueros extranjeros para su Entrada en Puerto y el Uso de los Puertos. La parte 4 comprende todo lo relativo al procedimiento de las Inspecciones y Acciones de Seguimiento. La parte 5 esta referida a la Función de los Estados del Pabellón, mientras que la parte 6 alude a las Necesidades de los Estados en Desarrollo. Las partes 7, 8 y 9 corresponden a ciertas disposiciones adicionales contempladas en el Acuerdo y la parte 10 incluye las Disposiciones Finales.

En cuanto a los anexos del Acuerdo, estos son básicamente los mismos anexos contemplados en el Modelo de Sistema de 2005. El anexo A se refiere a la información que los buques que soliciten la entidad en puerto deben facilitar con carácter previo. El anexo B establece los Procedimientos de inspección del estado rector del puerto. El anexo C alude al contenido del Informe de los resultados de la inspección. El anexo D se refiere a los Sistemas de Información sobre las medidas del estado rector del puerto. El anexo E establece las Directrices para la capacitación de los inspectores.

Es importante señalar, que el Acuerdo ha reconocido que ninguna de sus disposiciones podrá menoscabar los derechos, la jurisdicción y las obligaciones de las Partes establecidos por el Derecho internacional, de modo que pueda interpretarse como un menoscabo a la soberanía de las Partes sobre sus aguas interiores, archipelágicas y territoriales o a sus derechos de soberanía sobre su plataforma continental y en sus zonas económicas exclusivas; o al ejercicio por las Partes de su soberanía sobre los puertos situados en su territorio de conformidad con el Derecho internacional, incluido su derecho a denegar la entrada a los mismos así como a adoptar medidas del estado rector del puerto más estrictas que las que se contemplan en el Acuerdo, incluyendo aquellas en virtud de una decisión tomada por una organización regional de ordenación pesquera.

1.3.1. Principales medidas del estado rector del puerto contenidas en el Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto.

Las medidas contempladas por el “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR” son dos básicamente: las condiciones para el acceso de los buques pesqueros extranjeros a los puertos y el procedimiento de inspecciones a dichos buques. Ambas medidas han sido desarrolladas por el Acuerdo como veremos a continuación.

a) Entrada y uso de los puertos

La entrada y uso de los puertos se encuentra regulada en las partes 2 y 3 del Acuerdo. En el caso de la Entrada a Puerto está previsto en los artículos 7, 8, 9 y 10, que amplían y desarrollan las disposiciones contempladas en el PAI INDNR y en el Modelo de Sistema – ya analizados anteriormente-.

Así por ejemplo el artículo 7 del Acuerdo referido a la “Designación de puertos”, establece que “cada Parte designará y dará a conocer a los puertos en los que los buques podrán solicitar entrada en virtud del presente Acuerdo. Cada Parte entregará una lista de los puertos designados a la FAO, que le dará la publicidad debida” (párrafo 1). Además, señala este artículo, que en la mayor medida posible, “cada Parte velará por que cada uno de los puertos designados y puestos en conocimiento público

de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo cuentan con capacidad suficiente para realizar inspecciones en virtud del presente Acuerdo” (párrafo 2).¹⁵

Por su parte, el artículo 8 relativo a la “Solicitud previa de entrada al puerto” dispone que “cada Parte exigirá que se le facilite, como mínimo, la información requerida en el Anexo A antes de autorizar la entrada de un buque en su puerto” (párrafo 1). Se agrega asimismo, que “cada Parte exigirá que la información mencionada en el párrafo 1 del presente artículo se proporcione con la suficiente antelación para que el Estado rector del puerto disponga del tiempo necesario para examinarla” (párrafo 2).¹⁶

El artículo 9 – el más extenso de la parte 2 del Acuerdo – se refiere a la “Autorización o denegación de entrada al puerto”. Es decir, una vez recibida la información solicitada o cualquier otra información que ayuden a determinar si el buque que solicita su ingreso a puerto ha incurrido en actividad de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR, “cada Parte decidirá si autoriza o deniega la entrada en su puerto al buque en cuestión y comunicará su decisión al buque o a su representante” (párrafo 1).¹⁷

En caso de autorización de entrada, “se exigirá al capitán, el patrón o al representante del buque que presente la autorización de entrada en el puerto a las autoridades competentes de la Parte de que se trata a la llegada del buque al puerto” (párrafo 2). Y, en el caso de denegación de entrada, “cada Parte comunicará la decisión que ya ha adoptado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo al Estado del pabellón del buque y, según proceda y en la medida de lo posible, a los Estados ribereños interesados, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales presentes” (párrafo 3).

También se contempla el caso de denegación de entrada al buque, “cuando la Partes dispongan de pruebas suficientes de que un buque que trate de entrar en su puerto ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, y en particular de que figura en una lista de buques que han incurrido en tales actividades de pesca o actividades relacionadas con la misma, adoptadas por una organización regional de ordenación pesquera pertinente

¹⁵ Disposiciones similares pueden encontrarse en el párrafo 57 del PAI INDNR y el párrafo 2.3 del Modelo de Sistema.

¹⁶ Disposiciones similares pueden encontrarse en los párrafos 55 y 58 del PAI INDNR y el párrafo 2.4 del Modelo de Sistema.

¹⁷ Disposiciones similares pueden encontrarse en el párrafo 56 del PAI INDNR y los párrafos 2.5 y 2.6 del Modelo de Sistema.

de acuerdo con las normas y procedimientos de dicha organización y de conformidad con el Derecho internacional” (párrafo 4).

Como cláusula excepcional, se ha dispuesto que una Parte podrá autorizar la entrada en sus puertos a un buque con la única finalidad de inspeccionarlo así como para adoptar otras medidas apropiadas de conformidad con el Derecho internacional que sean al mismo tan eficaces como la denegación de entrada al puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR (párrafo 5). No obstante, si un buque se encuentra en puerto, la Parte denegará a dicho buque la utilización de sus puertos a efectos de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado así como otros servicios portuarios, incluidos entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco (párrafo 6).

El artículo 10 reconoce una regla del Derecho internacional general que es la relacionada a la excepción por motivos de fuerza mayor o dificultad grave, cuyo temor establece que “ninguna disposición del presente Acuerdo podrá afectar la entrada al puerto de los buques de conformidad con el Derecho Internacional en caso de fuerza mayor o dificultad grave o impedir a una Estado del puerto que permita la entrada al puerto a un buque exclusivamente con la finalidad de prestar auxilio a personas, embarcaciones o aeronaves en situación de peligro o dificultad grave”.¹⁸

La parte 3 del Acuerdo, referido al Uso de los Puertos, específicamente el artículo 11, dispone que cuando un buque haya entrado en uno de sus puertos, la parte denegará a dicho buque “el uso del puerto para el desembarque, transbordo, empaquetado o procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente así como otros servicios portuarios, incluidos, entre otros el reportaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco”, en los siguientes casos (párrafo 1):

“a) la Parte constate que el buque no cuenta con la autorización válida y permite para realizar actividades de pesca o actividades relacionadas con la pesca exigida por el Estado del pabellón correspondiente;

b) la Parte constate que el buque no cuenta con una autorización válida y pertinente para realizar actividades de pesca o actividades relacionados con la pesca, exigidas por un Estado ribereño respecto de zona bajo su jurisdicción nacional,

¹⁸ Disposiciones similares pueden encontrarse en el párrafo 54 del PAI INDNR y el párrafo 9 del Modelo de Sistema.

c) la Parte reciba evidencia fundadas que el pescado que se encuentra a bordo ha sido capturado contraviniendo los requisitos aplicables de un Estado ribereño respecto de las zonas bajo la jurisdicción nacional de este Estado,

d) el Estado del pabellón o lo confirme dentro de un plazo razonable, a petición del Estado rector del puerto, que el pescado que se encuentra a bordo se ha capturado de conformidad con los requisitos aplicables establecidos por una organización regional de ordenación pesquera pertinente, o

e) la Parte tenga motivos razonables para considerar que el buque ha incurrido de algún modo actividad de pesca INDNR actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, incluidas 9, a menos que el buque pueda establecer que:

i) actuaba de manera compatible con las medidas de conservación y ordenación pertinentes, o

ii) en el caso de provisión de personal, combustible, artes de pesca y otros suministros en el mar, el buque que se aprovisionaba era, en el momento del aprovisionamiento, un buque contemplado en el párrafo 4 del artículo 9.”.

No obstante, se ha establecido que una Parte no denegará a los buques mencionados en el párrafo anterior el uso de los servicios portuarios esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación o para la seguridad del buque, siempre que dichas necesidades estén debidamente probadas o, según proceda, para el desguace del buque (párrafo 2).

Cuando una Parte haya denegado el uso de sus puertos, notificará a la brevedad su decisión al estado del pabellón y según proceda, a los estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes (párrafo 3). Se ha previsto también, en el Acuerdo, la posibilidad de que una Parte pueda revisar la designación de uso de su puerto a un buque solo si esta suficientemente probado que los motivos por los que se haya denegado dicho uso son inadecuados, erróneos o ya no proceden (párrafo 4). En ese caso, deberá comunicarlo a la brevedad a los destinatarios de la notificación emitida cuando se denegó el uso del puerto. (párrafo 5).

b) Inspecciones y acciones de seguimiento

El ejercicio del estado rector del puerto al derecho de inspección de buques pesqueros extranjeros se encuentra regulado en la parte 4 del Acuerdo, entre los artículos 12 al 19, relativo a Inspecciones y Acciones de Seguimiento.

El artículo 12 del Acuerdo se refiere a los “Niveles y prioridades en materia de inspección” que deberá asumir el estado rector del puerto. Al respecto, se señala que cada Parte inspeccionará en sus puertos el número de buques necesarios para alcanzar un nivel anual de inspecciones suficiente para conseguir el objetivo del presente Acuerdo (párrafo 1); así como, que las partes procurarán acordar unos niveles mínimos para la inspección de buques a través de organizaciones regionales de ordenación pesquera, la FAO o por otros medios. (párrafo 2).

Para determinar que buques se van a inspeccionar, la Parte procesaría: a) los buques a los que se haya denegado la entrada o el uso de un puerto; b) las solicitudes de inspección de determinados buques emitidas por otras Partes, estados u organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes, en particular cuando dichas solicitudes se basen en evidencias de que el buque ha incurrido en la actividad de pesca INDNR o actividades relacionadas a ella; y, c) otros buques respecto de los cuales existan motivos fundados para sospechar que han incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas a ellas.

Por su parte, el artículo 13 dispone que al realizarse las inspecciones en sus puertos, cada Parte deberá observar o cumplir las siguientes condiciones:

“a) velará por que las inspecciones sean realizadas por inspectores debidamente calificados y autorizados a tal efecto...,

b) velará por que antes de una inspección, se exigirá a los inspectores que se presenten al capitán o patrón del buque un documento apropiado que los identifique como tales;

c) velará por que los inspectores examinen todas las partes pertinentes del buque, el pescado a bordo, las redes y cualquiera otras artes de pesca, el equipamiento y cualquier documento o registro a bordo que sea pertinente para verificar el cumplimiento de la medidas de conservación y ordenación pertinentes;

d) exigirá al capitán o patrón del buque que proporcione a los inspectores toda la ayuda e información necesaria y que presenta todo el material y los documentos pertinentes que se puedan requerir, o copias de certificados de estos últimos,

e) en caso de que existan acuerdos pertinentes con el Estado del pabellón del buque, invitara a dicho Estado a participar en la inspección;

f) harán todo lo posible para evitar ocasionar una demora indebida al buque, para reducir al mínimo las interferencias e inconvenientes, incluida toda presencia

innecesaria de inspectores a bordo, y para evitar que afecten negativamente a la calidad del pescado a bordo;

g) hará todo lo posible para facilitar la comunicación con el capitán o patrón o los tripulantes de mas categoría del buque, incluyendo para que el inspector vaya acompañado, siempre que sea posible y necesario, por un interprete;

h) velará por que las inspecciones se realicen de forma correcta, transparente y no discriminatoria y por que no constituyan un hostigamiento a ningún buque; y

i) no interferirá con la facultad del capitán o patrón, de conformidad con el Derecho Internacional, para comunicarse con las autoridades del Estado del pabellón.”

Adicionalmente, se ha señalado que cada Parte velará para que sus inspectores desempeñen sus funciones conforme lo establecido en el anexo B del Acuerdo relativo al Procedimiento de inspección del Estado rector del puerto, como norma mínima, quienes deberán observar los siguientes elementos:

a) verificará que la documentación de identificación del buque y la información referente al propietario del buque sean auténticas, completas y correctas,

b) verificará que el pabellón y las marcas del buque sean congruentes con la información que figura en la documentación,

c) verificará que las autorizaciones para la pesca y las actividades relacionadas con la misma sean auténticas, completas, correctas y coherentes con la información facilitada conforme al anexo A;

d) examinará cualquier otra documentación y cualquier otro registro que se encuentre a bordo, entre ellos de localización de buques vía satélite del Estado del pabellón o de las pertinentes organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP),

e) examinará todas las artes pertinentes de a bordo, incluidas las almacenadas que no se encuentran a la vista y correspondientes aparejos, a fin de asegurar que se ajusten a las reglamentaciones aplicables;

f) determinará si el pescado que se encuentra a bordo se capturo de conformidad con las autorizaciones correspondiente;

g) examinará el pescado, incluyendo por muestra, a fin de determinar su cantidad y composición;

h) evaluará si existen evidencias manifestadas par considerar que un buque haya realizado actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas a ella;

i) *presentará el informe con el resultado de la inspección al capitán o patrón del buque, incluidas las medidas posibles que podrían adoptarse, para que lo firme junto con el inspector;*

En cuanto al resultado de las inspecciones, cada Parte exigirá que se incluya, como mínimo, en el informe exento de cada inspección la información requerida en el anexo C del Acuerdo, que están referidas al inspector del puerto, el buque y a cierta información sobre las actividades realizadas por el buque (artículo 14). Asimismo, cada Parte transmitirá los resultados de las inspecciones al estado del pabellón del buque inspeccionado y, según proceda a las Partes y otros estados que corresponda, incluidos los estados de los cuales exista evidencia de que el buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas a ella; a los estados de la nacionalidad del capitán o patrón del buque; a las organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda; a la FAO y las otras organizaciones internacionales que corresponda.

De otro lado, el artículo 16 señala que con la finalidad de facilitar la aplicación de este Acuerdo, cada Parte establecerá, un mecanismo de comunicación que permita el intercambio electrónico directo de información (párrafo 1). En ese sentido, teniendo en cuenta los correspondientes requisitos en materia de confidencialidad, las Partes deberán cooperar para el establecimiento de un mecanismo de intercambio de información, coordinado probablemente por la FAO, conjuntamente con otras iniciativas multilaterales o intergubernamentales pertinentes y para facilitar el intercambio de información con las bases de datos existentes en virtud del Acuerdo. (párrafo 2).

Asimismo, cada Parte deberá adoptar medidas adicionales al respecto, tales como: a) designar una autoridad que actuará como punto de contacto para el intercambio de información, debiendo notificar dicha designación a la FAO; y, b) manejar la información a ser transmitida por medio de todo mecanismo establecido consistente con el anexo D.

El anexo D, referido al Sistema de información sobre las medidas del Estado rector del puerto, dispone que cada Parte, al aplicar el Acuerdo, tendrá en consideración los siguientes elementos:

- a) Tratará de establecer una comunicación informatizada.*
- b) Creará sitios web, a fin de dar publicidad a la lista de puertos designados y medidas adoptadas en virtud del Acuerdo.*

- c) *Identificará cada informe de inspección mediante un solo número de referencia que comience con el código alfa – 3 correspondiente al Estado rector del puerto y la identificación del organismo de expedición.*
- d) *Utilizará el sistema internacional de codificación indicado en el Acuerdo y traducirá cualquier otro sistema de codificación al sistema internacional.*

El Acuerdo prevé una disposición relativa a la Capacitación de los inspectores. Al respecto, el artículo 17 establece que cada Parte velará para que sus inspectores estén debidamente capacitados tomando en consideración las Directivas para la capacitación de los inspectores contenidas en el anexo E, y cuyos elementos mínimos son los siguientes:

- a) *Ética; aspectos de salud, protección y seguridad;*
- b) *Recopilación, evaluación y conservación de pruebas;*
- c) *Normativa nacional aplicable, ámbitos de competencia y medidas de conservación y gestión de las OROP, y del derecho internacional aplicable;*
- d) *Procedimientos generales de inspección, como la redacción de informes y las técnicas de entrevista;*
- e) *Análisis de información, como libros a bordo, documentación electrónica e historial de buques.*
- f) *Embarque e inspección de buques, en particular las inspecciones de carga y el calculo de los volúmenes de carga del buque;*
- g) *Verificación y validación de la información relativa a los desembarques, transbordos, elaboración y pescado a bordo.*
- h) *Identificación de especies y artes y técnicas para la inspección y la medición de la artes;*
- i) *Equipo y funcionamiento de VMS y otros sistemas de ratero electrónico; y*
- j) *Medidas que deberán tomarse después de una inspección.*

A través del artículo 18 del Acuerdo, se han establecido las medidas que podrá adoptar el estado rector del puerto en aquellos casos en que luego de una inspección existan motivos fundados para considerar que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo a ella, que son las siguientes:

- a) *información a la brevedad posible de sus conclusiones al Estado del pabellón del buque y, según procesada, a los Estados ribereños organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales que corresponda así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque;*

b) denegará el uso de supuesto al buque con fines de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente, así como para los otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el reportaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco.

No obstante, se ha indicado que ninguna disposición de este Acuerdo impedirá a una Parte que adopte medidas conforme al Derecho internacional, además de las referidas, incluidas las medidas que el estado del pabellón del buque haya solicitado expresamente o haya consentido (párrafo 3).

Finalmente, en el tema de las inspecciones, el Acuerdo ha previsto una disposición, el artículo 19, relativa a la Información sobre los mecanismos de recurso en el Estado rector del puerto, el cual dispone que cada Parte tendrá la obligación de mantener a disposición del público y proporcionar al propietario, operador, capitán, patrón o representante de un buque que los soliciten por escrito la información pertinente sobre los mecanismos de recursos previstos por sus leyes y reglamentos nacionales relativos a las medidas del estado rector del puerto que la Parte haya tomado en virtud de este Acuerdo, incluida la información sobre los servicios públicos o instituciones judiciales disponibles con ese fin, así como sobre si existe derecho a solicitar indemnización en caso de daños y perjuicios sufridos como consecuencia de cualquier acto de la Parte del cual se alegue que es ilegal. Asimismo, la Parte informará el estado del pabellón y al propietario, operador, capitán, patrón o representante, según proceda, del resultado de todo recurso de esta índole.

II. RÉGIMEN JURÍDICO PERUANO DE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA

2.1. EL PERÚ Y LOS ACUERDOS INTERNACIONALES PESQUEROS

En principio, debe afirmarse que el régimen jurídico de cualquier país en materia de medidas del estado rector del puerto contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) debe tener como base o fundamento las iniciativas o instrumentos jurídicos internacionales que están destinados a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, y que en esencia son aquellas que han sido analizados en la primera parte de este Informe Nacional, es decir, el Código de Conducta, el PAI INDNR y el Modelo de Sistema, como instrumentos no vinculantes; así como, la CONVEMAR, el Acuerdo de Nueva York, el Acuerdo de Cumplimiento y el Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto, como instrumentos vinculantes.

La adopción de estos instrumentos internacionales, vinculantes y no vinculantes, en la legislación nacional de los países ribereños son decisivos para la aplicación de las medidas del estado rector del puerto (MEP) en los puertos nacionales sobre las embarcaciones extranjeras que realizan actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, a fin de contribuir a la lucha contra el desarrollo de actividades pesqueras que no cumplan con las medidas de conservación y ordenación pesquera adoptadas por el propio estado del puerto, las organizaciones regionales de ordenación pesquera y otros estados.

Aunque resulte paradójico, el estado peruano no ha ratificado ninguno de los instrumentos jurídicos internacionales de carácter vinculante, a pesar de haber suscrito la CONVEMAR, el Acuerdo de Cumplimiento, el Acuerdo de Nueva York y el recientemente aprobado Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. No obstante, puede señalarse que estos acuerdos se encuentran en trámite de aprobación o ratificación en las instancias correspondientes.

En apoyo a la preocupación internacional de la sostenibilidad de la pesca, en el contexto regional y subregional del océano Pacífico se han aprobado iniciativas con el propósito de asegurar y garantizar la protección, preservación y reglamentación de los recursos vivos que se encuentran en aguas marinas jurisdiccionales y no jurisdiccionales.

Por ello, desde hace muchos años, el Perú se encuentra adherido a diversos acuerdos regionales de naturaleza pesquera, con lo que ha pasado a formar parte integrante en organismos regionales pesqueros de la región del Pacífico, con la finalidad de facilitar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de los acuerdos regionales y subregionales orientados principalmente a garantizar el uso sostenible de las pesquerías, contribuir a la seguridad alimentaria, preservar el medioambiente marino y promover la cooperación internacional.

Tales organismos regionales pesqueros creados comprenden mecanismos dedicados a la preservación integral del medio marino y sus recursos, así como aquellos dedicados a la conservación y ordenación de especies específicas y sus pesquerías asociadas. Un ejemplo del primer mecanismo lo constituye la Comisión Permanente del Pacífico Sur. Del segundo mecanismo, son las organizaciones regionales de ordenación pesquera, como la Comisión Interamericana de Atún Tropical y la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur, cuyos objetivos fundamentales son la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las especies altamente migratorias (atún) y las especies transzonales (principalmente el jurel) respectivamente, que se encuentran en sus correspondientes áreas marinas, a través de la adopción, de medidas de conservación y ordenación pesquera.

Estos mecanismos regionales pesqueros no han sido ajenos a la preocupación mundial que existe para el establecimiento de medidas más eficaces y estrictas en el intento por combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, en que incurren las embarcaciones pesqueras extranjeras, principalmente en el área de la alta mar y, en menor grado, en las aguas jurisdiccionales de los estados ribereños.

2.1.1. La Comisión Permanente del Pacífico Sur

Como sabemos, la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) es el organismo regional marítimo apropiado que está orientado a la coordinación de las políticas marítimas de sus estados miembros: Colombia, Chile, Ecuador y Perú, que tiene entre sus objetivos consolidar la presencia de los países ribereños en esta zona geográfica y su proyección efectiva y coordinada tanto hacia las zonas aledañas como a su vinculación con la Cuenca del Pacífico.

Una de las principales tareas de la CPPS es coordinar los esfuerzos y las políticas de sus estados miembros en el ámbito pesquero, marítimo y oceánico. En tal sentido, en octubre 2005, la CPPS organizó en la ciudad de Bogotá, Colombia, el “Taller sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas al Combate de la

Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada en el Pacífico Sudeste. Aplicación Regional del “Modelo de Sistema” aprobado por el Comité de Pesca de la FAO”.

Básicamente, en este Taller se efectuó un debate y análisis detallado del Modelo de Sistema destinado al combate de la pesca INDNR, concluyéndose en la necesidad de elaborar un modelo de medidas aplicables a los cuatro estados miembros de la CPPS sobre la base del mencionado Modelo de Sistema. En consecuencia, se procedió a trabajar también en la elaboración de un modelo de medidas para los estados miembros de la CPPS, que se denominó “Modelo de Medidas del Estado Rector del Puerto destinados a combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada en el Pacífico Sudeste”.¹⁹

El mencionado Modelo fue sometido a la Asamblea de la CPPS en el año 2006, no siendo aprobado, pero recibiendo el mandato de continuar con el proceso de consultas internas orientado a evaluar dicho Modelo y sea sometido nuevamente a la consideración de la próxima Asamblea de la CPPS.

En noviembre de 2005, la CPPS y la FAO organizaron, en el marco del Programa de Cooperación Técnica CPPS-FAO, el “Taller Regional para la Formulación de Planes de Acción Nacional para Prevenir, Desarrollar y Eliminar la Pesca ilegal, No Declarada y No Reglamentada en los países miembros de la CPPS”, bajo la conducción técnica del consultor de la FAO, Alejandro Covarrubias Pérez.

De conformidad con la agenda de la reunión, luego de la presentación del consultor respecto al PAI INDNR, las delegaciones participantes efectuaron sus presentaciones sobre el tema. Al respecto, solo la delegación chilena presentó un Plan de Acción Nacional, y la delegación peruana un proyecto de Plan de Acción Nacional. Las delegaciones colombianas y ecuatorianas realizaron presentaciones acerca de la situación nacional con referencia a las necesidades para la formulación e implementación de los Planes de Acción Nacional.

Luego de las presentaciones nacionales, se efectuó el trabajo de redacción de los planes de acción nacional, cuyos borradores o proyectos elaborados serían presentados a las entidades nacionales correspondientes para un futuro trabajo con el consultor de la FAO y el compromiso de recomendar a los países miembros a la aprobación de los Planes de Acción Nacional que resultasen.

¹⁹ Acta Final del Taller sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas al Combate de la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada en el Pacífico Sudeste. Aplicación Regional del “Modelo de Sistema” aprobado por el Comité de Pesca de la FAO.

De estas primeras labores se pudo constatar que entre los países miembros de la CPPS existen distintos niveles de desarrollo en el ámbito del seguimiento, control y vigilancia (SCV) de la actividad pesquera. Ante ello, las delegaciones sostuvieron que la CPPS debe realizar los esfuerzos necesarios para obtener mayor cooperación técnica y financiera para el fortalecimiento institucional; mejorar el conocimiento y transferencia de tecnología; desarrollar programa de capacitación en las áreas vinculadas al SCV; y desarrollar programas de cooperación horizontal entre los países miembros de la CPPS.

Asimismo, durante el Taller se evaluó la conveniencia de elaborar un Plan de Acción Regional para Prevenir Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR en el Pacífico Sudeste, que dio como resultado la identificación de las siguientes razones que justifican iniciar el trabajo de elaboración de un Plan Regional:

- a) La existencia de flotas extranjeras que realizan pesca INDNR en el Pacífico Sudeste.*
- b) Problemas comunes de pesca INDNR entre los países miembros de la CPPS.*
- c) La necesidad de fortalecer las instituciones a cargo del seguimiento, control y vigilancia, mediante el intercambio de conocimiento.*
- d) El interés de los países miembros de la CPPS en la conservación de los recursos vivos marinos.*
- e) El desarrollo sustentable de la actividad pesquera, tanto en aguas jurisdiccionales como en alta mar adyacente.*
- f) La sobredimensión de la flote pesquera a nivel mundial.*
- g) La necesidad de trabajar conjuntamente para optimizar los medios y recursos humanos, a fin de lograr una adecuada implementación de los Planes de Acción Nacional.*

2.1.2. La Comisión Interamericana del Atún Tropical

El estado peruano se encuentra adherido a la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) desde el año 2002, cuando se procedió a ratificar, mediante el Decreto Supremo Nro. 040-2001-RE, la “Convención entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica para el establecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical”, que fue suscrita en Washington D.C., Estados Unidos, el 31 de mayo del 1949, y vigente desde 1950, quedando abierto a la

adhesión “todo gobierno cuyos nacionales tomen parte en las operaciones de pesca que abarca esta Convención y desee adherirse a ella...” (numeral 3, artículo V).

El texto de la Convención de la CIAT de 1949 no hace referencia expresa a las medidas que pueden adoptar los estados rectores del puerto para dar cumplimiento a las medidas de conservación y ordenación del recurso atún en el área de la Convención. No obstante, el artículo III señala que “las Altas Partes Contratantes convienen en promulgar las leyes que sean necesarias para lograr las finalidades de esta Convención”.

En virtud de sus funciones y obligaciones, la CIAT podrá recomendar la acción conjunta de las Altas Partes Contratantes con el propósito de mantener las poblaciones de peces que abarca la Convención en el nivel de abundancia que permita la pesca máxima constante (artículo II, numeral 5). En ese sentido, la CIAT ha aprobado una serie de resoluciones sobre la base del PAI INDNR, del Código de Conducta y del Acuerdo de Cumplimiento. Tales resoluciones son las siguientes:

- a) Resolución Nro. C-11-09, Resolución (enmendada) para establecer un programa sobre los transbordos por buques pesqueros grandes, aprobada en la 82 Reunión de la CIAT en julio de 2011 en La Jolla, California.*
- b) Resolución Nro. C-11-06, Resolución (enmendada) sobre un registro regional de buques, aprobada en la 82 reunión de la CIAT en julio de 2011 en La Jolla, California.*
- c) Resolución Nro. C-11-05, Resolución (enmendada) sobre el establecimiento de una lista de buques pesqueros palangrero de más de 24 metros (LSTLFV) autorizados para operar en el océano Pacífico Oriental, aprobado en la 82 Reunión de la CIAT en julio de 2011 en La Jolla, California.*
- d) Resolución Nro. C-11-01, Resolución sobre un Programa Multianual para la conservación de atunes en el océano Pacífico Oriental en 2011-2013, aprobada en julio de 2011 en La Jolla, California.*
- e) Resolución Nro. C-04-06, resolución sobre el establecimiento de un sistema de seguimiento de buques (VMS), aprobado en la 72 Reunión de la CIAT en junio de 2004 en Lima, Perú.*

A fin de actualizar las disposiciones contenidas en la Convención de la CIAT de 1949, los estados partes, los no partes cooperantes y la entidad pesquera cooperante, negociaron un nuevo tratado denominado “Convención para el fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical establecida por la Convención de 1949

entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica”, también conocida como Convención de Antigua, que entró en vigor internacional el 27 de agosto de 2010.

Al respecto, es preciso señalar que la Convención de Antigua considera nuevas disposiciones que favorecen sustancialmente la posición del estado rector del puerto con referencia a las medidas que puede aplicar a las embarcaciones que enarbolan el pabellón de otro estado cuando hayan incurrido en actividades que menoscaban la eficacia de las medidas de conservación y administración establecidas en el área de la Convención. Sin embargo, el Perú aún no ha adherido, no encontrándose obligado al cumplimiento de sus disposiciones.

2.1.3. La Convención para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros de alta mar del océano Pacífico Sur

La “Convención para la Conservación y Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta mar del océano Pacífico Sur”, fue adoptada en noviembre de 2009 en Auckland, Nueva Zelanda, pero aún no entra en vigencia. Su objetivo es garantizar la conservación a largo plazo y la explotación sostenible de los recursos pesqueros a través de la aplicación del criterio de precaución y del enfoque basado en los ecosistemas, con la finalidad de salvaguardar los ecosistemas marinos que albergan dichos recursos.

Si bien esta Convención aún no entra en vigencia, el Perú ha procedido a su firma, quedando a la espera de que el Ministerio de Relaciones Exteriores peruano la remite al Congreso de la República para su aprobación y pase luego a la Presidencia de la República para su ratificación y posterior adhesión. Esto quiere decir, que sus disposiciones aun no son obligatorias ni para las Partes que la hayan suscrito ni mucho menos para el Perú, a pesar de ser un acuerdo vinculante.

El artículo 26 de esta Convención, relativo a las “Obligaciones del Estado del Puerto” establece que “una Parte que sea Estado del puerto tendrá el derecho y la obligación de adoptar disposiciones, con arreglo el Derecho internacional para fomentar la eficacia de las medidas subregionales y mundiales de conservación y ordenación”, sin discriminar ni formalmente ni de hecho, a los buques pesqueros de ningún estado (párrafo 1).

Asimismo, los miembros de la Comisión se obligan a:

- a) Poner en practica las medidas de conservación y ordenación adoptadas por la Comisión en relación con la entrada en sus puertos y la utilización de los mismos por parte de los buques que hayan ejercido la pesca en la zona de la Convención, incluyendo, entre otras cosas, medidas relacionadas con el desembarque y transbordo de recursos pesqueros, la inspección de buques pesqueros, la documentación, las capturas y artes que se encuentren a bordo y la utilización de los servicios portuarios; y,*
- b) Prestar asistencia a los estados del pabellón, en la medida de lo razonablemente posible y de conformidad con su legislación nacional y con el Derecho internacional, cuando un buque pesquero se encuentre voluntariamente en sus puertos y el Estado del pabellón del buque solicite asistencia para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la presente convención y de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por la Comisión.*

En el caso se estime que un buque pesquero que hace uso de los puertos de un estado ha infringido una disposición de la Convención o una medida de conservación y ordenación adoptada por la Comisión, lo notificará al estado del pabellón afectado, a la Comisión y a otros estados interesados, así como a las organizaciones internacionales pertinentes, facilitándose toda la información relacionada con el asunto en cuestión, incluidas, en su caso, las actas de inscripción.

Se ha establecido además, una cláusula de salvaguarda de los derechos soberanos del estado ribereño sobre sus puertos, cuyo tenor es el siguiente: “Nada de lo dispuesto en el presente artículo se entenderá en perjuicio de la soberanía que, con arreglo al Derecho internacional, ejercen las Partes contratantes sobre los puertos situados en su territorio” (párrafo 4).

De otro lado, el artículo 27, relativo al “Seguimiento, Cumplimiento y Ejecución”, dispone que la Comisión establecerá los procedimientos de cooperación con miras a garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por la Comisión, que entre otras cosas comprende: la creación de un registro propio de buques autorizados para fomentar el área de la Convención; la elaboración de una programa de inspección; la regulación y supervisión de los transbordos; y, las actuaciones en relación con las actividades de pesca INDNR, incluida la identificación de los buques que practiquen actividades de pesca INDNR y la adopción de medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR.

2.2. RÉGIMEN JURÍDICO DEL PERÚ COMO ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE PESCA INDNR

Debemos partir de la premisa de que en el Perú no existe un Plan de Acción Nacional destinado a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Por tanto, el régimen jurídico peruano contra la pesca INDNR se realiza de manera dispersa y desordenada, con normas dirigidas básicamente a garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación pesquera establecidas en la legislación nacional para los buques pesqueros de bandera nacional y extranjera.

Las disposiciones adoptadas por el estado peruano en lo relativo a las medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca INDNR son escasas y se encuentran inmersas en el marco de dispositivos legales y normas reglamentarias que están orientadas a cuestiones vinculadas a las medidas de seguimiento, control y vigilancia de las actividades portuarias, marítimas y pesqueras en el dominio marítimo peruano.

En tal sentido, el derecho interno peruano contempla, como medidas del estado rector del puerto, disposiciones que no figuran de esa manera en alguna norma nacional, sino que se encuentran diseminadas en toda la legislación peruana, tales como: la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento; el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú; el Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres; la Ley General de Pesca y su Reglamento; el Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas; entre otras.

De conformidad con el régimen jurídico internacional del mar, las medidas del estado rector del puerto contra la pesca INDNR son aplicadas a las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que realizan actividades de pesca, tanto en aguas jurisdiccionales de un estado ribereño como en aguas no jurisdiccionales o de la alta mar, y que solicitan entrar a los puertos nacionales o se encuentran en dichos puertos.

El Derecho peruano, que no es ajeno a este criterio del Derecho internacional, ha regulado en su legislación interna las operaciones de pesca realizadas por las embarcaciones de bandera extranjera en aguas jurisdiccionales peruanas, las cuales solo podrán efectuarse sobre el excedente de la captura permisible no aprovechada de recursos hidrobiológicos por la flota pesquera existente en el país, sujetándose a los términos y condiciones establecidos en las normas nacionales sobre conservación y explotación de los recursos hidrobiológicos y de los procedimientos de control e inspección.

Las faenas de pesca de las embarcaciones de bandera extranjera podrán efectuarse en los siguientes casos: a) Cuando la pesca sea con fines de investigación, por el plazo y las condiciones que establece el Reglamento; b) Cuando las embarcaciones de bandera extranjera, hayan sido contratadas por empresas peruanas para extraer aquellos recursos hidrobiológicos que determine el sector pesquería; c) Cuando se trate de la pesca de recursos de oportunidad, o altamente migratorios o aquellos otros subexplotados que determine el sector pesquería; d) Cuando se trate de acuerdos pesqueros celebrados por el Perú con otros estados o comunidades de estados, para la pesca de excedentes de recursos pesqueros no aprovechada por la flota existente en el país; e) Cuando se trate de la suscripción de acuerdos - marco entre el sector pesquería y entidades privadas extranjeras.

Es preciso señalar, que las embarcaciones pesqueras extranjeras que deseen realizar faenas de pesca en aguas jurisdiccionales peruanas estarán obligados al cumplimiento de ciertas medidas de conservación y ordenación pesquera establecidas con sujeción a los reglamentos específicos que rigen para cada pesquería, tales como: tramitar el permiso de pesca y cumplir su período de vigencia; respetar las áreas o zonas de operación y, en los casos que corresponda, la cuota de captura asignada; entre otras medidas.

Asimismo, deberán observar los requisitos, condiciones y mecanismos de seguimiento, control y vigilancia, como por ejemplo: la obligación de contar con un sistema de seguimiento satelital; la obligación de llevar a bordo un observador técnico científico designado por el Instituto del Mar del Perú (IMARPE); y, la obligación de realizar las operaciones de transbordo en bahía o puerto peruano, debiendo presentar el respectivo manifiesto de carga. Esta última obligación se constituye en una medida del estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR.

Otros mecanismos utilizados como medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR han sido considerados, no en la legislación pesquera propiamente dicha, sino en la normatividad correspondiente a los sectores portuario y marítimo, dentro de sus respectivas funciones de control de las embarcaciones que realizan actividades en el dominio marítimo peruano, incluida el arribo de buques extranjeros a puertos nacionales y la inspección a dichos buques.

2.2.1. Medidas de ordenamiento pesquero

Como un principio que rige la actividad pesquera en el Perú, el artículo 9 de la Ley General de Pesca dispone que, sobre la base de evidencias científicas disponibles

y de factores socioeconómicos, el PRODUCE determina, según el tipo de pesquerías, los sistemas de ordenamiento pesquero, las cuotas de captura permisible, las temporadas de pesca, la regulación del esfuerzo pesquero, los métodos de pesca, las tallas mínimas de captura, y demás normas que requieran la preservación y explotación racional de los recursos hidrobiológicos.

El sistema de ordenamiento pesquero es definido como el conjunto de normas y acciones que permiten administrar una pesquería sobre la base del conocimiento actualizado de sus componentes biológico-pesqueros y socio-económicos, que será establecido conciliando el principio de sostenibilidad de los recursos pesqueros o conservación en el largo plazo, con la obtención de mayores beneficios sociales y económicos (artículos 10 y 11 de la Ley general de Pesca).

De conformidad con la norma legal, el artículo 5 del Reglamento de la Ley General de Pesca establece que los sistemas ordenamiento pesquero son aprobados a través de una norma especial que se denomina Reglamento de Ordenamiento Pesquero (ROP), que tiene por objetivo determinar los principios, normas y medidas regulatorias aplicables a los recursos hidrobiológicos que deban ser administrados como unidades diferenciadas.

En el contenido de los reglamentos de ordenamiento pesquero, que podrán ser total, parcial, por zonas geográficas o por unidades de población, se deberá considerar los siguientes elementos: objetivos del ordenamiento; régimen de acceso; capacidad total de flota y procesamiento; temporadas de pesca; captura total permisible; artes, aparejos y sistemas de pesca; tallas mínimas, ; zonas prohibidas, requerimiento de investigación científica y acciones de monitoreo, control y vigilancia de las actividades pesqueras.

Conforme a lo establecido en los Reglamentos de Ordenamiento Pesquero aprobados en el Perú, el estado efectúa la regulación de las pesquerías de aquellas especies marinas que son consideradas en la legislación pesquera peruana como especies multizonales (atún, anchoveta, jurel, caballa, bacalao de profundidad y calamar gigante o pota); pero que en realidad se trataría de especies transzonales y de especies altamente migratorias, según la normativa internacional.

De las especies mencionadas, solo el atún y el calamar gigante o pota pueden ser objeto de pesca por parte de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera; reservándose las demás especies a la pesca realizada por la flota pesquera nacional. La regulación de estas pesquerías se efectúa a través del establecimiento de medidas

de conservación y ordenación de la pesca, así como, de las medidas de seguimiento, control y vigilancia de las actividades pesqueras.

Las demás especies hidrobiológicas marinas -como la anchoveta, jurel, caballa, bacalao de profundidad, a la que se suma la merluza- que también se encuentran reguladas por un sistema de ordenamiento pesquero están reservadas para las faenas de pesca realizadas por la flota pesquera nacional, en ejercicio de los derechos de soberanía sobre los recursos vivos marinos consagrados en el Derecho internacional, puesto que se encuentran en situación de plena explotación, no habiendo excedente de capturas para las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera, que están prohibidos de realizar faenas de pesca sobre dichas especies, y si lo hicieran estarían cometiendo una infracción a las normas pesqueras considerada como pesca ilegal

a) Medidas de conservación y ordenación de las especies multizonales

El estado peruano, considerando el tratamiento especial que deben tener algunas especies multizonales, ha establecido medidas de conservación y ordenación para las especies atún y calamar gigante o pota, que deben ser observadas y cumplidas por las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera.

a.1) Medidas de conservación y ordenación de la especie atún

Mediante el Decreto Supremo Nro. 032-2003-PRODUCE, el Perú ha aprobado el “Reglamento de Ordenamiento Pesquero del Atún”, cuyo objetivo es alcanzar el aprovechamiento racional y sostenido de los stocks de atunes y especies afines tanto en aguas jurisdiccionales peruanas como en alta mar, a través de la aplicación de medidas para la conservación y el ordenamiento de su pesquería, así como, lograr la participación activa del Perú en los mecanismos de cooperación subregional, regional e internacional para la investigación, protección y manejo integral de las especies altamente migratorias.

El ROP del atún ha adoptado las medidas de conservación y ordenación siguientes:

- 1. Investigación científica. El estado peruano deberá desarrollar programas de investigación que comprendan la biología, ecología y dinámica de las poblaciones de atunes y especies afines en aguas jurisdiccionales peruanas y en alta mar, teniendo en cuenta la mejor información científica disponible.*

2. *Otorgamiento de licencias. El acceso a la pesquería del atún se obtiene mediante la expedición, según corresponda, del permiso de pesca y de la autorización de incremento de flota; pudiendo acceder a esta pesquería las embarcaciones pesqueras de menor y mayor escala, ya sean de bandera nacional o de bandera extranjera, previo pago de los derechos de pesca, en el monto, plazo y condiciones establecidas en la legislación pesquera nacional.*
3. *Zonas de pesca. El área de operación de las embarcaciones pesqueras atuneras de mayor escala es la comprendida fuera de la diez (10) millas de la costa desde el extremo norte hasta el extremo sur del dominio marítimo peruano. Por excepción, se podrá autorizar las operaciones extractivas de atún entre las cinco (5) y las diez (10) millas marinas, cuando las condiciones del recurso así lo amerite.*
4. *Artes y aparejos de pesca. Se otorgarán permisos de pesca a las embarcaciones pesqueras atuneras que utilicen como artes y/o aparejos de pesca la caña, el palangre, el cerco y cualquier otro método selectivo recomendado por la CIAT o el APICD, que evite la captura de cetáceos menores o permita su escape. Las embarcaciones pesqueras atuneras palangreras deberán usar anzuelos selectivos. Las embarcaciones pesqueras atuneras de cerco deberán cumplir con las condiciones siguientes: a) Las redes deberán tener mallas con una longitud mínima de 110 mm (4 pulgadas); b) Los paños de protección en las redes de cerco deberán estar alineados; y c) Los lances deberán ser orientados a los atunes libres de asociación con los delfines.*
5. *Pesca incidental. La captura de cualquier especie diferente de las especies objetivo indicadas en el ROP del Atún, será considerada como pesca incidental. En el caso de las embarcaciones pesqueras atuneras cerqueras, la pesca incidental no deberá ser mayor del 5% de la captura total de la embarcación por viaje de pesca. En el caso de las embarcaciones pesqueras atuneras palangreras, el porcentaje máximo de captura incidental no debe sobrepasar el 30%.*

a.2) Medidas de conservación y ordenación del calamar gigante o pota

Por medio del Decreto Supremo Nro. 013-2001-PE se aprobó el “Reglamento de Ordenamiento Pesquero del Calamar Gigante o Pota”, que tiene por objetivo el acceso de embarcaciones pesqueras de bandera nacional o extranjera a la extracción del calamar gigante o pota en aguas jurisdiccionales peruanas y en la zona de alta mar adyacente al mar jurisdiccional peruano, en cuyo caso, la captura obtenida en dicha zona se considerará como realizada en aguas jurisdiccionales.

El ROP del calamar gigante o pota cuenta como medidas de conservación y ordenación:

- 1. Investigación científica. El Instituto del Mar del Perú (IMARPE) realizará las investigaciones sobre el recurso para determinar su potencial de extracción en forma sostenida, a fin de que se establezcan las medidas de ordenamiento pesquero de carácter biológico que se requieran, permitiendo, con ello, determinar el esfuerzo pesquero óptimo y el volumen de captura a extraer en cada temporada de pesca.*
- 2. Otorgamiento de licencias. El acceso a la extracción del calamar gigante o pota se obtiene mediante la expedición del permiso de pesca y autorización de incremento de flota. En el caso de las embarcaciones de bandera extranjera, el permiso de pesca se otorga a través de los siguientes regímenes: a) concursos públicos de oferta de precios; b) suscripción de convenios de abastecimiento a la industria procesadora nacional; y, c) regímenes provisionales de acceso de carácter temporal.*
- 3. Captura total permisible y esfuerzo de pesca. El Ministerio de la Producción establecerá la cuota de captura y el esfuerzo de pesca para cada temporada, la misma que se fijará en base a la información científica disponible. Tratándose de embarcaciones de bandera extranjera, establecerá además el período de vigencia y demás condiciones que regirán para otorgar los permisos de pesca.*
- 4. Arte o aparejo de pesca. Se considerará barco calamarero a aquél que utilice sistemas manuales o automáticos para el lanzamiento e izado de líneas con anzuelos o con poteras y que se dedica a la captura del recurso calmar gigante o pota en forma temporal o permanente. Se excluye de la pesquería cualquier otro arte de pesca que no sea selectivo para el recurso o que suponga un incremento significativo de la captura incidental.*
- 5. Zonas de pesca. Las faenas de pesca de los barcos calamareros de mayor escala deberán realizarse fuera de las veinte (20) millas marinas de la línea de costa, con la finalidad de evitar interferencia con las faenas de pesca de las embarcaciones que operan en el área costera. De manera temporal, podrá autorizarse la operación de los barcos calamareros de mayor escala en zonas costeras a partir de las cinco (5) millas marinas, cuando la distribución del recurso y las condiciones de la pesca así lo justifiquen. Las faenas de extracción por parte de las embarcaciones pesqueras artesanales y de menor escala podrán realizarse preferentemente en la zona costera.*

El incumplimiento de estas medidas de conservación y ordenación pesquera que cometan las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera constituiría una actividad de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

b) Medidas de seguimiento, control y vigilancia para la pesca de las especies multizonales

Las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera, a la par que cumplen con las medidas de conservación y ordenación adoptadas de conformidad con el Derecho Internacional y las aprobadas a nivel subregional y regional, deberán observar el cumplimiento de los mecanismos de control establecidos en las normas reglamentarias correspondientes.

b.1) Medidas de seguimiento, control y vigilancia para la pesca de la especie atún

El ROP del atún dispone que los armadores de embarcaciones pesqueras extranjeras, previo al inicio de operaciones extractivas en aguas nacionales, deberán arribar a puerto peruano para la verificación respectiva de la Autoridad Marítima. Asimismo, se ha señalado que los buques atuneros extranjeros podrán salir de aguas jurisdiccionales y reingresar, debiendo informar de ello a la Autoridad Marítima y a la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia del Ministerio de la Producción.

Además tendrá la obligación de observar las disposiciones de la presente reglamentación, y que se detallan a continuación:

- 1. Observadores técnicos. Las embarcaciones pesqueras atuneras de bandera extranjera de las clases 3, 4 y 5, clasificación establecida por la CIAT, deberán cumplir con llevar a bordo un Técnico Científico de Investigación (TCI) del IMARPE; así como, en el caso de embarcaciones pesqueras atuneras de cerco de bandera extranjera con capacidad de acarreo mayor de 363 TM, clase 6, deberán llevar un observador del Programa de Observadores a Bordo a que se refiere el anexo II del APICD.*
- 2. Presentación de bitácoras e informes. Los capitanes de las embarcaciones pesqueras atuneras están obligados a presentar la bitácora de pesca u otra información que le sea requerida por las autoridades competentes, para asegurar que las operaciones de pesca se efectúen según las normas de conservación y*

ordenación, además de entregar copia de las bitácoras de pesca para propósitos de investigación, manteniéndose esta información como reservada.

- 3. Descarga de pesca. Los armadores de embarcaciones atuneras de bandera extranjera, deberán comunicar con una anticipación no menor de cuarenta y ocho (48) horas, la fecha en la que se realizará el desembarque, lugar, volumen aproximado del recurso a desembarcar y la empresa que recibirá la materia prima.*
- 4. Operaciones de transbordo. Las embarcaciones pesqueras atuneras de bandera extranjera que pesquen en alta mar (fuera de las 200 millas), podrán efectuar transbordos de los productos hidrobiológicos capturados, a otro buque de transporte con el propósito de su envío al exterior, en bahía o puerto peruano, previa autorización de la autoridad competente, con arreglo a las obligaciones y requisitos establecidas en la legislación pesquera nacional.*

b.2) Medidas de seguimiento, control y vigilancia para pesca de la especie calamar gigante o pota

Este Reglamento establece que las embarcaciones pesqueras autorizadas para la extracción del calamar gigante o pota que operen en la zona de alta mar están obligadas a cumplir las disposiciones nacionales e internacionales de conservación y ordenación pesquera, que se detalla a continuación:

- 1. Registro de embarcaciones pesqueras. La autoridad competente mantendrá un registro de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera autorizadas con permiso de pesca. La información contenida en los registros podrá ser puesta en conocimiento del estado de pabellón de la embarcación o de autoridades competentes para fines de control y vigilancia.*
- 2. Como parte de las acciones de seguimiento, control y vigilancia, las embarcaciones deberán cumplir las siguientes disposiciones: llevar a bordo a un Técnico Científico de Investigación (TCI) del IMARPE; realizar la instalación y operación a bordo de los equipos integrantes del sistema satelital establecido por el Ministerio de la Producción; y, presentar la bitácora de pesca y la información que les sea requerida por los inspectores autorizados.*

En el caso de ambos recursos marinos, se ha dispuesto que las autoridades competentes para velar por el cumplimiento de las disposiciones de sus respectivos reglamentos serán: por un lado, la Dirección General de Extracción y Procesamiento Pesquero del Ministerio de la Producción, quien llevará el control de las expediciones

de licencias; y, por otro lado, la Autoridad Marítima (ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Ministerio de Defensa), para los efectos de control que le corresponde de acuerdo a la legislación pertinente

Asimismo, de detectarse infracciones a las disposiciones establecidas, las autoridades competentes deberán informar a la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia - DIGSECOVI, del Ministerio de la Producción. Los armadores pesqueros atuneros y calamareros que operen con bandera extranjera y que incurran en infracciones a las disposiciones contenidas en la Ley General de Pesca, su Reglamento o su Reglamento de Ordenamiento Pesquero, serán sancionados por la autoridad competente del Ministerio de la Producción conforme lo dispongan las citadas normas, sin perjuicio de las sanciones que correspondan a la autoridad marítima en el ámbito de su competencia. El monto de las multas que corresponda abonar será establecido por Resolución Ministerial.

2.3. MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE PESCA INDNR EN EL PERÚ

Para efectuar el estudio de la legislación nacional peruana respecto a las medidas del estado rector del puerto sobre pesca INDNR, se tendrá en consideración los elementos abordados en el propio Acuerdo que sobre la materia ha sido aprobada en la FAO, que básicamente son dos: uno, el ingreso y uso de los puertos nacionales por los buques pesqueros de bandera extranjera; y, dos, el desarrollo de las visitas de inspección a los buques pesqueros extranjeros cuando hayan arribado a los puertos nacionales.

Al respecto, la entidad encargada de autorizar o denegar el acceso a las naves extranjeras a puertos nacionales es la Autoridad Portuaria Nacional (APN), según lo dispuesto por la Ley del Sistema Portuario Nacional. Asimismo, la entidad encargada de realizar las inspecciones de control a las naves extranjeras que arriban a puertos peruanos es la Autoridad Marítima, ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú, conforme a lo dispuesto en el párrafo C-010801 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.²⁰

²⁰ Cabe mencionar que con anterioridad a la aprobación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, era la Autoridad Marítima la encargada de autorizar el arribo de las naves extranjeras y de la permanencia de éstas en puerto, incluidas las naves pesqueras.

2.3.1. Ingreso de buques pesqueros extranjeros y uso de puertos peruanos

a) Ingreso de buques pesqueros extranjeros a puertos peruanos

De conformidad con la Ley del Sistema Peruano Nacional (LSPN), el ingreso de naves a puertos peruanos, así como su recepción, permanencia y tratamiento en puerto o recinto portuario, “es de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional y de las Autoridades Portuarias Regionales”. Se ha señalado, asimismo, que la APN coordinará con las autoridades correspondientes para el mejor cumplimiento de las funciones de cada autoridad según lo establecido en la norma reglamentaria de recepción y despacho de naves en los puertos peruanos (artículo 15 de la LSPN).²¹

Al referirse este artículo a la expresión genérica de “ingreso de naves”, debe entenderse que se incluye a las naves pesqueras de bandera extranjera; pero no a las naves pesqueras nacionales en navegación en aguas jurisdiccionales nacionales, cuyo control del arribo a puertos peruanos le corresponde a la Autoridad Marítima.

En ese sentido, la autorización de ingreso de una nave o buque pesquero extranjero a puerto peruano se otorgará previo cumplimiento del Procedimiento Nro. 2 del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la APN, que regula el trámite de “Recepción de naves pesqueras que realicen viajes internacionales”, cuyo requisito fundamental es la presentación de una solicitud por parte del representante de la nave (agencia marítima), que deberá adjuntar los siguientes documentos: Despacho del último puerto de salida; Declaración general, declaración marítima de sanidad, y declaración de efectos y mercancías de la tripulación; Manifiesto de carga a descargar en puerto o terminales, y manifiesto de carga en tránsito; Lista de pasajeros, de vacunas, de narcóticos y de puertos; Rol de tripulación; entre otros.

El “Reglamento para la Recepción y el Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú” (REDENAVES) establece las disposiciones generales y los procedimientos operativos que deben efectuarse para la recepción y despacho de las naves en el ámbito del dominio marítimo, así como el fluvial y lacustre, y cuyas disposiciones son de obligatorio cumplimiento “para todos los administradores y operadores portuarios, armadores, agentes marítimos, fluviales y lacustres, capitanes y patronos de naves dedicadas al tráfico comercial o no comercial, en viaje

²¹ Aprobada mediante la Ley Nro. 27943 del 28 de febrero de 2003 y modificada por Decreto Legislativo Nro. 1022 del 16 de junio de 2008.

*internacional o de cabotaje, incluyendo las naves pesqueras y recreativas que arriben o zarpen de los puertos de la República en viaje internacional”.*²²

Se trata, pues, de una norma que regula el ingreso de las naves extranjeras a puerto peruano en forma general, sin hacer distinción entre naves marítimas, pesqueras, deportivas o recreativas, recibiendo, por parte de la APN, un tratamiento homogéneo en el arribo y durante su permanencia en puerto peruano.

El REDENAVES reitera que la recepción de naves es responsabilidad exclusiva de la APN, en coordinación con las Autoridades Competentes, quienes actuarán conforme a su respectivo marco normativo y funciones. Estas autoridades son: la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, la Dirección General de Migraciones y Naturalización, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria y la Autoridad Marítima Nacional, que es ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (artículo 4). Asimismo, la APN está obligada a no autorizar el inicio de las operaciones de la nave, a solicitud de una Autoridad Competente o de la Autoridad Judicial, siendo éstas responsables de dicha demora.

La recepción de las naves será realizada por la APN, en los terminales portuarios que se encuentren debidamente autorizados o en los fondeaderos para naves comerciales, según corresponda operacionalmente, y se ejecutarán de manera ininterrumpida las 24 horas del día, los 365 días del año, salvo casos de fuerza mayor (artículos 5 y 6). Asimismo, toda nave extranjera, incluyendo las naves pesqueras en viaje internacional, estará obligatoriamente representada en los puertos donde arribe, por una agencia marítima, que tendrá la calidad de representante del capitán, propietario, armador, fletador u operador de la nave (artículo 7).

Se ha dispuesto además, que ninguna de las disposiciones del REDENAVES puede interpretarse como limitativa de las facultades de otras autoridades, las mismas que están autorizadas a subir a bordo, por su cuenta y costo, después de la recepción y antes del despacho de la nave, únicamente para efectos del cumplimiento específico de sus funciones y competencias; en cuyo caso, a solicitud de esa autoridad, la APN podrá determinar la paralización de las operaciones de la nave, siendo la autoridad solicitante responsable de dicha paralización (artículo 8).

Esta disposición del REDENAVES hace alusión a las facultades otorgadas a otras autoridades, diferentes a la APN y a las Autoridades Competentes, en la recepción de las naves. De la lectura de este artículo 8, si bien no podría determinarse

²² Aprobado por el Decreto Supremo Nro. 013-2011-MTC, el 11 de abril de 2011.

la denegatoria de ingreso a puertos peruanos a los buques pesqueros extranjeros cuando realicen actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, si podría ser utilizado para evitar el inicio o detener las operaciones de descarga o transbordo de capturas y productos derivados de la pesca cuando el buque pesquero extranjero haya incurrido en actividades relacionadas con la pesca INDNR.

La referencia hecha a “otras autoridades” puede interpretarse como una atribución o facultad concedida a otras entidades públicas, como el Ministerio de la Producción, a través de sus direcciones generales de Extracción y Procesamiento Pesquero, y de Seguimiento, Control y Vigilancia, para solicitar la paralización de las operaciones de descarga y transbordo de pescado o productos derivados de la pesca, en los puertos peruanos, y cuya decisión final será dada por la APN.

En todo caso, no existe en la legislación peruana alguna norma expresa que establezca la denegatoria del ingreso a buques pesqueros extranjeros cuando hayan realizado actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR. La denegatoria de ingreso a puerto de una nave, cualquiera que sea, procede en los casos de seguridad y sanidad, es decir, cuando la nave no cumpla con estándares internacionales de seguridad marítima o cuando se demuestre que la nave está padeciendo de una plaga que afecta a su tripulación o a los productos que transporta.

Se ha señalado, asimismo, que para la autorización de la recepción de naves es requisito que el capitán de la nave o su representante presente la información y documentación requerida por las entidades competentes para el arribo y permanencia de la nave en los puertos del Perú, mediante el denominado Documento Único de Escala (DUE), que será enviado a través de la Ventanilla Única Portuaria (VUP) o medios electrónicos regulados por la APN, sobre la base de lo detallado en los documentos adjuntos al DUE en forma de datos.

Luego de recibida la información y documentación solicitada, ésta será enviada a las Autoridades Competentes para su aprobación correspondiente, pudiendo solicitar la inmovilización de la nave o su carga mediante un mandato judicial; o declarar la nave en cuarentena, dirigiéndose el buque a la zona de fondeo establecida, donde permanecerá durante el tiempo que la entidades correspondientes lo requieran.

En cuanto a la entrada al puerto de los buques por causa de fuerza mayor o dificultad grave, el artículo 31 del REDENAVES contempla lo relativo a la “Arribada Forzosa”. Al respecto, este artículo establece que “las naves en arribada forzosa

podrán ingresar a puerto una vez otorgada la libre plática”, estando exoneradas del pago por derechos de recepción en tanto no realicen operaciones ajenas al motivo de su ingreso. Es importante señalar, que la declaración de arribada forzosa es determinada por la Autoridad Marítima (DICAPI), debiendo remitir copia de la Resolución correspondiente a la APN y a las Autoridades Competentes.

El Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, ha enumerado aquellas acciones que pueden presentarse durante la travesía de una nave y que son consideradas para la declaración de arribada forzosa, que son: a) tener a bordo un tripulante que requiera atención especializada; b) presencia de naves beligerantes o que conlleven peligro inminente; c) cualquier accidente acuático que lo inhabilite para navegar; d) averías en la propulsión; y, e) cualquier otra razón de fuerza que lo obligue a tomar esta decisión.

b) Uso de puertos peruanos por buques pesqueros extranjeros

De manera genérica, puede señalarse que los buques pesqueros de bandera extranjera que hayan sido autorizados para ingresar a los puertos peruanos, podrán efectuar actividades de desembarque o transbordo de las capturas de pesca o productos derivados de la pesca; así como, hacer uso de los servicios portuarios generales y básicos contemplados en la Ley del Sistema Portuario Nacional.

En el caso de las operaciones de transbordo realizadas por buques pesqueros extranjeros, estas operaciones son reguladas por diversas disposiciones normativas nacionales, tales como el artículo 50 de la Ley General de Pesca, los artículos 71 al 75 del Reglamento de la Ley General de Pesca, los artículos 3.1 y 6.2 del Sistema de Seguimiento y Verificación de Atún, y las Medidas para autorizar las operaciones de transbordo en puertos peruanos de embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y calamareras por capturas de jurel, caballa, calamar gigante o pota fuera de las 200 millas marinas.

Conforme a lo dispuesto por el artículo 71 del Reglamento de la Ley General de Pesca (RLGP), las operaciones de transbordo de los buques pesqueros extranjeros deberán efectuarse en bahía o puerto peruano previa autorización del sector pesquería (en este caso el Ministerio de la Producción - PRODUCE) y de la Autoridad Marítima, para lo cual, “el armador o su representante deberá presentar la solicitud de autorización de transbordo con una anticipación de por lo menos tres (3) días útiles a la fecha prevista para el transbordo”. La autorización de transbordo caducará automáticamente, sin necesidad de declaración expresa, cuando no se realice la

operación de transbordo dentro del plazo de diez (10) días calendario, contado a partir de la fecha fijada para el inicio de dicha operación.

Se ha señalado además, que la solicitud de transbordo podrá ser denegada cuando el solicitante: no cumpla alguna de las condiciones o requisitos previstos para autorizar el transbordo, y, se encuentre en condición de omiso en el cumplimiento de una sanción que le haya sido impuesta conforme a la Ley o su Reglamento. Asimismo, en toda operación de transbordo, los representantes de las naves transportadoras de productos hidrobiológicos están obligadas a presentar al PRODUCE el manifiesto de carga respectivo.

La solicitud de operaciones de transbordo está regulado en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) del PRODUCE en su Procedimiento 16 – “Autorización a embarcaciones de bandera extranjera para transbordo, depósito en tierra, como mercadería en tránsito o verificación de producto microbiológicos en Puerto”, que comprende la presentación de un formulario (DGEPP-016) con información del administrado y su representante legal; información detallada de la embarcación, del producto y la operación solicitada; y, declaración jurada sobre la veracidad de la información brindada.

En el caso de las operaciones de transbordo del recurso atún (especie altamente migratoria), el estado peruano ha aprobado el Decreto Supremo Nro. 003-2002-PE, por el cual se establece el “Sistema de seguimiento y verificación del atún capturado por buques atuneros de cerco”, siendo aplicable a los buques atuneros de cerco de bandera extranjera que descarguen o transfieran (transborden) su captura en puerto peruano, cuando la observación sea delegada por la autoridad nacional del pabellón del buque.

El párrafo 6.2 de esta norma suprema dispone que el lugar de transbordo del atún capturado será en bahía o puerto peruano previa autorización del PRODUCE y de la Autoridad Marítima, debiéndose presentar la solicitud de autorización de transbordo con una anticipación de por lo menos tres (3) días útiles a la fecha prevista para el transbordo. Se deja constancia además, que la DIGSECOVI es el órgano competente para efectuar el control de las operaciones de transbordo del atún.

Cuando se trate del transbordo de las especies transzonales, cabe hacer mención al Decreto Supremo Nro. 013-2007-PRODUCE, a través del cual se aprobaron las “Medidas para autorizar las operaciones de transbordo en puertos peruanos de embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y calamareras por capturas de jurel, caballa, calamar gigante o pota fuera de las 200 millas marinas”.

El artículo 1 de estas medidas considera que las embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y embarcaciones calamareras de bandera extranjera que se dediquen, fuera del dominio marítimo, a la captura de las especies jurel, caballa y calamar gigante o pota, respectivamente, y que realicen transbordos en puertos peruanos, sin perjuicio de las normas que regulan el desembarque, operaciones logísticas, reabastecimiento, avituallamiento y reparaciones en los terminales marítimos del país, podrán hacer uso de los servicios de los puertos nacionales, sujetándose a las normas pertinentes contenidas en la legislación nacional, y siempre que cumplan con lo siguiente:

- a) Que el estado del pabellón de las embarcaciones pesqueras que realizan esta actividad, ejerza una jurisdicción efectiva que le permita asumir eficazmente sus responsabilidades respecto a tales embarcaciones.*
- b) Que el estado del pabellón coopere con el Perú, en su condición de país ribereño, en la conservación de los recursos transzonales jurel, caballa y calamar gigante o pota, en la alta mar adyacente, por ser dichas especies asociadas con las que existen en el dominio marítimo peruano.*
- c) Que la aplicación de las medidas de conservación sean compatibles con las que se aplican a los mismos recursos en el dominio marítimo peruano.*
- d) Que las embarcaciones que realicen estas actividades pesqueras utilicen permanentemente, dentro y fuera del dominio marítimo peruano, un posicionador satelital compatible y conectado al Sistema de Seguimiento Satelital Peruano.*
- e) Que las embarcaciones pesqueras sean sometidas, conforme a la práctica internacional y a las recomendaciones de las organizaciones internacionales de conservación y pesca, seguridad marítima y preservación del medio ambiente marino de las que el Perú es parte, a los mismos controles e inspecciones que se exigen a las embarcaciones pesqueras nacionales.*

Asimismo, el artículo 2 dispone que los armadores de las embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y calamareras de bandera extranjera o sus representantes legales en el Perú, que realicen transbordos en puertos peruanos, deberán presentar una declaración jurada que indique el cumplimiento de lo dispuesto en el precedente artículo, el detalle de la información de los volúmenes de captura de jurel, caballa y calamar gigante o pota, tallas de especie, número de lances, zonas de pesca con las coordenadas geográficas respectivas, así como acompañar el comprobante de pago de un derecho al Ministerio de la Producción equivalente a US\$ 15.00 por tonelada métrica transbordada.

Es importante destacar que, en los casos de los buques pesqueros extranjeros que realizan faenas de pesca sobre recursos multizonales, como el atún y el calamar gigante o pota, en aguas jurisdiccionales peruanas; o, el atún, jurel, caballa y calamar gigante o pota, en la zona de la alta mar, las normas reglamentarias peruanas han establecido la obligación de contar con el sistema de seguimiento satelital instalada en sus embarcaciones como un mecanismo de control por parte del estado rector del puerto. Además, debe tener en cuenta que cada una de estas especies cuenta con su propia norma de ordenamiento pesquero, por medio del cual se determinan no solamente las medidas de conservación y ordenación, sino también medidas de control y vigilancia que son aplicadas a las pesquerías de dichas especies.

De otro lado, los servicios portuarios a los que tienen acceso las naves que ingresan a los puertos peruanos se clasifican en servicios portuarios generales y servicios portuarios básicos. Los servicios portuarios generales son aquellos servicios comunes que presta un administrador portuario y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, como los siguientes: ordenación, coordinación y control del tráfico portuario; señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el ingreso a puerto; vigilancia y seguridad; dragado, alumbrado, limpieza, prevención y control de emergencias. Por su parte, son servicios básicos aquellas actividades comerciales desarrolladas en régimen de competencia que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario, como por ejemplo: practicaaje; remolcaje; buceo, amarre y desamarre de naves; estiba y desestiba, embarque y desembarque, y transbordo de mercancías; almacenamiento; avituallamiento; abastecimiento de combustible; recojo de residuos; y, transporte de personas (artículos 61 al 65 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional).

La mayoría de estos servicios portuarios han sido regulados mediante normas técnicas aprobadas por resolución de Acuerdo del Directorio de la APN. Así por ejemplo, podemos señalar que se han adoptado diversas reglamentaciones técnicas para cada servicio portuario específico, tales como:

- a) Norma Técnica para la prestación del servicio básico portuario de transporte de personas en las zonas portuarias, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 011-2011-APN/DIR.*
- b) Norma Técnica para la prestación del servicio portuario básico de avituallamiento de naves en las zonas portuarias, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 010-2011-APN/DIR.*

- c) *Norma Técnica para la prestación del servicio básico de amarre y desamarre, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 009-2011-APN/DIR.*
- d) *Norma Técnica para la prestación del servicio básico de remolcaje, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 008-2011-APN/DIR.*
- e) *Norma Técnico operativa para la prestación del servicio portuario básico de practica dentro de las zonas portuarias, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 046-2010-APN/DIR.*
- f) *Norma Técnico operativa para la prestación del servicio portuario básico de abastecimiento de combustible dentro de zonas portuarias, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 043-2010-APN-DIR.*
- g) *Norma Técnico operativa para la prestación del servicio portuario básico de recojo de residuos dentro de zonas portuarias, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio Nro. 009-2010-APN/DIR.*

De la revisión realizada a la normativa peruana en materia portuaria y pesquera respecto al uso de los puertos, se puede señalar que no existe referencia alguna, ya sea tácita o expresa, que determinen la prohibición de la utilización de los servicios portuarios ofrecidos por la APN a los buques pesqueros de bandera extranjera cuando hayan incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.

El Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria, aprobado por el Decreto Supremo Nro. 008-2008-MTC, no contempla como infracción al sistema portuario nacional la practica de la pesca INDNR, puesto que una infracción portuaria, es definida como toda acción u omisión a la normatividad correspondiente a las actividades y servicios portuarios prestados por la APN en el ámbito de su competencia, conforme a lo establecido por la LSPN.

Por su lado, el Reglamento de la Ley General de Pesca enumera todas las acciones que son consideradas como infracciones a la normatividad pesquera, imponiéndose medidas cautelares y provisionales y sanciones a los buques pesqueros extranjeros que las cometan, entre ellas: multa; decomiso; suspensión o cancelación de la autorización, licencia, concesión o permiso. En ningún caso se ha considerado la aplicación, como medida sancionadora, no solamente la denegatoria de ingreso a los puertos peruanos de los buques pesqueros extranjeros que han cometido alguna infracción considerada como pesca INDNR, es decir, el incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación establecidas en los reglamentos de ordenamiento pesquero. Se señalado, inclusive, en el artículo 14 del Reglamento de Inspecciones y

Sanciones Pesqueras y Acuícolas, que en el caso de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que extraigan recursos hidrobiológicos sin permiso de pesca, se procederá al decomiso total de dichos recursos, y la multa aplicable será determinada sobre el íntegro de los recursos y productos que se verifiquen al momento de la intervención.

2.3.2. Inspección de buques pesqueros extranjeros

Como estado rector del puerto, de acuerdo al Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, la entidad nacional encargada de efectuar las inspecciones de control a las naves extranjeras, incluidas las pesqueras, que ingresan a puertos peruanos es la Autoridad Marítima Nacional, ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), a través de las Capitanías de Puerto, con la finalidad de prevenir accidentes acuáticos y la contaminación del medio marino por naves sub-estándar (párrafo C-010801).

Las inspecciones de control realizadas por la DICAPI consisten en una visita a bordo, para verificar los certificados internacionales que corresponden a los buques mercantes, en ausencia de estos o si existiera claros indicios de que la nave presente deficiencias se procederá a una inspección más detallada. No obstante, el artículo 21 del REDENAVES, dispone que después del arribo de una nave, cualquier Autoridad Competente u otra que lo requiera, diferente a la Autoridad Marítima Nacional, podrá realizar una visita de inspección por su cuenta y cargo, sin perjuicio del normal desarrollo de las operaciones comerciales de la nave.

A través de este dispositivo se faculta la intervención de los funcionarios de la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia (DIGSECOVI) del Ministerio de la Producción (PRODUCE), que según el Reglamento de la Ley General de Pesca (RLGP), llevará a cabo las inspecciones que sean necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas establecidas en la legislación pesquera, en especial, las medidas de conservación y ordenación pesquera.

El RLGP ha establecido los principios que se deben cumplir al realizar las inspecciones a las embarcaciones pesqueras de bandera nacional y extranjera, mientras que las atribuciones, funciones y obligaciones de los inspectores, y los procedimientos aplicables a las inspecciones serán regulados a través de una norma especial.

Los principios enunciados en el RLGP son los siguientes:

- *Los inspectores deberán ser profesionales especializados y capacitados, y serán periódicamente evaluados, seleccionados y acreditados por la DIGSECOVI.*
- *Las inspecciones de transbordo pueden ser realizadas por funcionarios y servidores del PRODUCE o de cualquier otra entidad del sector público o por personal contratado a dicho efecto.*
- *El capitán de la embarcación pesquera inspeccionada está obligado a presentar la bitácora de pesca y a brindar cualquier información que le sea requerida por los inspectores.*
- *Las labores de los inspectores serán fiscalizadas por supervisores profesionales de la DIGSECOVI.*

Asimismo, se han establecido obligaciones a los armadores de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera, que son: a) sufragar los gastos por concepto de transporte, racionamiento, movilidad local y otros necesarios para la ejecución de las inspecciones y supervisiones de transbordo; b) facilitar los servicios de traducción o interpretación, si el caso lo amerita; y, c) brindar las facilidades para el embarque, desembarque y relevo de los inspectores y supervisores de transbordo.

La visita de inspección realizada por la DIGSECOVI es normada por el Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (RISPAC), cuyo artículo 3 indica que su objetivo es regular los procedimientos de inspección y las sanciones que se originen en el ejercicio de la facultad de inspección y la potestad sancionadora de los órganos administrativos competentes, ante la comisión de infracciones tipificadas en la legislación pesquera.

Al respecto, se ha señalado que los operativos de inspección serán de carácter reservado e inopinado, desarrollándose perfectamente en las horas de descarga, procesamiento, comercialización o cuando se presume la ocurrencia de la comisión de una infracción tipificada en los sistemas de ordenamiento pesquero, asimismo, en períodos de veda y aún cuando las embarcaciones pesqueras no se encuentren operando.

Los titulares de las embarcaciones pesqueras están obligados, durante la inspección, a designar un representante o encargado que acompañe al inspector en su visita inspectiva, quien en calidad de responsable directo de la actividad pesquera, deberá facilitar y observar las actuaciones que lleva a cabo el inspector en dicha

diligencia. La ausencia del representante o encargado de la unidad inspeccionada no constituye impedimento para realizar la diligencia de inspección.

El inspector es designado por el PRODUCE, siendo acreditado para realizar dicha actividad. Tiene la calidad de fiscalizador y está facultado para efectuar labores de inspección y vigilancia de los recursos hidrobiológicos en las actividades pesqueras, en todo lugar donde se desarrollen, pudiendo inspeccionar toda carga o equipaje en la que se presuma la posesión ilegal de los recursos hidrobiológicos.

Durante la inspección, el inspector deberá desarrollar sus funciones técnicas, estando facultado para: practicar inspecciones oculares para verificar las condiciones que se desarrollan las actividades pesqueras y las actividades vinculadas a ellas; realizar medición, pesaje, muestreo y otras pruebas que sean pertinentes para el cumplimiento de sus funciones; levantar reportes de ocurrencia, partes de muestreo, actas de inspección, actas de decomiso y otras necesarias para el desarrollo de la inspección; efectuar notificaciones; entre otras facultades; proceder al decomiso de los recursos hidrobiológicos ilícitamente obtenidos.

El desarrollo de las inspecciones es el siguiente: Previo al inicio de este operativo, el inspector debe presentar la acreditación respectiva al encargado de la nave a ser inspeccionada. En los casos en el que los inspectores luego de presentar la acreditación no son atendidos de manera inmediata para que se autorice su abordaje, se procederá a levantar el reporte de ocurrencias y la notificación respectiva por obstaculizar las labores de inspección; así como, en los casos que se impida el libre desplazamiento del inspector dentro de la embarcación, o se le impida el ingreso de cámaras fotográficas, equipo de audio y video u otros medios, o de cualquier otro acto dirigido a obstaculizar los actos de inspección.

Los inspectores acreditados por el PRODUCE efectúan la inspección y verificación del cumplimiento de las normas técnicas pesqueras y ambientales durante el desarrollo de sus labores, estando autorizados a elaborar reportes y actas, según corresponda. De comprobarse alguna omisión o infracción a la normativa pesquera, se procederá a instruir al encargado o representante de la unidad inspeccionada, para que realice las acciones correctivas pertinentes, sin perjuicio de levantarse el reporte de ocurrencias respectivo.

Una vez elaborado el Reporte de Ocurrencias, éste debe ser notificado al presunto infractor, acompañando copias de los demás documentos relacionados con la infracción. En dicha notificación se concederá al presunto infractor un plazo de cinco (5) días hábiles para que opte por presentar sus alegaciones a las respectivas

autoridades administrativas o por pagar una multa con descuento dentro del plazo de 5 días previsto para las alegaciones.

Como medida precautoria al incumplimiento de las normas pesqueras se procederá al decomiso de los recursos hidrobiológicos, que se llevará a cabo en forma inmediata al momento de la intervención. Adicionalmente al decomiso de los recursos hidrobiológicos, podrán interponerse, como medidas cautelares, la inmovilización de la embarcación pesquera o la suspensión temporal del permiso pesca.

El decomiso de los recursos hidrobiológicos será parcial o total, según los criterios comprendidos en la propia normatividad. Es parcial o en proporción directa al porcentaje en exceso a la tolerancia establecida cuando se trate de captura con tallas o pesos menores a los establecidos; o de extracción de recursos hidrobiológicos con volúmenes de descarga superiores a la capacidad de bodega autorizada en el permiso de pesca; o de extracción de recursos hidrobiológicos excediendo la cuota asignada para el período.

El decomiso será por el total de los recursos hidrobiológicos cuando la embarcación: no cuente con permiso de pesca o lo tenga suspendido; esté suplantando la identidad de otra; incumpla las normas de correcta identificación, conforme a lo establecido por la Autoridad Marítima; realice actividades extractivas de recursos hidrobiológicos no autorizados en el permiso de pesca o sin el Convenio correspondiente; realice actividades extractivas de recursos hidrobiológicos en zonas diferentes a las señaladas en los derechos otorgados, o en áreas reservadas o prohibidas; no cuente con el correspondiente sistema satelital o éste en estado inoperativo; o, cuando la extracción de recursos hidrobiológicos se realice con métodos de pesca ilícitos o no autorizados o en período de veda

Cabe resaltar, que el artículo 14 del RISPAC establece que “en el caso de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que extraigan recursos hidrobiológicos sin permiso de pesca, se considera la totalidad de los recursos y productos contenidos a bordo de la embarcación pesquera, como captura efectuada en aguas jurisdiccionales peruanas, procediéndose al decomiso del total de los mismos”. Es decir, se ha contemplado el caso de las actividades de pesca INDNR que pudieran cometer las embarcaciones pesqueras extranjeras, y cuya sanción sería el decomiso y la multa, que se determinará sobre el íntegro de los recursos y productos que se verifiquen al momento de la intervención.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

1. *El régimen jurídico internacional de las medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), ha evolucionado enorme y favorablemente en los últimos veinte años desde su primera referencia en el Código de Conducta para la Pesca Responsable, pasando de ser un asunto meramente ventilado en los acuerdos o convenios pesqueros generales, a ser un tema regulado de manera específica mediante instrumentos jurídicos internacionales especiales.*
2. *Las medidas del estado rector del puerto contra la pesca INDNR son más estrictas y limitativas en los instrumentos jurídicos internacionales de carácter voluntario o no vinculante, en el que se otorga mayores facultades al estado rector del puerto para regular a los buques pesqueros extranjeros que soliciten el ingreso a los puertos nacionales y el uso de sus instalaciones portuarias. Así lo demuestran las disposiciones contenidas en el PAI INDNR y el Modelo de Sistema, que permiten ejercer un mayor control sobre los buques pesqueros extranjeros, pero que se contempla como un derecho voluntario u opcional, sin ninguna obligación jurídica para cumplirlos.*
3. *La adopción del “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, constituye la elevación al más alto nivel jurídico, como norma internacional vinculante u obligatoria, de los mecanismos existentes para la aplicación más eficaz y segura de las medidas del estado rector del puerto, consagradas en los diversos acuerdos pesqueros que lo anteceden, a fin de lograr la conservación a largo plazo de los recursos pesqueros y la sostenibilidad de la pesca marina.*
4. *El “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” contempla como principales medidas para regular los buques pesqueros extranjeros dos condiciones básicas, a fin de verificar y comprobar que no hayan incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas a la pesca en apoyo a la pesca INDNR, que son: el cumplimiento de ciertos requisitos para el ingreso y uso del puerto de los buques pesqueros extranjeros, y el derecho del estado rector del puerto a realizar visitas de inspección a los buques que hayan ingresado o estén haciendo uso de los puertos nacionales.*

5. *La regulación de las medidas del estado rector del puerto en el Perú es asumida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, a través de sus Capitanías de Puerto, estando sus funciones orientadas principalmente a evitar los accidentes acuáticos y a prevenir la contaminación del medio marino, mediante la adopción de normas que garanticen el control sobre la integridad de la nave y su seguridad en la navegación marítima, siendo también aplicables a los buques pesqueros extranjeros.*
6. *El régimen jurídico nacional respecto a las medidas del estado rector del puerto sobre pesca INDNR se encuentra regulada de manera dispersa dentro del marco normativo general de los ámbitos portuario, marítimo y pesquero del Perú, lo que ha ocasionado la presencia de una pluralidad de competencias entre la Autoridad Portuaria Nacional, la Dirección de Capitanías y Guardacostas, y la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia del Ministerio de la Producción. Cada una de estas entidades nacionales asume un rol diferente, y en algunos casos similares, cuando se trata de regular las actividades realizadas por los buques pesqueros extranjeros en los puertos o recintos portuarios del Perú.*
7. *No existe una norma específica que, de manera expresa, regule las medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. Son escasas las disposiciones que tratan este tema y las pocas normas nacionales que existen no han incorporado aún las disposiciones de las normas jurídicas internacionales que existen al respecto, limitándose a reglamentar el ingreso y uso de los buques pesqueros extranjeros a los puertos peruanos, así como la visita de inspección, sin la rigurosidad que si exigen los acuerdos o convenios internacionales pesqueros en su intento por combatir la pesca INDNR.*
8. *Si bien la legislación peruana ha contemplado el tema de la pesca INDNR como una forma de infracción a la normativa pesquera, no es motivo o razón suficiente para declarar la denegatoria de entrada a puerto o impedir su uso a los buques pesqueros extranjeros que hayan incurrido en tales actividades de pesca INDNR o en actividades relacionadas en apoyo a la pesca INDNR. Como sanción a las actividades de pesca INDNR se han considerado otro tipo de medidas, que podrán aplicarse individual o conjuntamente, tales como: el decomiso de la captura realizada, la suspensión o cancelación de las autorizaciones o permisos correspondientes, y la imposición de una multa o compensación económica.*

9. *Resulta paradójico que el Perú, a pesar de haber suscrito los instrumentos jurídicos internacionales vinculados a la pesca, no haya procedido a la ratificación de los mismos, sustrayéndose de los derechos, deberes y obligaciones a las que estaría sujeto de conformidad con dichos instrumentos. Por el contrario, en el ámbito regional, el estado peruano ha mostrado su conformidad en adherirse a los organismos regionales pesqueros y a las organizaciones regionales de ordenación pesquera, pasando a formar parte de mecanismos regionales de cooperación internacional con la finalidad de alcanzar la protección del medio marino, así como la conservación y el uso sostenible de los recursos pesqueros.*
10. *Las medidas del estado rector del puerto destinadas a combatir las actividades de pesca INDNR contenidas en el régimen jurídico peruano pueden considerarse insuficientes e ineficaces en relación a las disposiciones del “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” aprobada por la FAO. Si bien las normas pesqueras peruanas permiten ejercer cierto control sobre los buques pesqueros extranjeros a su entrada a puertos nacionales, no admiten la imposición de sanciones más severas y estrictas, diferentes a las que se aplican actualmente (decomiso, multa, suspensión o cancelación autorizaciones o permisos de pesca), cuando se incurra en actividades de pesca INDNR, a la par de aquellas que han sido adoptadas por el Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto de la FAO, como la denegatoria de ingreso a puerto o no permitirles el inicio de las operaciones portuarias a los buques pesqueros extranjeros.*

RECOMENDACIONES

1. *Proceder a la ratificación de la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, el “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias” y el “Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros en alta mar”. La adhesión del Perú a estos tratados internacionales permitiría alcanzar la apropiada seguridad jurídica internacional con relación a las leyes, reglamentos y demás normas jurídicas de carácter interno que tengan relación con los intereses nacionales dentro y fuera de las aguas jurisdiccionales peruanas.*

2. *Evaluar, en el marco de las entidades nacionales involucradas, la conveniencia, beneficios y posibilidades, de que el estado peruano se adhiera al “Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”. La adhesión del Perú a este Acuerdo de la FAO debería pasar previamente por el análisis y valoración realizada por los funcionarios y autoridades de los sectores comprometidos correspondientes, a fin de efectuar un estudio sobre los costos y consecuencias socioeconómicas que podría acarrear una decisión de tal magnitud.*

3. *Elaborar, con la participación de los sectores involucrados, un “Plan de Acción Nacional sobre medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Perú”, con miras a ser implementada de manera gradual y paulatina. La aprobación del referido Plan de Acción Nacional deberá producirse de manera concertada, y su aplicación estará sujeta a consideraciones socioeconómicas, geográficas y políticas, así como también temporales y por resultado.*

4. *Modificar, en la medida que se produzcan la ratificación de los acuerdos y convenios internacionales, el régimen jurídico peruano relativo a las medidas del estado rector del puerto sobre las actividades relacionadas a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La aprobación de nuevas normas legales y reglamentarias deberán precisar de manera concreta e indubitable, las funciones y competencias que ejercerán las entidades nacionales responsables; así como, la aplicación de medidas y sanciones más eficaces a fin de desalentar, prevenir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Perú.*

ANEXOS

ANEXO 1
LEGISLACIÓN PERUANA PORTUARIA

LEY Nº 27943
LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Artículo 1.- Objeto y finalidad

La presente Ley regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La presente Ley tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

2.1 El ámbito de aplicación de la presente Ley son las actividades portuarias y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias, así como las competencias y atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional.

Numeral modificado por el Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022, publicado el 17 junio de 2008.

2.2 Están comprendidos dentro del alcance de la presente Ley los puertos, marinas, infraestructuras e instalaciones portuarias de la República así como las actividades y servicios que se realicen dentro de las zonas portuarias.

2.3 No están comprendidos en el ámbito de esta Ley, los puertos y las infraestructuras e instalaciones portuarias a cargo de las Fuerzas Armadas en cuanto cumplan fines propios de la Defensa Nacional, los que se regirán por sus normas pertinentes.

Tampoco comprende, las marinas, fondeaderos, zonas de alije, los muelles y embarcaderos dedicados a brindar facilidades a embarcaciones recreativas y/o deportivas pertenecientes a los clubes náuticos, asociaciones privadas, personas naturales, los muelles, embarcaderos, atracaderos e instalaciones privadas en las que no se realizan actividades ni servicios portuarios, ni los muelles artesanales pesqueros, ni muelles pesqueros pertenecientes a empresas pesqueras, todos los que se regirán por la normativa correspondiente emitida por la Autoridad Marítima.

Numeral modificado por el Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022, publicado el 17 junio de 2008.

Artículo 15.- Tratamiento de las naves y mercancías en los puertos

15.1 El ingreso y salida de naves y el embarque y descarga de mercancías al Puerto, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el Puerto y/o recinto portuario, es de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional y de las Autoridades Portuarias Regionales, según lo establecido en la presente Ley. La Autoridad Portuaria Nacional coordinará con las autoridades correspondientes para el mejor cumplimiento de los requerimientos de cada autoridad de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República. La calificación de un puerto como punto de ingreso o salida internacional la otorga la Autoridad Portuaria Nacional. No están comprendidas las naves pesqueras y recreativas nacionales en navegación en aguas jurisdiccionales nacionales; el control de los zarpes y arribos de éstas le corresponde a la Autoridad Marítima.

Numeral modificado por el Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022, publicado el 17 junio de 2008.

DECRETO SUPREMO Nº 003-2004-MTC

Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional

SUBCAPÍTULO IV

Mercado de Actividades y Servicios Portuarios

Artículo 61.- Son servicios portuarios las actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación.

Artículo 62.- Los servicios prestados en los puertos de titularidad pública o privada de uso público se orientan por los siguientes principios:

a. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

b. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de titularidad pública, en los términos establecidos en la Ley y el presente reglamento.

Artículo 63.- Los servicios portuarios se clasifican en: servicios generales y servicios básicos, cuyo régimen se establece en los artículos 64 y 65 siguientes, respectivamente.

Artículo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 016-2006-MTC, publicado el 04 junio 2006.

Artículo 64.- Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes que presta la Autoridad Portuaria competente y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud. Estos servicios también podrán ser prestados directamente o tercerizados.

La Autoridad Portuaria competente prestará en las áreas comunes del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales:

a. Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre.

b. Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave al puerto.

c. Vigilancia y seguridad.

d. Dragado de las áreas comunes.

f. Limpieza

g. Prevención y control de emergencias.

h. Contra incendios en naves a flote.

Los compromisos contractuales a que se refieren los artículos 10 y 11 de la Ley podrán establecer que el administrador portuario asuma uno o más servicios generales, sin que esto sea considerado tercerización. El administrador portuario podrá a su vez tercerizar estos servicios, bajo su responsabilidad, de acuerdo a las directivas técnicas que emita la Autoridad Portuaria correspondiente.

Artículo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 016-2006-MTC, publicado el 04 junio 2006.

Artículo 65.- Son servicios básicos, aquellas actividades comerciales desarrolladas en los recintos portuarios que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

Los servicios básicos son los siguientes:

a. Servicios técnico-náuticos:

- Practicaje.

- Remolcaje.

- Amarre y desamarre de naves.

- Buceo.

b. Servicios al pasaje:

- Transporte de personas.

c. Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

- Embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercancías.
- Almacenamiento.
- Avituallamiento.
- Abastecimiento de combustible.

A los efectos de la Ley, estos servicios tendrán la condición de servicios básicos cuando se presten en las zonas portuarias.

d. Servicios de residuos generados por naves:

- Recojo de residuos.

La prestación de los servicios portuarios básicos por parte de los Administradores Portuarios Privados en los puertos de titularidad y uso público, así como la explotación de dicha infraestructura se sujetará a lo dispuesto en los respectivos compromisos contractuales.

Artículo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 016-2006-MTC, publicado el 04 junio 2006.

Artículo 66.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional, podrá ampliar la anterior relación con otros servicios cuya prestación se considere necesario garantizar por su especial relevancia para la seguridad, continuidad y competitividad de las operaciones portuarias.

Artículo 67.- Las Autoridades Portuarias garantizarán la prestación de los servicios básicos que sean necesarios para la operatividad del puerto, en función de las características de sus tráficos, sólo a través de terceros y cuando así lo requieran las circunstancias del mercado.

Artículo 68.- Los servicios de embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercaderías, objeto de tráfico marítimo, son prestados por empresas (*) RECTIFICADO POR FE DE ERRATAS que permiten la transferencia de mercaderías entre naves o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.

Artículo 69.- Los servicios básicos se prestarán a solicitud de los usuarios por las empresas autorizadas. Excepcionalmente, podrá establecerse por razones de seguridad, funcionamiento u operatividad del puerto, el uso obligatorio de los servicios técnico-náuticos en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de nave y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones océano-meteorológicas. Asimismo, el servicio de recojo de residuos generados por naves será de uso obligatorio.

Artículo 70.- Las Autoridades Portuarias podrán establecer, por razones técnicas, ambientales, operativas y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios básicos y generales.

Artículo 71.- La prestación de los servicios básicos y generales será realizada por los trabajadores que acrediten haber obtenido la titulación o habilitación.

DECRETO SUPREMO N° 008-2008-MTC

Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto

1.1. El presente Reglamento regula el ejercicio de la potestad sancionadora que corresponde a la Autoridad Portuaria Nacional en el ámbito de su competencia, correspondiente a las actividades y/o servicios portuarios en el territorio nacional, para cuyo efecto tipifica las infracciones aplicables y las sanciones respectivas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

1.2. El presente dispositivo establece además los criterios para la graduación de las sanciones, las disposiciones relativas a la supervisión y control, así como las medidas tendientes a facilitar el pago de las multas derivadas de las infracciones dispuestas en este Reglamento, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y disposiciones reglamentarias conexas.

CAPÍTULO III INFRACCIONES

Artículo 10.- Infracción

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la LSPN, constituye infracción a la normatividad correspondiente a las actividades y/o servicios portuarios prestados en el ámbito de competencia de la APN, toda acción u omisión que como tal se encuentre tipificada en el presente Reglamento.

Artículo 11.- Clasificación de infracciones

Las infracciones reguladas en el presente Reglamento se clasifican en:

a) Leves

Aquellas que por su naturaleza no revisten daño material o personal y/o no perjudican el normal desarrollo de las actividades o prestación de servicios portuarios.

b) Graves

Aquellas que por su naturaleza ocasionan daño personal o material y/o perjudican el normal desarrollo de las actividades o prestación de servicios portuarios.

c) Muy graves

Aquellas que por su naturaleza ocasionen grave daño personal o material y/o afecten considerablemente el desarrollo de las actividades o prestación de servicios portuarios.

Artículo 12.- Relación de infracciones

Las categorías de infracciones establecidas en el presente Reglamento son las siguientes:

a) Infracciones vinculadas a la actividad de recepción y despacho de naves.

b) Infracciones vinculadas a la prestación de servicios en zonas portuarias.

c) Infracciones vinculadas al uso de áreas acuáticas y franjas costeras.

d) Infracciones vinculadas a las actividades de protección y seguridad en instalaciones y zonas portuarias.

CAPÍTULO IV SANCIONES

Artículo 15.- Calificación de las sanciones

De conformidad con lo establecido en el artículo 128 del RLSPN, las sanciones administrativas aplicadas a las infracciones contenidas en el presente Reglamento se califican de la siguiente manera:

a) Amonestación

Advertencia o llamada de atención por escrito de carácter preventivo.

b) Multa

Sanción de carácter pecuniario cuyo monto se establece sobre la base del valor de la UIT vigente al momento de aplicarse la misma y dentro de las escalas establecidas en el presente Reglamento.

c) Suspensión

Prohibición temporal para la realización de actividades y/o servicios regulados por la APN, por un término máximo de ciento ochenta (180) días calendario.

d) Cancelación

Prohibición definitiva para la realización de actividades y/o servicios regulados por la APN.

DECRETO SUPREMO Nº 013-2011-MTC
Decreto Supremo que aprueba el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto y Finalidad

El objeto del presente Reglamento es establecer los procedimientos relacionados con la recepción y despacho de naves, que la Autoridad Portuaria Nacional y demás Autoridades Competentes, deberán aplicar en los puertos de la República, con la finalidad de lograr su mayor eficiencia y contribuir a mejorar la competitividad de los mismos.

Artículo 2.- Definiciones

Las definiciones contenidas en la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley Nº 27943 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo Nº 003-2004-MTC serán aplicables al presente Reglamento en lo que sea pertinente. No obstante, para efectos del presente Reglamento deberá tenerse en consideración las siguientes definiciones:

- 1. Abarloamiento: Operación de amarrar una nave a otra que se encuentre atracada a muelle o fondeada en bahía.*
- 2. Agente/Agencia Marítima, Fluvial o Lacustre: Persona jurídica constituida en el país, autorizada por la autoridad competente para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o armador, en las operaciones de las naves en los terminales portuarios.*
- 3. Armador: Persona natural o jurídica propietaria de la nave, o la que sin serlo, la tiene en fletamento. En cualquiera de los casos, es el que acondiciona la nave para su explotación, obteniendo rendimiento del flete de las mercancías o transporte de pasajeros.*
- 4. Arqueo bruto: Volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.*
- 5. Arribo: Llegada de una nave al área designada por la Autoridad Portuaria, como punto de arribo en cada puerto.*
- 6. Artefacto naval: Construcción naval flotante carente de propulsión y gobierno, destinado a cumplir en el agua funciones de complemento de actividades marítimas, fluviales y lacustres o de explotación de los recursos marítimos, tales como diques flotantes, grúas flotantes, chatas, barcazas, pontones, balsas y otras plataformas flotantes.*
- 7. Autoridad Portuaria: Se entenderá como referida a la Autoridad Portuaria Nacional o a las Autoridades Portuarias Regionales, según la jurisdicción y ámbito de competencia.*
- 8. Autoridad Portuaria Nacional: Organismo técnico especializado encargado del Sistema Portuario Nacional adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, así como con facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.*
- 9. Autoridades Competentes: Se entenderá como referida a las autoridades que por la naturaleza de sus competencias, deban ejercer éstas, durante el acto de recepción y despacho de las naves luego de su arribo y antes del zarpe. Estas autoridades son, la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, la Dirección General de Migraciones y Naturalización, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria y la Autoridad Marítima Nacional, ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.*

10. *Comunidad Portuaria: Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto del desarrollo de las actividades y servicios portuarios.*

11. *Convoy: Conjunto formado por remolcadores o empujadores y las naves o artefactos navales remolcados o empujados.*

12. *Declaración General: Documento oficial OMI-FAL65, que contiene información de carácter general de la nave. Debe ser presentada en los procedimientos de recepción / despacho de una nave.*

13. *Despacho: Procedimiento por el cual la Autoridad Portuaria en coordinación y con la opinión favorable de las Autoridades Competentes, autoriza el zarpe de una nave del puerto.*

14. *Documento Único de Escala - DUE: Documento electrónico, mediante el cual el capitán de la nave o su representante presenta la información y documentación requerida por las entidades competentes para el arribo, permanencia y zarpe de la nave de los puertos de la República.*

15. *Hora de arribo: Hora de llegada de la nave al punto de arribo.*

16. *Junta de operaciones: Reunión de coordinación de operaciones que se celebran en los terminales portuarios, entre los representantes de los administrados y de las áreas operativas del recinto portuario, que tiene por objeto resolver los problemas operativos que se presenten como consecuencia de cambios imprevistos posteriores a la planificación de las operaciones portuarias, así como para programar las operaciones del puerto para las próximas veinticuatro (24) horas, atendiendo las sugerencias, consultas o pedidos de los administrados.*

17. *Libre plática: Es el acto administrativo por el cual la Dirección de Sanidad Marítima Internacional emite opinión favorable para el ingreso de una nave a puerto, luego de lo cual la Autoridad Portuaria competente autorizará el ingreso de la misma a cualquier puerto de la República, para iniciar sus actividades, incluyendo el acceso de personas a una nave, para el desembarque de pasajeros y tripulantes, para la ejecución de faenas de carga o descarga y demás operaciones, sin perjuicio de las competencias de las autoridades correspondientes.*

18. *Lista de pasajeros: Documento oficial OMI-FAL 65, donde se consigna la relación nominal de los pasajeros que transporta una nave a su entrada y salida del puerto.*

19. *Lista de tripulación: Documento oficial OMI-FAL 65, donde se consigna la relación nominal de los tripulantes de una nave a su entrada y salida del puerto.*

20. *Manifiesto de carga: Documento que contiene la relación y descripción de las mercancías que constituyen el cargamento de la nave para el puerto y las mercancías en tránsito.*

21. *Medios electrónicos: Conjunto de bienes y elementos técnicos informáticos que en unión con las telecomunicaciones permiten la generación, procesamiento, transmisión, comunicación y archivo de datos e información.*

22. *Nave: Construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con propulsión y gobierno. Se incluyen sus partes integrantes y accesorios, tales como aparejos, maquinarias e instrumentos que sin formar parte de la estructura de la misma se emplean en su servicio tanto en el mar, río o lago, como en puerto.*

En los Anexos 3 al 9 del presente Reglamento, se utilizará el término buque, considerando que son formatos oficiales aprobados por la Organización Marítima Internacional a través del Convenio FAL65.

23. *Nave deportiva y/o recreativa: Embarcaciones que tienen propulsión a motor y/o vela y son utilizadas única y exclusivamente con fines deportivos y/o recreativos.*

24. *Práctico: Profesional con licencia otorgada por la Autoridad Marítima Nacional, para desempeñarse como asesor del Capitán de la nave en las maniobras de atraque o desatraque a muelle, amarre o desamarre a boyas o abarloadamiento, en un determinado puerto.*

25. *Puerto: Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones terrestres, acuáticas, naturales o artificiales, acondicionadas para el desarrollo de actividades portuarias, las mismas que podrán estar ubicadas en el ámbito marítimo, fluvial o lacustre.*

26. *Recepción de naves: Es el acto administrativo que consiste en el otorgamiento de la Libre Plática y posteriormente la visita facultativa de las Autoridades competentes en coordinación con la Autoridad Portuaria para la inspección correspondiente.*

27. *Ventanilla Única Portuaria (VUP): Es un sistema integrado de procesos optimizados que permite, a través de medios electrónicos, asegurar la facilitación, el cumplimiento y el control eficiente de los procesos relacionados con la obtención de licencias, permisos y autorizaciones de servicios portuarios; y con los procesos vinculados a los servicios prestados a las naves y a su carga, que se desarrollan previo a la llegada, durante su estadía y previo a la salida*

28. *Viaje redondo: viaje de ida y vuelta desde y hacia un mismo puerto*

29. *Zarpe: salida de una nave de un puerto, o desde la zona de fondeo, hacia a altamar.*

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

3.1 *Las disposiciones establecidas en el presente Reglamento son aplicables en todos los puertos de la República, de acuerdo a lo detallado en el Anexo 1 del presente Reglamento.*

3.2 *Las disposiciones establecidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento para todas las autoridades que participan en los procedimientos de recepción y despacho de naves; así como también para todos los administradores y operadores portuarios, armadores, agentes marítimos, fluviales y lacustres, capitanes y patrones de naves dedicadas al tráfico comercial o no comercial, en viaje internacional o de cabotaje, incluyendo las naves pesqueras y recreativas que arriben o zarpen de los puertos de la República en viaje internacional.*

3.3 *La Autoridad Portuaria Nacional podrá celebrar con la Autoridad Marítima Nacional un Convenio de Colaboración respecto a la gestión operativa de la recepción y despacho de naves recreativas y/o deportivas de bandera extranjera.*

Artículo 4.- Rol de la Autoridad Portuaria y de las Autoridades Competentes

4.1 *De conformidad con lo establecido en los artículos 15, 24 literal k) y 29 literal y) de la Ley y en el artículo 105 del Reglamento de la Ley, el ingreso y salida de las naves y el embarque y descarga de mercancías al puerto, su recepción, permanencia y tratamiento en el puerto y/o recinto portuario, así como la apertura y cierre de puertos son de competencia y responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria.*

4.2 *Asimismo, la recepción y despacho de naves son de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria, quien los ejecutará en coordinación con las Autoridades Competentes, quienes actuarán según su marco normativo y sus competencias.*

Artículo 5.- Carácter ininterrumpido de la recepción y despacho de naves

La Autoridad Portuaria y las demás Autoridades deberán disponer de los recursos necesarios y ejecutarán de manera ininterrumpida la recepción y despacho de naves las veinticuatro (24) horas del día, los trescientos sesenta y cinco (365) días del año, salvo casos de fuerza mayor.

Artículo 6.- Lugares autorizados para la recepción y el despacho de naves

La recepción y despacho de naves se llevará a cabo por la Autoridad Portuaria, en los terminales portuarios que se encuentren debidamente autorizados y certificados, conforme a las normas contenidas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las

Instalaciones Portuarias (Código PBIP) o en los fondeaderos para naves comerciales, según corresponda operacionalmente.

Artículo 7.- Representación de la nave

7.1 Toda nave de bandera peruana o extranjera, incluyendo las embarcaciones pesqueras en viaje internacional, estará obligatoriamente representada en los puertos de la República donde arribe, por una agencia marítima, fluvial o lacustre, según corresponda, debidamente autorizada por la Autoridad Portuaria, la que tendrá la calidad de representante del Capitán, propietario, armador, fletador u operador de la nave que agencie.

7.2 Las embarcaciones deportivas y/o recreativas en viaje internacional pueden efectuar las gestiones a través de sus propietarios o representantes.

Artículo 8.- Facultades de otras Autoridades

8.1 La paralización de las operaciones de la nave será dispuesta por la Autoridad Portuaria competente a solicitud de otra autoridad, siendo la autoridad solicitante responsable de dicha paralización.

8.2 Las disposiciones del presente Reglamento no limitan las facultades de otras autoridades, las mismas que podrán subir a bordo, por su cuenta y costo, después de que la misma haya sido declarada en Libre Plática y antes del despacho, únicamente para efectos del cumplimiento específico de sus funciones y competencias.

8.3 La Autoridad Portuaria está obligada a no autorizar el inicio de las operaciones de la nave, a solicitud de una Autoridad competente o de la Autoridad Judicial, siendo éstas responsables de dicha demora.

Artículo 9.- Pago de tasa por recepción y despacho de naves

9.1 La recepción y despacho de naves genera la obligación del pago de la tasa correspondiente, de acuerdo al Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Autoridad Portuaria. En casos excepcionales debidamente sustentados, en que no se pueda efectuar el pago antes de la ejecución del procedimiento, la agencia presentará una declaración jurada firmada por su representante legal, siempre que se encuentre debidamente acreditado ante la Autoridad Portuaria, mediante la cual se obliga a efectuar el pago correspondiente el primer día hábil siguiente.

9.2 Las naves que realicen actividades no comerciales estarán exceptuadas de dicho pago, sin embargo, el Capitán o su representante deberá cumplir con los procedimientos establecidos en el presente Reglamento.

9.3 Las naves, remolcadores o artefactos navales de bandera peruana, solas o en convoy, que realicen transporte comercial de cabotaje podrán pagar una tasa inferior, conforme se disponga por Resolución Ministerial, de acuerdo a lo previsto en la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Artículo 10.- Consideraciones para el remolcaje

Para la recepción y despacho de un convoy, las naves o artefactos navales que lo componen se considerarán documentariamente como elementos independientes. Asimismo, para el cálculo de la tasa establecida por recepción y despacho de los mismos, serán considerados como una unidad.

Artículo 11.- Naves procedentes del extranjero con destino a dos o más puertos nacionales

11.1 Las naves procedentes del extranjero con destino a dos o más puertos nacionales, serán recibidas en el primer puerto de arribo y despachadas en el último puerto de recalada.

11.2 Se efectuará un pago único por recepción en el primer puerto de arribo y otro por despacho en el último puerto de recalada, de acuerdo a lo previsto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Autoridad Portuaria.

11.3 El envío de la información contenida en el DUE deberá ser transmitida en cada puerto nacional donde la nave arribe.

Artículo 12.- Transmisión electrónica de la información para los procedimientos de recepción y despacho de naves

12.1 El envío de toda la información requerida para la autorización de la recepción y el despacho de naves, se realizará a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional.

12.2 La VUP o los medios electrónicos en mención contarán con mecanismos de autenticación que permitan la acreditación de los usuarios registrados, quienes asumirán la responsabilidad sobre las transacciones que se generen por dicho medio.

12.3 La Autoridad Portuaria Nacional mantendrá informada a la comunidad portuaria sobre el uso de la VUP o los medios electrónicos en mención a través de su portal institucional.

Artículo 13.- Envío del Documento Único de Escala (DUE)

El Capitán de la nave o su representante enviará el DUE a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional, sobre la base de lo detallado en el Anexo 2 del presente Reglamento; después de recibida la información, el sistema numerará automáticamente el DUE, distribuyendo la mencionada información a las Autoridades Competentes según corresponda para su validación y aprobación correspondiente.

Artículo 14.- Presentación de la información en formatos físicos

14.1 Por excepción y atendiendo a las características logísticas y de infraestructura operativa, la Autoridad Portuaria establecerá los casos en que la información requerida para la autorización de la recepción y despacho de naves, pueda ser recibida en formatos físicos.

14.2 Para los casos que se establezcan de conformidad con lo dispuesto, en el numeral 14.1, el administrado deberá presentar los formatos físicos a las Autoridades Competentes, de acuerdo a la distribución consignada en el Anexo 2 del presente reglamento.

Artículo 15.- Difusión del arribo, permanencia y zarpe de naves

Es responsabilidad de la Autoridad Portuaria hacer de conocimiento público el arribo, permanencia y zarpe de las naves en los puertos bajo su jurisdicción, mediante paneles informativos y a través del portal institucional o página web de la Autoridad Portuaria.

Artículo 16.- Junta de Operaciones

En los terminales portuarios de uso público deberá existir una Junta de Operaciones, cuyo funcionamiento se regirá por lo dispuesto en las normas para las juntas de operaciones elaborada y aprobada por la Autoridad Portuaria Nacional.

Artículo 17.- Programación de ingreso de las naves

El ingreso de las naves será programado por la Autoridad Portuaria en coordinación con el administrador portuario correspondiente, o en su defecto de acuerdo a su hora de arribo a puerto. En igualdad de condiciones, las naves de pasaje tienen prioridad sobre las de carga; a igualdad de tipo, tendrán prioridad las de bandera peruana y las de cabotaje sobre las de viaje internacional.

TÍTULO II

PROCEDIMIENTOS PARA LA RECEPCIÓN Y DESPACHO DE NAVES EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

CAPÍTULO I

Recepción de naves

Artículo 18.- Procedimiento para la recepción de naves

18.1 El Capitán de la nave o su representante enviará a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional, el DUE con la información establecida en el Anexo 2 del presente Reglamento de acuerdo a lo indicado en el artículo 12 del presente Reglamento, con 24 horas de anticipación al arribo de la nave al puerto.

18.2 El Capitán de la nave o su representante, deberán presentar para las naves que efectúan transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje, la documentación detallada en el Anexo 14 del presente Reglamento.

18.3 En caso la nave provenga de un puerto que esté a menos de veinticuatro (24) horas de navegación, el DUE deberá ser enviado dentro de las tres (03) horas siguientes a su salida.

18.4 La Autoridad Portuaria y las Autoridades Competentes verificarán la información y documentación remitida en el DUE emitiendo opinión favorable para el otorgamiento de la Libre Plática electrónica y su respectivo inicio de operaciones.

18.5 Las Autoridades Competentes dispondrán de seis (06) horas para emitir opinión a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional, acerca del DUE y la documentación adjunta de la nave, transcurrido el plazo previsto, y no teniendo opinión al respecto, se entenderá como opinión favorable para la recepción de la nave.

18.6 El Capitán de la nave o su representante reportará a las autoridades competentes a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional los cambios de fecha y hora del ETA de la nave con tres (03) horas de anticipación a la hora prevista inicialmente.

Artículo 19.- Abarloamiento a la nave

La embarcación del Práctico será la única que podrá abarloarse o amarrarse a la nave mientras a ésta no se le haya otorgado la Libre Plática.

Artículo 20.- Inmovilización y cuarentena

20.1. Sólo por mandato judicial se podrá inmovilizar una nave o su carga poniendo en conocimiento a la Autoridad Portuaria; no pudiendo bajar o abordar ninguna persona, ni abarloar ninguna embarcación hasta que concluya su inspección.

20.2 En los casos que la Dirección de Sanidad Marítima Internacional o el Servicio Nacional de Sanidad Agraria declare a una nave en cuarentena, comunicará a la Autoridad Portuaria para que el buque proceda a la zona de fondeo establecida para dicho fin, donde permanecerá durante el tiempo que las Entidades correspondientes lo requieran.

Artículo 21.- Visita de inspección

Después de la Libre Plática y antes del despacho de una nave, cualquier Autoridad Competente u otra que lo requiera, podrá realizar una visita de inspección por su cuenta y cargo, sin afectar el normal desarrollo de las operaciones comerciales de la nave; previa coordinación con la Autoridad Portuaria. Este artículo no es aplicable para las visitas de inspección que lleva a cabo la Autoridad Marítima Nacional en el marco de sus competencias.

CAPÍTULO II

Despacho de naves

Artículo 22.- Procedimiento del despacho

22.1 El Capitán de la nave o su representante anunciará el zarpe de la nave a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la APN, complementando el DUE con tres (03) horas de

anticipación al ETD; debiendo para tal efecto consignar la información y adjuntar la documentación requerida en el Anexo 2 del presente Reglamento. Asimismo, reportarán las postergaciones con una (01) hora de anticipación de la hora fijada inicialmente.

22.2 El Capitán de la nave o su representante, deberán presentar para las naves que efectúan transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje, la documentación detallada en el Anexo 14 del presente Reglamento.

22.3 Las Autoridades Competentes dispondrán de dos (02) horas para emitir opinión a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional, acerca del DUE y la documentación adjunta de la nave, transcurrido el tiempo previsto y no teniendo opinión al respecto, se entenderá como opinión favorable para el despacho de la nave, en base al formato del Anexo 10 del presente reglamento.

Artículo 23.- Reprogramaciones al zarpe

23.1 Dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la hora fijada inicialmente para el despacho de la nave, el agente marítimo o su representante podrá solicitar a través de la VUP hasta dos rectificaciones para el despacho de la misma, salvo que se presente algún hecho circunstancial comprobable que no haya podido ser previsto, ante lo cual será rectificadas por tercera vez, reprogramando su salida sin afectar la programación establecida previamente.

23.2 Cuando la nave requiera hacer una reprogramación de zarpe adicional a las previstas en el numeral precedente, o cuando la tercera reprogramación no obedezca a hechos circunstanciales comprobables que no hayan podido ser previstos por la nave, el administrado perderá su derecho al trámite iniciado, debiendo cancelar una nueva tasa por despacho, en caso de querer efectuar el zarpe de la nave.

Artículo 24.- Orden de despacho de las naves

El orden de despacho será definido por la Autoridad Portuaria de acuerdo a la hora estimada de salida de las naves, la cual se remitirá a través del DUE. A igualdad de condiciones, tendrá prioridad la nave de pasajeros sobre la de carga, a igualdad de tipo, la prioridad la tendrá la nave de bandera peruana sobre la de bandera internacional. Las excepciones sólo serán en caso de emergencia.

Artículo 25.- Cierre de puerto y programación del despacho

25.1 Con puerto cerrado la programación y el otorgamiento del despacho de naves se realizará de manera electrónica. A la reapertura del mismo, los zarpes se ejecutarán según el orden de despacho correspondiente. Si el cierre del puerto excediera las veinticuatro (24) horas, obligatoriamente el Capitán o su representante deberán enviar una nueva solicitud de despacho sin costo para el administrado.

25.2 En caso de mal tiempo y estando con puerto cerrado, la Autoridad Portuaria podrá conceder el zarpe de la nave que se encuentre fondeada siempre y cuando el Capitán de la misma asegure que ésta se encuentre en condiciones de hacerlo y se responsabilice de ello.

Artículo 26.- Naves dedicadas al transporte de personal y carga

26.1. Las naves dedicadas al transporte de personal y carga en forma permanente y continua, que operen dentro de la jurisdicción del puerto, podrán gestionar una autorización de zarpe mensual, sobre la base de la información consignada en los formatos detallados según Anexos 11 y 12 del presente Reglamento.

26.2 Lo anterior no exceptúa al agente marítimo de la nave o a su representante, de informar a la Autoridad Portuaria los zarpes y arribos diarios respectivos por otros medios de comunicación.

Artículo 27.- Obligaciones de la nave luego del despacho

Después de otorgado el despacho, la nave izará sus escalas. A partir de ese momento no podrá realizar ningún tipo de operación, únicamente el práctico estará autorizado para abordar la nave, para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 28.- Impedimento de Zarpe

La Autoridad Portuaria estará obligada a impedir el zarpe de una nave en los siguientes casos:

1. De forma directa:

- a. Por falta o vencimiento de algún documento oficial.*
- b. Embarcar mayor número de personas que el autorizado en los certificados correspondientes.*
- c. En caso de naves de investigación científica, cuando no haya cumplido con las obligaciones dispuestas por el presente reglamento o con las disposiciones emitidas por otras autoridades.*
- d. Por cualquier otro motivo establecido en las leyes y demás normas aplicables.*

2. A solicitud justificada y debidamente motivada por una autoridad competente, Ministerio Público y del Poder Judicial.

Artículo 29.- Procedimiento para el Impedimento de Zarpe

29.1 El impedimento de zarpe será notificado por la Autoridad Portuaria por escrito y/o electrónico al Capitán de la nave o su representante y puesto en conocimiento de las Autoridades competentes, conforme a lo establecido en el Anexo 13 del presente Reglamento.

29.2 El representante de la nave tendrá 24 horas a partir de su recepción, para devolver el formato del Anexo 13 debidamente firmado por el Capitán y el representante legal de la agencia o la persona que ésta designe oficialmente ante la Autoridad Portuaria Competente. En el caso que el Capitán de la nave no esté de acuerdo con las causales que disponen el impedimento de zarpe y no lo firme, el documento será devuelto dentro del plazo estipulado, firmado por el representante legal de la agencia con la anotación de los motivos por los que el Capitán no lo firmó, entendiéndose con esto por notificada la nave.

29.3 Para la notificación de impedimento de zarpe se utilizará la información consignada sobre la base del formato según Anexo 13 del presente Reglamento.

Artículo 30.- Levantamiento de impedimento de zarpe

30.1. El impedimento de zarpe será levantado por la autoridad competente que lo motivo, para lo cual deberá solicitarlo oficialmente a la Autoridad portuaria, a fin de que ésta comunique del hecho al agente marítimo o representante de la nave y demás autoridades competentes. De igual manera deberán proceder los representantes del Ministerio Público y el Poder Judicial.

30.2 La Autoridad Portuaria Nacional dispondrá el levantamiento de impedimento de zarpe por los casos establecidos en forma directa en el numeral 28.1 del artículo 28.

CAPÍTULO III **De la Arribada Forzosa**

Artículo 31.- Ingreso a puerto

31.1 Las naves en arribada forzosa podrán ingresar a puerto una vez otorgada la libre plática. Estas naves estarán exceptuadas del pago por derechos de recepción y despacho siempre y cuando no realicen operaciones ajenas al motivo de su ingreso.

31.2 La declaración de arribada forzosa, es establecida por la Autoridad Marítima Nacional conforme a las normas vigentes, remitiendo copia de la Resolución de Capitanía correspondiente a la Autoridad Portuaria y a las demás Autoridades Competentes sobre esta situación.

Artículo 32.- Despacho de naves en arribada forzosa
Para solicitar el despacho de naves en arribada forzosa, el agente marítimo de la nave dará cumplimiento a lo establecido en el Capítulo II del Título II del presente Reglamento.

CAPÍTULO IV **Buques de Guerra**

Artículo 33.- Visita de buques de guerra extranjeros

33.1 La visita de buques de guerra extranjeros a puertos de la República, está regulada de acuerdo a la normativa específica sobre la materia.

33.2 El arribo de los buques de guerra extranjeros en misión oficial, será informado a la Autoridad Portuaria por sus representantes oficiales.

Artículo 34.- Obligaciones de los buques de guerra nacionales y extranjeros en puertos de la República.

Los buques de guerra que visiten puertos de la República, están obligados a cumplir las disposiciones de seguridad, de protección del ambiente y sanitarias establecidas por las leyes nacionales.

Artículo 35.- Buques de guerra nacionales y extranjeros que realicen operaciones comerciales
Los buques de guerra nacionales y extranjeros cuando realicen operaciones comerciales en los puertos de la República, deberán cumplir, sin excepciones, los procedimientos establecidos para la recepción y despacho de naves dispuestos en los Capítulos I y II del Título II del presente Reglamento.

TÍTULO III **PROCEDIMIENTO PARA LA RECEPCIÓN Y DESPACHO DE NAVES EN EL ÁMBITO FLUVIAL Y LACUSTRE**

Artículo 36.- Recepción y Despacho de Naves en el ámbito fluvial y lacustre
Todas las naves que naveguen en el ámbito fluvial y lacustre están obligadas a cumplir con los procedimientos establecidos por la Autoridad Portuaria, para la recepción y despacho de naves, así como con el pago de la tasa correspondiente por la recepción y despacho, conforme lo establezca el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Autoridad Portuaria.

Artículo 37.- Convoyes de bandera extranjera
Los convoyes de bandera extranjera son considerados conforme al procedimiento establecido en el artículo 10 del presente Reglamento.

Artículo 38.- Terminales portuarios y embarcaderos para la recepción y despacho de naves fluviales y lacustres
La recepción y despacho de naves fluviales y lacustres se realizará en los terminales portuarios y embarcaderos autorizados por la Autoridad Portuaria.

Artículo 39.- Servicio de recepción y/o despacho de naves que realicen viajes internacionales

39.1 La recepción y/o despacho de naves que realicen viajes internacionales en el ámbito fluvial y lacustre, se efectuará desde los puertos de Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puno.

39.2 En localidades distintas, en que por razones operacionales justificadas se requiera la recepción y/o despacho de naves que realicen viajes internacionales, la Autoridad Portuaria, previa coordinación con las demás Autoridades Competentes, ejecutará la recepción y/o despacho según corresponda.

Artículo 40.- Autorización de amarre por razones operacionales o de seguridad
Por razones operacionales, de seguridad o de variación del cauce del río, podrá autorizarse el amarre de naves en áreas previamente establecidas por la Autoridad Portuaria, situación que será hecha de conocimiento público.

Artículo 41.- Despacho por viaje redondo
Cuando el destino de una nave o embarcación sea un embarcadero de una localidad en donde no haya presencia de la Autoridad Portuaria, a excepción del centro poblado fronterizo de Santa Rosa, ubicado en el Distrito de Yavarí, Provincia de Mariscal Castilla, Departamento de Loreto, el despacho será otorgado por viaje redondo, consignando las localidades donde realizará escalas.

Artículo 42.- Naves que realicen viajes internacionales
Las naves fluviales y lacustres que realicen viajes internacionales deberán cumplir con lo dispuesto para la recepción y despacho de naves, señalados en los Capítulos I y II del Título II del presente Reglamento.

Artículo 43.- Presentación de documentos para las naves que efectúan transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje

43.1 Todas las naves de bandera nacional o extranjeras que de acuerdo a Ley realicen transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje, deberán anunciar su arribo y/o zarpe mediante el DUE correspondiente, a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la APN, dentro de los plazos establecidos en los numerales 18.1 y 18.2 del artículo 18 y el numeral 22.1 de artículo 22 del presente Reglamento, para lo cual deberá remitir la información y documentación requerida en el Anexo 14 del presente.

43.2 El sistema numerará automáticamente el DUE, distribuyendo la mencionada información a las Autoridades Competentes según corresponda para su validación y aprobación documentaria correspondiente.

Artículo 44.- Inmovilización y cuarentena de una nave
En los casos en que una nave sea inmovilizada y puesta en cuarentena, se procederá de acuerdo al artículo 20 del presente Reglamento.

Artículo 45.- Normas de aplicación supletoria
Para los aspectos no regulados en el presente Capítulo, se aplicarán las disposiciones previstas para la recepción y despacho de naves en el ámbito marítimo.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Conducta funcional

Las Autoridades Competentes que intervienen durante el acto de la recepción y despacho de naves en cumplimiento de sus competencias, sujetarán su actuación y comportamiento a las normas que establecen la Ley del Código de Ética de la Función Pública y su Reglamento, el Código Penal, la Ley Marco del Empleo Público y la Ley de Bases de la Carrera Administrativa del Sector Público, el Texto Único Ordenado de la Ley de Productividad y Competitividad Laboral, y otras normas aplicables.

Las infracciones y/o inconducta funcional, en que incurra algún funcionario de las Autoridades Competentes, directa o indirectamente, en los actos de recepción y despacho de naves, será comunicada por la Autoridad Portuaria a la Autoridad superior a la que pertenece el infractor, para las acciones a que hubiere lugar, sin perjuicio de la denuncia de oficio que se haga ante la Autoridad Judicial.

Segunda.- Infracciones

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, dará lugar a la aplicación de las sanciones que correspondan, conforme a lo establecido en el Reglamento del

Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria (RIS) aprobado por Decreto Supremo N° 008-2008-MTC.

Tercera.- Anexos del presente Reglamento

Los anexos del presente Reglamento podrán ser modificados mediante Resolución de Acuerdo de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional.

Cuarta.- Disposiciones específicas para naves menores de 13.30 AB

La Autoridad Portuaria Nacional podrá establecer disposiciones específicas para los procedimientos de recepción y despacho aplicables a naves menores a 13.30 AB.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

Única.- Convenio de Colaboración para el control de naves deportivas y recreativas extranjeras
En virtud a un Convenio de Colaboración, el cual será firmado con la Autoridad Marítima Nacional en un plazo de 60 días desde la entrada en vigencia del presente Reglamento, la Autoridad Marítima Nacional llevará a cabo la gestión operativa de la recepción y despacho de naves deportivas y/o recreativas de bandera extranjera, conforme a lo establecido en el numeral 3.3 del artículo 3.

ANEXO 2
LEGISLACIÓN PERUANA DE CONTROL Y VIGILANCIA MARÍTIMA

LEY N° 26620

Ley de Control y Vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres

Artículo 1.- La presente Ley regula los aspectos de control y vigilancia a cargo de la Autoridad Marítima, respecto de las actividades que se desarrollan en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre del territorio de la República.

Artículo 2.- El ámbito de aplicación de la presente Ley es:

a) El mar adyacente a sus costas, así como su lecho, hasta la distancia de 200 millas marinas, conforme lo establece la Constitución Política del Perú, los ríos y lagos navegables.

b) Las islas, situadas en el mar hasta las 200 millas, en los ríos y lagos navegables.

c) Los terrenos ribereños en la costa, hasta los 50 metros, medidos a partir de la más alta marea del mar, y las riberas, en las márgenes de los ríos y lagos navegables, hasta la más alta crecida ordinaria.

d) Todos los buques que se encuentren en aguas jurisdiccionales y los buques de bandera nacional cuando se encuentren en alta mar o en aguas de otros países.

e) Los artefactos navales e instalaciones situados en las zonas establecidas en los incisos a, b y c del presente artículo, con excepción de los ubicados dentro de las áreas de desarrollo portuario.

Inciso modificado por la Quinta Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27943, publicada el 01 de marzo de 2003.

f) Las personas naturales y jurídicas, cuyas actividades se desarrollen en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre sin perjuicio de las atribuciones que correspondan por ley a otros sectores de la administración pública.

Artículo 3.- Corresponde a la Autoridad Marítima aplicar y hacer cumplir la presente Ley, sus normas reglamentarias, las regulaciones de los sectores competentes y los Convenios y otros Instrumentos Internacionales ratificados por el Estado Peruano referidos al ámbito de la presente ley.

Artículo 4.- La Autoridad Marítima es ejercida por el Director General de Capitanías y Guardacostas.

Artículo 5.- Para el ejercicio de sus funciones de Autoridad Marítima con alcance a nivel nacional, el Director General de Capitanías y Guardacostas, cuenta con la Capitanías de Puerto y las Unidades Guardacostas.

Artículo 6.- Son funciones de la Autoridad Marítima:

a) Exigir el cumplimiento de la presente ley y sus normas reglamentarias.

b) Velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.

c) Controlar el tráfico acuático en las aguas de soberanía y jurisdicción nacionales.

Literal modificado por la Quinta Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27943, publicada el 01 de marzo de 2003.

d) Ejercer control y vigilancia para prevenir y combatir los efectos de la contaminación del mar, ríos y lagos navegables, y en general todo aquello que ocasione daño ecológico en el ámbito de su competencia con sujeción a la normas nacionales y convenios internacionales sobre la materia, sin perjuicio de las funciones que les corresponden ejercer a otros sectores de la Administración Pública, de conformidad con la legislación vigente sobre la materia.

e) Administrar y operar las estaciones de radio costeras, con sujeción a la normativa vigente sobre la materia.

f) Coordinar con la Autoridad Portuaria Nacional en los casos que se requieran condiciones especiales de seguridad para los permisos de navegación que otorga dicha Autoridad, y que sean establecidos en el reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

Inciso modificado por la Quinta Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27943, publicada el 01 de marzo de 2003.

g) Las demás que se establezcan en el Reglamento de la presente ley.

Artículo 7.- Las contravenciones a la presente Ley o su Reglamento y demás normas vigentes en materia marítima, fluvial o lacustre serán objeto, entre otras sanciones, a las multas que se impongan de conformidad con la Tabla de Multas vigente, sin perjuicio de las aplicables por otros sectores de la Administración Pública.

Artículo 8.- Los procedimientos administrativos que se sigan ante la Autoridad Marítima constarán en el correspondiente Texto Unico de Procedimientos Administrativos, con indicación del monto de los derechos respectivos, el mismo que será aprobado por Decreto Supremo.

Primera Disposición Transitoria.- La presente Ley será reglamentada dentro de un plazo de 180 días calendario, contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano. El texto del reglamento deberá ser coordinado con los sectores competentes y el Decreto Supremo por el que se apruebe deberá contar con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y será refrendado por el Ministro de Defensa.

Segunda Disposición Transitoria.- El Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobado por Decreto Supremo N° 002-87/MA del 9 de abril de 1987, continuará vigente, en cuanto no se oponga a la presente Ley, hasta la expedición del Reglamento a que se refiere la Primera Disposición Transitoria de la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los treinta días del mes de mayo de mil novecientos noventa y seis.

*MARTHA CHAVEZ COSSIO DE OCAMPO
Presidenta del Congreso de la República*

*VICTOR JOY WAY ROJAS
Primer Vicepresidente del Congreso de la República*

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los siete días del mes de junio de mil novecientos noventa y seis.

*ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI
Presidente Constitucional de la República*

*ALBERTO PANDOLFI ARBULU
Presidente del Consejo de Ministros*

*TOMAS CASTILLO MEZA
Ministro de Defensa*

DECRETO SUPREMO Nº 028-DE-MGP
**Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas,
Fluviales y Lacustres**

FINALIDAD

Es finalidad del Reglamento normar las funciones de control y vigilancia de la Autoridad Marítima respecto de las actividades que se desarrollan en el ámbito de su competencia, así como normar dichas actividades, incluyendo a las personas naturales y jurídicas y el material dedicados a éstas, con el propósito de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; por la protección del medio ambiente acuático, sus recursos y riquezas; así como el control e interdicción del tráfico ilícito de drogas y de toda otra actividad ilícita, en el marco de lo dispuesto por la Ley.

AMBITO NORMATIVO

El Reglamento incorpora la legislación nacional e internacional sobre el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima e incluye los Convenios, Tratados, Códigos y otros Instrumentos ratificados por el Perú. Los usuarios deberán tomar conocimiento de estas disposiciones para el debido cumplimiento del Reglamento. La Dirección General facilitará la información de los instrumentos vigentes mediante publicaciones actualizadas.

AMBITO DE APLICACION

El ámbito de aplicación del Reglamento lo constituye:

- a) El dominio marítimo del Estado que comprende el mar adyacente a sus costas, así como el lecho y subsuelo, hasta la distancia de las 200 millas marinas, medidas desde las líneas de base que establece la Ley.*
- b) Los ríos y lagos navegables del territorio de la República.*
- c) Las islas situadas en el mar hasta las 200 millas así como en los ríos y lagos navegables.*
- d) La franja ribereña en el litoral marítimo hasta los 50 metros contados a partir de la línea de más alta marea y las riberas en las márgenes de los ríos y lagos navegables hasta la más alta crecida ordinaria.*
- e) Todas las naves y artefactos acuáticos que se encuentren en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, y las de bandera nacional en alta mar o en aguas o puertos de otros países, sin perjuicio del respeto a las leyes internas del Estado local y normas aplicables del Derecho Internacional.*
- f) Los buques de guerra, en los aspectos en que sea aplicable el Reglamento.*
- g) Los artefactos navales e instalaciones situadas en las zonas establecidas en los incisos a), b) y c) del presente artículo.*
- h) Las personas naturales y jurídicas, cuyas actividades se desarrollen en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre; sin perjuicio de las atribuciones que corresponden por ley a otros sectores de la administración pública.*

PARTE "A"
DE LA AUTORIDAD MARITIMA

CAPITULO I
LA AUTORIDAD MARITIMA, JURISDICCION Y FUNCIONES

SECCION I
LA AUTORIDAD MARITIMA

A-010101 El Director General de Capitanías y Guardacostas, es la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre a nivel nacional. Para el ejercicio de sus funciones cuenta con los Distritos de Capitanías, Capitanías de Puerto, Puestos de Control de Capitanías y Unidades Guardacostas.

A-010102 Para el cumplimiento de sus funciones, la Dirección General cuenta con la autonomía necesaria para controlar las actividades que se desarrollen en el ámbito de su competencia, en concordancia con las leyes nacionales y Convenios Internacionales ratificados por el Estado.

A-010103 Los Jefes de los Distritos de Capitanías son las Autoridades Marítimas, Fluviales y Lacustres a nivel regional y los Capitanes de Puerto a nivel local. En el exterior de la República, los Jefes de las Oficinas Consulares son la Autoridad Marítima, para los casos que la ley así lo determine.

A-010104 La Capitanía de Puerto es el órgano de la Dirección General establecido por Resolución Ministerial. En todo Puerto cuyo tráfico acuático lo justifique se establecerá una Capitanía de Puerto.

A-010105 El Capitán de Puerto es el representante del Director General en la localidad de su jurisdicción. En caso de ausencia o impedimento temporal, asume sus funciones el Primer Ayudante.

A-010106 El Puesto de Capitanía es el órgano dependiente de la Capitanía de Puerto establecido mediante Resolución de la Dirección General, ubicado en los puertos y caletas cuya actividad lo justifique, y a través del cual se ejerce las funciones de control y vigilancia de las actividades acuáticas establecidas por el Director General.

A-010107 En aquellas localidades donde se desarrolle actividad náutica recreativa, los Capitanes de Puerto de la jurisdicción podrán nombrar sus representantes para efectos del control de dichas actividades, la seguridad de la vida humana en el mar, preservación de los recursos naturales así como del medio ambiente acuático.

A-010108 El Director General es nombrado mediante Resolución Suprema. Los Jefes de los Distritos de Capitanías, los Capitanes de Puerto y los Comandantes de las Unidades Guardacostas serán nombrados por Resolución Ministerial y representarán a la Autoridad Marítima en su respectiva jurisdicción asumiendo las funciones que el Reglamento les señala.

A-010109 En las caletas y playas con actividad pesquera donde no existan Puestos de Capitanías, el Capitán de Puerto podrá nombrar un Sargento de Playa para controlar las actividades de pesca, en cumplimiento de las directivas emanadas de la Capitanía de Puerto en materia de su competencia.

A-010110 El Sargento de Playa deberán estar matriculado como pescador, y residir en la localidad. Este cargo es ad honorem. El Sargento de Playa cumplirá entre otras las siguientes funciones de apoyo al Capitán de Puerto:

- a) Mantener informada a la Capitanía de Puerto de cualquier novedad que ocurriera en la zona de mar y playa de su jurisdicción.*
- b) Velar por el cumplimiento de las disposiciones que dicte la Capitanía de Puerto en materia de su competencia y las relacionadas con la actividad pesquera.*

A-010111 Las Unidades Guardacostas utilizarán en forma exclusiva y excluyente para su necesaria identificación y diferenciación, el emblema, insignia y colores siguientes:

- a) Emblema: Silueta de un escudo cruzado por dos anclas color negro. Dentro de la silueta del escudo y con letras mayúsculas color blanco irá escrito en la parte superior la palabra PERU y en la parte céntrica el número 1791.*
- b) Insignia: Franja diagonal ancha color blanco flanqueada por dos franjas angostas rojas, el emblema irá centrado dentro de los límites de la franja blanca*
- c) La superestructura de los buques será de color blanco y la obra muerta, de color gris niebla.*
- d) Las aeronaves serán de color gris niebla.*
- e) En ambas bandas del casco de las patrulleras y en ambos lados de la cubierta exterior de las aeronaves, ira pintada en letras negras la palabra GUARDACOSTAS.*

A-010112 La Autoridad Marítima coordinará con los Municipios Ribereños para materializar la señalización de los Planes Reguladores de Puertos, Caletas y Balnearios, así como para establecer mecanismos, autorizados y verificados por la Autoridad Marítima, para la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.

SECCION V
FUNCIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

A-010501 Son funciones de la Dirección General:

- 1) *Establecer la política para el funcionamiento de la Organización de Capitanías y Guardacostas.*
- 2) *Ejercer la dirección y control de la Organización de Capitanías y Guardacostas.*
- 3) *Aplicar y hacer cumplir la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres; el presente Reglamento; los Convenios Internacionales y otros instrumentos internacionales ratificados por el Estado relativo a las actividades acuáticas y las regulaciones de los sectores competentes.*
- 4) *Dictar las normas complementarias y emitir resoluciones sobre asuntos de su competencia relativos a las actividades marítimas, fluviales y lacustres.*
- 5) *En asuntos de su competencia, coordinar y mantener relación con organismos internacionales y autoridades equivalentes de otros países y participar, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, en la elaboración y adopción de instrumentos internacionales.*
- 6) *Coordinar con los sectores de la administración pública y con las personas naturales y jurídicas que realicen actividades dentro del ámbito de su competencia, para el cumplimiento de sus funciones.*
- 7) *En coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, detentar la Representación Permanente Alternativa ante la Organización Marítima Internacional (OMI). Participar en foros y conferencias internacionales relacionados con asuntos de su competencia.*
- 8) *Ejercer la Policía Marítima en los puertos, en el litoral y en el dominio marítimo hasta las 200 millas, así como en ríos y lagos navegables.*
- 9) *Controlar el tráfico acuático, ingreso, permanencia y salida de naves de los puertos, fondeaderos, y del dominio marítimo hasta las 200 millas, ríos y lagos navegables.*
- 10) *Controlar el Sistema de Información de Posición y Seguridad de naves en el ámbito acuático, y asegurar las vías navegables.*
- 11) *Velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.*
- 12) *Operar y mantener el Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento en el ámbito de su jurisdicción.*
- 13) *Dictar las disposiciones para la seguridad de la maniobra de las naves y embarcaciones que operen en las áreas acuáticas.*
- 14) *Dictar disposiciones para el cumplimiento de las normas de transporte y manipulación de mercancías peligrosas, en el ámbito de su competencia.*
- 15) *Ejercer vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático, para prevenir, reducir y eliminar la contaminación, así como sobre todo aquello que pudiera ocasionar perjuicio ecológico, en coordinación con otros Sectores de la Administración Pública, cuando corresponda, acorde con la legislación y regulaciones ambientales.*
- 16) *Coordinar y controlar la formación profesional, capacitación, entrenamiento y exámenes del personal de la marina mercante, pesca y náutica recreativa y otras actividades acuáticas, así como el registro y expedición de los títulos y documentación correspondiente.*

17) Otorgar la licencia y fiscalizar la construcción, modificación y reparación de naves y artefactos navales nacionales expedir su matrícula y llevar el registro correspondiente.

18) Reconocer e inspeccionar naves y expedir los certificados correspondientes de acuerdo con las disposiciones nacionales e internacionales.

19) Reconocer y registrar a las personas naturales y jurídicas vinculadas a las actividades acuáticas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otros sectores de la administración pública.

20) Establecer las dotaciones mínimas de seguridad de las naves.

21) Efectuar el control y supervisión del personal de prácticos de naves.

22) Otorgar licencia de operación, registrar y fiscalizar el funcionamiento de astilleros, varaderos y diques, sin perjuicio de las atribuciones que por ley correspondan a otros sectores de la Administración Pública.

23) Intervenir en la concesión y adjudicación de terrenos en islas y terrenos ribereños.

24) Otorgar el derecho de uso de áreas acuáticas dentro del dominio marítimo, incluida la franja ribereña; y en las márgenes de los ríos y lagos navegables, hasta la más alta crecida ordinaria, según las normas establecidas para tal efecto.

25) Autorizar la instalación o construcción de obras temporales o permanentes en las áreas acuáticas, a excepción de puertos, terminales y otras instalaciones acuáticas de uso comercial, así como efectuar las inspecciones de seguridad requeridas, sin perjuicio del cumplimiento de las normas emanadas de otros Sectores u organismos de la Administración Pública.

26) Supervisar el desempeño del personal embarcado y controlar las naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas.

27) En el ámbito de su competencia y jurisdicción, velar por el cumplimiento de las disposiciones emitidas por los sectores de la Administración Pública, sancionando a los infractores.

28) Ejercer control sobre los terrenos en la franja ribereña y en las márgenes de los ríos y lagos navegables, hasta la más alta crecida ordinaria.

29) Intervenir en los procedimientos administrativos de su competencia como última instancia administrativa.

30) Autorizar y controlar las operaciones de rescate y recuperación de naves y restos hundidos.

31) Autorizar, coordinar y controlar, en función de la seguridad de la navegación y de la vida humana en el ámbito acuático, la instalación y operación de faros, boyas, balizas y diversas señales.

32) Autorizar y controlar las actividades de investigación científica que realicen naves nacionales y extranjeras en lo concerniente al ámbito de su jurisdicción y competencia, debiéndose además observar lo dispuesto por otros sectores de la Administración Pública en sus respectivas legislaciones.

33) Administrar, controlar y operar las Estaciones Costeras.

34) Otorgar Permisos de Navegación a las naves extranjeras que requieran operar en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables.

35) Normar, ejercer el control y vigilancia sobre las actividades de náutica recreativa que se lleven a cabo en el ámbito acuático.

36) Dictar las normas y disposiciones complementarias que sean requeridas para la aplicación del Reglamento y el cumplimiento de sus funciones.

PARTE "C"
DE LAS NAVES Y LOS ARTEFACTOS NAVALES

SECCION VIII
INSPECCIONES A NAVES EXTRANJERAS

C-010801 Corresponde a las Capitanías de Puerto llevar a cabo las inspecciones de control, como Estado Rector del Puerto, a las naves extranjeras que arriben a puertos peruanos, con el fin de prevenir accidentes acuáticos y la contaminación del medio acuático por naves Sub-Estándar.

C-010802 Los reconocimientos e inspecciones como Estado Rector de Puerto dispuestas por el Reglamento, para las naves de bandera extranjera en puertos nacionales, se llevarán a cabo de acuerdo a las normas internacionales y nacionales establecidas.

C-010803 Las inspecciones de control consisten en una visita a bordo, para verificar los Certificados Internacionales, que corresponden a los buques mercantes, en ausencia de éstos o si existiera claros indicios de que la nave presente deficiencias se procederá a una inspección más detallada, lo que podría derivar a un impedimento de zarpe.

ANEXO 3
LEGISLACIÓN PERUANA PESQUERA

DECRETO LEY Nº 25977
LEY GENERAL DE PESCA

TITULO I
DE LAS NORMAS BÁSICAS

Artículo 1.- La presente Ley tiene por objeto normar la actividad pesquera con el fin de promover su desarrollo sostenido como fuente de alimentación, empleo e ingresos y de asegurar un aprovechamiento responsable de los recursos hidrobiológicos, optimizando los beneficios económicos, en armonía con la preservación del medio ambiente y la conservación de la biodiversidad.

Artículo 2.- Son patrimonio de la Nación los recursos hidrobiológicos contenidos en las aguas jurisdiccionales del Perú. En consecuencia, corresponde al Estado regular el manejo integral y la explotación racional de dichos recursos, considerando que la actividad pesquera es de interés nacional.

Artículo 3.- El Estado fomenta la más amplia participación de personas naturales o jurídicas peruanas en la actividad pesquera y propicia, asimismo, la inversión extranjera con sujeción a las disposiciones pertinentes de la legislación peruana. A tales efectos, el Estado promueve las inversiones privadas mediante la adopción de medidas que contribuyan a alentar la investigación, conservación, extracción, cultivo, procesamiento y comercialización de los recursos pesqueros, así como a incrementar la construcción y modernización de la infraestructura y servicios pesqueros, estimular las innovaciones tecnológicas propiciando la modernización de la industria pesquera y por ende optimizando la utilización de los recursos hidrobiológicos a través de la obtención de un producto pesquero con mayor valor agregado, así como facilitar la adquisición de bienes destinados a la actividad pesquera.

Artículo 4.- El Estado presta el apoyo necesario para el desarrollo de la actividad pesquera artesanal y el entrenamiento y capacitación de los pescadores artesanales.

Artículo 5.- Se reconoce a la actividad pesquera como un quehacer permanente de carácter discontinuo, en razón de la naturaleza aleatoria de los recursos hidrobiológicos.

Artículo 6.- El Estado, dentro del marco regulador de la actividad pesquera, vela por la protección y preservación del medio ambiente, exigiendo que se adopten las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar los daños o riesgos de contaminación o deterioro en el entorno marítimo terrestre y atmosférico.

Artículo 7.- Las normas adoptadas por el Estado para asegurar la conservación y racional explotación de los recursos hidrobiológicos en aguas jurisdiccionales, podrán aplicarse más allá de las 200 millas marinas, a aquellos recurso multizonales que migran hacia aguas adyacentes o que proceden de éstas hacia el litoral por su asociación alimentaria con otros recursos marinos o por corresponder a hábitats de reproducción o crianza.

El Perú propiciará la adopción de acuerdos y mecanismos internacionales a fin de procurar el cumplimiento de tales normas por otros Estados, con sujeción a los principios de la pesca responsable.

Artículo 8.- La actividad extractiva por embarcaciones de bandera extranjera será supletoria o complementaria de la realizada por la flota existente en el país, y estará sujeta a las condiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento, así como en los acuerdos internacionales que el Perú celebre sobre la materia, los cuales no podrán contravenir los requisitos comúnmente exigidos por la legislación peruana.

Artículo 9.- El Ministerio de la Producción, sobre la base de evidencias científicas disponibles y de factores socioeconómicos, determina, según el tipo de pesquerías, los sistemas de

ordenamiento pesquero, las cuotas de captura permisible, las temporadas y zonas de pesca, la regulación del esfuerzo pesquero, los métodos de pesca, las tallas mínimas de captura y demás normas que requieran la preservación y explotación racional de los recursos hidrobiológicos.

Los derechos administrativos otorgados se sujetan a las medidas de ordenamiento que mediante dispositivo legal de carácter general dicta el Ministerio.

Artículo modificado por el Artículo Único del Decreto Legislativo N° 1027, publicado el 22 junio 2008.

TITULO II DEL ORDENAMIENTO PESQUERO

Artículo 10.- El ordenamiento pesquero es el conjunto de normas y acciones que permiten administrar una pesquería, sobre la base del conocimiento actualizado de sus componentes biológicos - pesqueros, económicos y sociales.

Artículo 11.- El Ministerio de Pesquería, según el tipo de pesquería y la situación de los recursos que se explotan, establecerá el sistema de ordenamiento que concilie el principio de sostenibilidad de los recursos pesqueros o conservación en el largo plazo, con la obtención de los mayores beneficios económicos y sociales.

Artículo 12.- Los sistemas de ordenamiento a que se refiere el artículo precedente, deberán considerar, según sea el caso, regímenes de acceso, captura total permisible, magnitud del esfuerzo de pesca, períodos de veda, temporadas de pesca, tallas mínimas de captura, zonas prohibidas o de reserva, artes, aparejos, métodos y sistemas de pesca, así como las necesarias acciones de monitoreo, control y vigilancia.

Su ámbito de aplicación podrá ser total, por zonas geográficas o por unidades de población.

TITULO VII DE LA PESCA POR EMBARCACIONES DE BANDERA EXTRANJERA

Artículo 47.- Las operaciones de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera en aguas jurisdiccionales peruanas, sólo podrán efectuarse sobre el excedente de la captura permisible no aprovechada de recursos hidrobiológicos por la flota existente en el país, sujetándose a los términos y condiciones establecidos en la legislación interna sobre preservación y explotación de los recursos hidrobiológicos y sobre los procedimientos de inspección y control.

Los armadores extranjeros deberán acreditar domicilio y representación legal en el país.

Artículo 48.- La pesca en aguas jurisdiccionales peruanas podrá llevarse a cabo por embarcaciones de bandera extranjera, en los casos siguientes:

- a) Para la pesca de investigación, por el plazo y las condiciones que establece el Reglamento.*
- b) Cuando las embarcaciones de bandera extranjera, hayan sido contratadas por empresas peruanas para extraer aquellos recursos hidrobiológicos que determine el Ministerio de Pesquería.*
- c) Para la pesca de recursos de oportunidad, o altamente migratorios o aquellos otros subexplotados que determine el Ministerio de Pesquería, mediante el pago de derechos por permiso de pesca.*
- d) En virtud de acuerdos pesqueros celebrados por el Perú con otros Estados o comunidades de Estados, para la pesca de excedentes de recursos pesqueros no aprovechada por la flota existente en el país.*
- e) Mediante la suscripción de acuerdos - marco entre el Ministerio de Pesquería y entidades privadas extranjeras, para la pesca de especies altamente migratorias, de oportunidad o subexplotadas.*

Artículo 49.- Para los efectos a que se contrae el inciso b) del artículo precedente, las operaciones podrán efectuarse mediante:

- a) Contratos con empresas constituidas y establecidas en el país, bajo las modalidades de arrendamiento, arrendamiento financiero, abastecimiento o suministro, asociación en participación, operaciones conjuntas de pesca (jointventures) y otras modalidades contractuales que precise el Reglamento de esta Ley.*

b) *Contratos mixtos que contemplen abastecimiento de pescado, pago de derechos y otras compensaciones como aportes en investigación, capacitación e infraestructura pesquera. Las condiciones para viabilizar los contratos de arrendamiento financiero, se establecerán en el Reglamento Especial a que se refiere el Artículo 26 (*) RECTIFICADO POR FE DE ERRATAS de la presente Ley.*

Artículo 50.- Para la modalidad a que se refiere el inciso c,2), del Artículo 43, los armadores extranjeros, mediante sus representantes, solicitarán el permiso de pesca respectivo, con sujeción a los Reglamentos específicos que rigen para cada pesquería.

El Ministerio de Pesquería señalará en la Resolución que otorgue el permiso de pesca, su período de vigencia y las zonas de operación y, en los casos que corresponda, la cuota de captura asignada. Establecerá asimismo, los requisitos, condiciones, mecanismos de control, montos y formas de pago de los derechos, especificando en cada caso los criterios que se seguirán respecto de la determinación de la cuantía de los derechos en función a los recursos hidrobiológicos.

TITULO XI DE LAS PROHIBICIONES, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO I DE LAS PROHIBICIONES

Artículo 76.- Es prohibido:

- 1. Realizar actividades pesqueras sin la concesión, autorización, permiso o licencia correspondiente, o contraviniendo las disposiciones que las regulan.*
- 2. Extraer, procesar o comercializar recursos hidrobiológicos no autorizados, o hacerlo en zonas diferentes a las señales en la concesión, autorización, permiso o licencia, o en áreas reservadas o prohibidas.*
- 3. Extraer, procesar o comercializar recursos hidrobiológicos declarados en veda o de talla o peso menores a los establecidos.*
- 4. Utilizar implementos, procedimientos o artes y aparejos de pesca no autorizados, así como llevar a bordo o emplear aparejos o sistemas de pesca diferentes a los permitidos.*
- 5. Extraer especies hidrobiológicas con métodos ilícitos, como el uso de explosivos, materiales tóxicos, sustancias contaminantes y otros elementos cuya naturaleza ponga en peligro la vida humana o los propios recursos hidrobiológicos; así como llevar a bordo tales materiales.*
- 6. Abandonar en las playas y riberas o arrojar al agua desperdicios, materiales tóxicos, sustancias contaminantes u otros elementos u objetos que constituyan peligro para la navegación o la vida, o que deterioren el medio ambiente, alteren el equilibrio del ecosistema o causen otros perjuicios a las poblaciones costeras.*
- 7. Destruir o dañar manglares y estuarios.*
- 8. Transbordar el producto de la pesca o disponer de él sin previa autorización antes de llegar a puerto.*
- 9. Contravenir o incumplir las normas de sanidad, higiene y seguridad industrial calidad y preservación del medio ambiente en el procesamiento y comercialización de productos pesqueros.*
- 10. Suministrar informaciones incorrectas o incompletas a las autoridades nacionales o negarles acceso a los documentos relacionados con la actividad pesquera cuya presentación se exija.*
- 11. Incurrir en las demás prohibiciones que señale el Reglamento de esta Ley y otras disposiciones legales complementarias.*

CAPITULO II DE LAS INFRACCIONES

Artículo 77.- Constituye infracción toda acción u omisión que contravenga o incumpla alguna de las normas contenidas en la presente Ley, su Reglamento o demás disposiciones sobre la materia.

CAPITULO III DE LAS SANCIONES

Artículo 78.- Las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones establecidas en la presente Ley, y en todas las disposiciones reglamentarias sobre la materia, se harán acreedoras, según la gravedad de la falta a una o más de las sanciones siguientes:

- a) Multa.*
- b) Suspensión de la concesión, autorización, permiso o licencia.*
- c) Decomiso.*
- d) Cancelación definitiva de la concesión, autorización, permiso o licencia.*

Artículo 79.- Toda infracción será sancionada administrativamente, sin perjuicio de las acciones civiles o penales a que hubiere lugar.

Artículo 80.- En los casos de decomiso, el Ministerio de Pesquería entregará los productos decomisados a las Municipalidades de la jurisdicción, a las instituciones de beneficencia u otras de carácter social debidamente reconocidas.

Artículo 81.- Las sanciones contempladas en la presente Ley serán impuestas por Resolución del Ministerio de Pesquería o de la autoridad delegada.

Artículo 82.- El monto de las multas a que se refiere el inciso a) del Artículo 78, será abonado de conformidad con lo que al respecto establecen las normas legales vigentes.

Artículo 83.- Los responsables de la extracción y/o procesamiento de ejemplares en tallas menores o en porcentajes mayores a los establecidos; de la extracción efectuada en época de veda o en zonas protegidas; y, de la sobrepesca, que pongan en peligro la sostenibilidad de los recursos, en particular, de aquellos sometidos a explotación intensa, serán sancionadas con suspensión de las concesiones, autorizaciones, permisos o licencias respectivas, por un período de ciento ochenta (180) días naturales, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones a que hubiere lugar.

Los patrones de pesca que contravengan lo dispuesto por el presente artículo, serán sancionados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas con suspensión de sus actividades de pesca por un período de seis (6) meses.

**DECRETO SUPREMO Nº 012-2001-PE
REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE PESCA**

**TITULO I
DE LAS NORMAS BASICAS**

Artículo 1.- Referencia a la "Ley"

Toda mención que se haga en este Reglamento a la "Ley", debe entenderse referida a la Ley General de Pesca, aprobada mediante Decreto Ley Nº 25977 y sus modificatorias.

Artículo 2.- Rol del Ministerio de la Producción

El Ministerio de la Producción vela por el equilibrio entre el uso sostenible de los recursos hidrobiológicos, la conservación del medio ambiente y el desarrollo socio-económico, conforme a los principios y normas de la Constitución Política, la Ley Orgánica para el Aprovechamiento Sostenible de los Recursos Naturales, la Ley General de Pesca, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, Reglamento de la Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, y la Ley General del Ambiente.

Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo Nº 015-2007-PRODUCE, publicado 04 agosto 2007.

Artículo 3.- Administración de los recursos hidrobiológicos

3.1 En concordancia con lo dispuesto por el Artículo 66 de la Constitución Política, los Artículos 4 y 20 de la Ley Orgánica para el Aprovechamiento Sostenible de los Recursos Naturales y los Artículos 2, 44 y 45 de la Ley, los recursos hidrobiológicos, por su condición de bienes patrimoniales de la Nación, son administrados por el Estado, el que debe participar en los beneficios producidos por su aprovechamiento.

3.2. Los gastos que el Estado efectúa para garantizar la conservación y aprovechamiento responsable de los recursos hidrobiológicos, incluidos los costos de investigación, vigilancia, control y planeamiento del desarrollo de las pesquerías, constituyen parte de los costos de explotación de los recursos renovables y, consecuentemente, son cubiertos con el pago de los derechos de pesca y de los derechos por el aprovechamiento de concesiones acuícolas y mediante otros mecanismos de financiamiento, los que pueden incluir recursos provenientes del sector privado.

Numeral modificado por el Artículo 5 del Decreto Supremo Nº 029-2005-PRODUCE, publicado el 29 diciembre 2005.

Artículo 4.- Competencia del Ministerio de Pesquería

4.1 La actividad pesquera y acuícola, para los efectos de su administración, comprende todas las actividades que directa o indirectamente tienen por objeto la utilización de los recursos vivos del mar y de las aguas continentales.

4.2 El control del cumplimiento de lo establecido por el presente Reglamento y demás disposiciones complementarias, ampliatorias, modificatorias y conexas, es competencia del Ministerio de Pesquería por intermedio de sus dependencias orgánicas, sin perjuicio del control que corresponde ejercer a otros organismos públicos conforme a Ley. Asimismo, corresponde al Ministerio de Pesquería velar por el cumplimiento de las normas referidas a la sanidad y calidad de los productos pesqueros, a la seguridad e higiene industrial pesquera y a la preservación del medio ambiente.

**TITULO II
DEL ORDENAMIENTO PESQUERO**

Artículo 5.- Reglamentos

El ordenamiento pesquero se aprueba mediante reglamentos que tienen por finalidad establecer los principios, las normas y medidas regulatorias aplicables a los recursos hidrobiológicos que deban ser administrados como unidades diferenciadas.

Artículo 6.- Contenido de los reglamentos

Los reglamentos a que se refiere el Artículo anterior consideran, entre otros, los objetivos del ordenamiento y, según sea el caso, el régimen de acceso, capacidad total de flota y procesamiento, temporadas de pesca, captura total permisible, artes, aparejos y sistemas de pesca, tallas mínimas, zonas prohibidas, requerimiento de investigación y acciones de control y vigilancia.

**TITULO VI
DE LA PESCA POR EMBARCACIONES DE BANDERA EXTRANJERA**

Artículo 66.- Regímenes de acceso para embarcaciones de bandera extranjera.

Los regímenes de acceso para las embarcaciones de bandera extranjera a la extracción de los recursos de oportunidad, altamente migratorios u otros que se establezcan, conforme a lo dispuesto en los Artículos 47 y 48 de la Ley, contemplarán cuando menos, las condiciones y requisitos de acceso, así como el periodo de vigencia del régimen, cuota de captura asignada, monto y modalidad de pago de los derechos de pesca.

Artículo 67.- Garantía de cumplimiento de las normas vigentes

67.1 Con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, los armadores de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera, antes del inicio de sus operaciones, deberán presentar una carta fianza de carácter solidario, irrevocable, incondicional y de realización automática, con vigencia no mayor de treinta (30) días naturales posteriores a la fecha de la finalización del permiso de pesca, emitida en favor y a satisfacción del Ministerio de Pesquería, por una institución bancaria, financiera o de seguros, debidamente reconocida por la Superintendencia de Banca y Seguros.

67.2 La carta fianza a que se refiere el Artículo precedente, se emitirá por un valor equivalente al veinticinco por ciento (25%) del monto que corresponda abonar por concepto de pago de derecho de pesca.

Artículo 68.- Obligación de contar con Sistema de Seguimiento Satelital

Los armadores de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que operen en aguas jurisdiccionales peruanas están obligados a contar en sus embarcaciones con el Sistema de Seguimiento Satelital, salvo que por Resolución Ministerial se exceptúe de dicha obligación a los armadores de pesquerías altamente migratorias.

Artículo 69.- Obligación de llevar a bordo un observador del IMARPE

Las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que cuenten con permiso de pesca, deben llevar a bordo a un observador técnico científico designado por IMARPE. Los armadores, además de brindar acomodación a bordo a dicho representante deberán sufragar una asignación por día de embarque, la misma que será depositada en una cuenta especial que al efecto administrará IMARPE.

Artículo 70.- De la tripulación

Los armadores de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que operen en aguas jurisdiccionales peruanas deberán contratar un mínimo de treinta por ciento (30%) de tripulantes peruanos, sujetándose al cumplimiento de las disposiciones que les fueran aplicables conforme a la legislación nacional.

Artículo 71.- Lugar de transbordo

Los transbordos deberán realizarse en bahía o puerto peruano previa autorización del Ministerio de Pesquería y de la autoridad marítima. El armador o su representante deberá presentar la solicitud de autorización de transbordo con una anticipación de por lo menos tres (3) días útiles a la fecha prevista para el transbordo. La información contenida en dichas solicitudes y sus recaudos tienen el carácter de declaración jurada.

Artículo 72.- Caducidad de la autorización de transbordo

La autorización de transbordo caducará automáticamente, sin necesidad de declaración expresa, en el caso de que no se realice la operación de transbordo dentro del plazo de diez (10) días calendario, contado a partir de la fecha fijada para el inicio de dicha operación.

Artículo 73.- Denegatoria de la solicitud de transbordo

La solicitud de transbordo será denegada cuando el solicitante:

- a) Incumpla alguna de las condiciones o requisitos previstos para autorizar el transbordo; y,*
- b) Se encuentre en condición de omiso en el cumplimiento de una sanción que le haya sido impuesta conforme a la Ley o el presente Reglamento.*

Artículo 74.- Verificación de productos a bordo

Los barcos de bandera extranjera que culminen sus operaciones de pesca y que por razones de logística deban abandonar las aguas jurisdiccionales, deberán solicitar la inspección de verificación de productos a bordo, en sustitución de la solicitud de transbordo.

Artículo 75.- Obligación de presentar el manifiesto de carga

En toda operación de transbordo, las agencias representantes de las naves transportadoras de productos hidrobiológicos están obligadas a presentar al Ministerio de Pesquería el respectivo manifiesto de carga.

**TITULO VIII
DEL SISTEMA DE VIGILANCIA DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS**

**CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 100.- Facultades de control y vigilancia

El Ministerio de Pesquería, por intermedio de la Dirección de Seguimiento, Control y Vigilancia, así como de las dependencias regionales de pesquería y otros organismos a los que se delegue dicha facultad, llevará a cabo el seguimiento, control y vigilancia de las actividades pesqueras, para cuyo efecto implementará los mecanismos necesarios para el estricto cumplimiento de las obligaciones asumidas por los usuarios.

Artículo 101.- Programas piloto y de control

El Ministerio de Pesquería está facultado a establecer programas pilotos y de control y para el manejo de recursos hidrobiológicos. Para tal efecto, el Ministerio de Pesquería podrá contratar empresas especializadas para la ejecución de los actos de peritaje, inspección y control. Asimismo, en las disposiciones que establezcan programas de control para la extracción de determinadas especies, se podrá disponer obligaciones previas de inscripción, suscripción de convenios u otras modalidades que garanticen el debido cumplimiento de dichos programas.

Artículo 102.- Unidad de acciones de seguimiento y control

Los órganos competentes del Ministerio de Pesquería deberán verificar que no existan acciones de seguimiento, supervisión y control paralelas que directa o indirectamente persigan el mismo fin y que conforme a las disposiciones legales vigentes deban ser realizadas por el Ministerio de Pesquería.

**CAPITULO II
DE LAS INSPECCIONES**

Artículo 103.- Inspecciones

Para asegurar el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, el Ministerio de Pesquería efectuará las inspecciones que sean necesarias, conforme al reglamento correspondiente.

Artículo 104.- De los inspectores

104.1 Los inspectores deberán ser profesionales especializados en el ámbito pesquero debidamente capacitados, los mismos que serán periódicamente evaluados, seleccionados y acreditados por la Dirección Nacional de Seguimiento, Control y Vigilancia.

104.2 Las funciones, atribuciones, obligaciones y procedimientos aplicables a los inspectores de transbordo, constarán en el reglamento correspondiente.

Artículo 105.- Inspecciones de transbordo

Las inspecciones de transbordo pueden ser realizadas por funcionarios y servidores tanto del Ministerio de Pesquería como de cualquier otra entidad del sector público pesquero, así como por personal que para este efecto se contrate.

Artículo 106.- Obligaciones del capitán de la embarcación pesquera

El capitán de la embarcación pesquera inspeccionada está obligado a presentar la bitácora de pesca y brindar cualquier otra información que le sea requerida por el inspector, así como contribuir a viabilizar el cumplimiento de su labor.

Artículo 107.- Fiscalización de las labores de inspección

Las labores propias de los inspectores serán fiscalizadas por supervisores profesionales dependientes de la Dirección Nacional de Seguimiento, Control y Vigilancia. Las supervisiones se realizarán de modo inopinado.

Artículo 108.- Obligaciones de los armadores de embarcaciones de bandera extranjera

Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos precedentes, son obligaciones de los armadores de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera:

- a) Sufragar los gastos por concepto de transporte, racionamiento, movilidad local y otros necesarios para la ejecución de las inspecciones y supervisiones de transbordo. El monto de dichos gastos será fijado por Resolución Ministerial;*
- b) Facilitar los servicios de traducción e interpretación, si el caso lo amerita; y,*
- c) Brindar facilidades para el embarque, desembarque y relevo de los inspectores y supervisores de transbordo.*

DECRETO SUPREMO Nº 016-2007-PRODUCE
Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (RISPAC)

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- De la Ley Nº 27444

Cuando en el presente Reglamento se hace referencia a la Ley, ésta debe entenderse referida a la Ley Nº 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General. La citada Ley es aplicable al procedimiento sancionador de las infracciones en las actividades pesqueras y acuícolas.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación del Reglamento

El presente Reglamento norma los procedimientos de inspección y sanciones aplicables a las actividades pesqueras y acuícolas a nivel nacional.

Artículo 3.- Contenido

La presente norma regula los procedimientos de inspección y las sanciones que se originen en el ejercicio de la facultad de inspección y potestad sancionadora de los órganos administrativos competentes, ante la comisión de infracciones tipificadas en la legislación pesquera y acuícola.

TÍTULO II
DE LAS INSPECCIONES

Artículo 4.- De las Inspecciones

Los operativos de inspección son de carácter inopinado y reservado, programándose y ejecutándose preferentemente en las horas punta de descarga, procesamiento, comercialización, o cuando se presume la ocurrencia de la comisión de una infracción tipificada en el ordenamiento pesquero y acuícola, asimismo, en períodos de vedas y aún cuando las embarcaciones pesqueras o los establecimientos industriales pesqueros no se encuentren operando.

Los titulares de los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que otorga el Ministerio de la Producción, están obligados, durante la inspección, a designar un representante o encargado que acompañe al inspector en su visita inspectiva, quien en calidad de responsable directo de la actividad pesquera y acuícola, debe facilitar y observar las actuaciones que lleva a cabo el inspector en dicha diligencia. La ausencia del representante o encargado de la unidad inspeccionada no constituye impedimento para realizar la diligencia de inspección.

El inspector deja constancia, tanto en el Reporte de Ocurrencias como en la Notificación, del incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, así como de cualquier acto manifiestamente dirigido a obstaculizar o impedir las labores de inspección.

Artículo 5.- Calidad del Inspector

Mediante resolución ministerial, el Ministerio de la Producción establece las condiciones y requisitos exigidos a los inspectores, así como las faltas en que incurran los inspectores en el ejercicio de sus funciones y las correspondientes sanciones.

El inspector acreditado por el Ministerio de la Producción o por las Direcciones Regionales de Producción tiene la calidad de fiscalizador, estando facultado para realizar labores de inspección y vigilancia de los recursos hidrobiológicos en las actividades pesqueras y acuícolas, en todo lugar donde éstas se desarrollen, entre ellas, zonas de pesca, puntos de desembarque, embarcaciones pesqueras, establecimientos industriales, centros acuícolas, centros de comercialización, astilleros, garitas de control, camiones isotérmicos, cámaras frigoríficas, almacenes de aduana y todo establecimiento o vehículo de transporte relacionado con dichas actividades, incluyendo zonas de embarque, pudiendo inspeccionar toda carga o equipaje en la que se presuma la posesión ilegal de recursos hidrobiológicos.

Durante los actos de inspección, el inspector fiscalizador desarrolla funciones estrictamente técnicas, estando facultado para:

- a) *Practicar inspecciones oculares para verificar las condiciones en que se desarrollan las actividades pesqueras y acuícolas, así como las actividades vinculadas directa o indirectamente a las mismas.*
- b) *Realizar medición, pesaje, muestreo y otras pruebas que se consideren pertinentes para efectos del cumplimiento de sus funciones.*
- c) *Levantar Reportes de Ocurrencias, Partes de Muestreo, actas de inspección, actas de decomiso, actas de donación, actas de entrega - recepción de decomisos, actas de devolución de recursos al medio natural, actas de remoción de precintos de seguridad y otras necesarias para el desarrollo de la diligencia de inspección.*
- d) *Efectuar notificaciones.*
- e) *Proceder al decomiso de los recursos hidrobiológicos ilícitamente obtenidos, en los casos previstos en el presente reglamento.*
- f) *El ejercicio de las demás funciones establecidas en el presente Reglamento, así como otras que sean establecidas por resolución ministerial.*

Artículo 6.- La Acreditación

Durante las labores de inspección, el inspector debe contar obligatoriamente con la acreditación correspondiente, otorgada por el Ministerio de la Producción o las Direcciones Regionales de la Producción.

Artículo 7.- Desarrollo de la Inspección

Previo al inicio de la acción de control y fiscalización, los inspectores deben presentar la acreditación respectiva al encargado o representante de la unidad a ser inspeccionada.

En los casos de inspecciones en establecimientos industriales, centros acuícolas o cualquier instalación en la que se desarrollen actividades pesqueras y/o acuícolas, incluyendo los casos en que sea necesario intervenir un vehículo de transporte terrestre o abordar una embarcación pesquera, si los inspectores luego de presentar la acreditación, no son atendidos en un plazo máximo de diez (10) minutos, para que el encargado o representante de la unidad a ser inspeccionada, autorice su ingreso a las instalaciones productivas, de descarga y/o de acopio, acceso a las unidades de transporte o al abordaje, proceden a levantar el Reporte de Ocurrencias y la Notificación respectiva, por obstaculizar las labores de inspección; asimismo, en los casos que se impida el libre desplazamiento del inspector dentro de las instalaciones operativas del establecimiento pesquero, o se le impida el ingreso de cámaras fotográficas, equipos de audio y vídeo u otros medios, que sean útiles y necesarios para la comprobación de hechos calificados de ilícitos administrativos según el artículo 23 del presente Reglamento, así como de cualquier acto manifiestamente dirigido a obstaculizar los actos de inspección.

El plazo de espera a que se refiere el párrafo anterior, no será de aplicación en los casos de abordaje de embarcaciones pesqueras o vehículos, en cuyo caso, la atención a los inspectores debe ser inmediata.

Para efectos de la realización de la diligencia de inspección, los inspectores pueden solicitar, de ser el caso, el auxilio de la fuerza pública.

En caso de observarse alguna omisión o infracción a las normas vigentes, sin perjuicio de levantarse el respectivo Reporte de Ocurrencias, se procede a instruir al encargado o representante de la unidad inspeccionada, para que realice las acciones correctivas pertinentes.

Artículo 8.- Procedimiento de la Inspección

Los inspectores acreditados por el Ministerio de la Producción y las Direcciones Regionales de la Producción, efectúan la inspección y verificación del cumplimiento de las normas técnicas pesqueras, acuícolas y ambientales durante el desarrollo de las labores de inspección, estando autorizados a levantar los reportes y actas, según corresponda.

Artículo 9.- Infracciones graves

Las infracciones graves se detallan en el Cuadro de Sanciones, anexo al presente Reglamento.

Artículo 10.- El decomiso

El decomiso de los recursos hidrobiológicos, como medida precautoria, se lleva a cabo en forma inmediata al momento de la intervención, conforme a los siguientes criterios:

10.1. El total de los recursos hidrobiológicos:

10.1.1. Cuando la embarcación no cuente con permiso de pesca o lo tenga suspendido.

10.1.2. Cuando la embarcación esté suplantando la identidad de otra.

10.1.3. Cuando la embarcación incumpla las normas de correcta identificación, conforme a lo establecido por la Autoridad Marítima.

10.1.4. Cuando la extracción de recursos hidrobiológicos se realice con métodos de pesca ilícitos o no autorizados.

10.1.5. En caso de veda.

*10.1.6. Cuando la embarcación realice actividades extractivas de recursos hidrobiológicos no autorizados en el permiso de pesca o sin el Convenio correspondiente.
Numeral modificado por el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 019-2008-PRODUCE, publicado el 14 octubre de 2008.*

10.1.7. Cuando la embarcación realice actividades extractivas de recursos hidrobiológicos en zonas diferentes a las señaladas en los derechos otorgados, o en áreas reservadas o prohibidas.

10.1.8 Cuando se almacene y/o transporte a granel o en cubierta de embarcaciones pesqueras artesanales, el recurso anchoveta destinado para consumo humano directo, y se encuentre el mismo en mal estado.

10.1.9. Cuando la embarcación no cuente con el correspondiente sistema satelital o con éste en estado inoperativo.

10.1.10 Cuando se extraigan, acopien, comercialicen o transporten con fines ornamentales especies amazónicas de escama y de cuero prohibidas en el ROP de la Amazonía.

*“10.1.11. Cuando se realice actividades pesqueras de macroalgas marinas sin permiso, en zonas prohibidas o reservadas, o cuando se transporte, comercialice o procese o almacene en áreas vedadas sin el certificado de procedencia o cuando se utilicen aparejos no permitidos o sistemas mecanizados para la remoción y/o siega (extracción) de macroalgas marinas así como ganchos, equipos mecanizados y otros accesorios no permitidos para la colecta del recurso citado, o coleccionar y/o acopiar dicho recurso cuando se encuentre prohibido.
Numeral adicionado por el Artículo 3 del Decreto Supremo N° 019-2009-PRODUCE, publicado el 27 mayo 2009.*

10.2. En proporción directa al porcentaje en exceso a la tolerancia establecida:

10.2.1. Tallas o pesos menores a los establecidos.

10.2.2 Extracción de recursos hidrobiológicos con volúmenes de descarga superiores a la capacidad de bodega autorizada en el permiso de pesca.

10.2.3 Extracción de recursos hidrobiológicos excediendo la cuota asignada para el período.

Artículo 11.- Procedimiento para el decomiso de recursos hidrobiológicos destinados al consumo humano directo.

Los recursos hidrobiológicos con destino al consumo humano directo serán donados íntegramente al Programa Nacional de Apoyo Alimentario -PRONAA, municipalidades de la jurisdicción, instituciones de beneficencia, comedores populares, Instituto Nacional de

Bienestar Familiar - INABIF u otras de carácter social debidamente reconocidas, levantándose actas de donación, de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa vigente, la cual rige para embarcaciones nacionales y extranjeras. En el caso de decomisos de semillas de moluscos o especies, dichos recursos deben ser devueltos a su hábitat natural, levantándose el acta correspondiente.

Los recursos hidrobiológicos con destino al consumo humano directo decomisados, respecto de los cuales no existiera costumbre o hábito de consumo por parte de los beneficiarios de las instituciones mencionadas en el párrafo anterior, deben ser adjudicados mediante subasta pública en procesos llevados a cabo por la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia - DIGSECOVI o las Direcciones Regionales de Producción de los Gobiernos Regionales, según corresponda. La convocatoria de la subasta pública deberá realizarse a través del Diario Oficial El Peruano y otro diario de circulación nacional o regional, según el caso, en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles contados a partir del decomiso. Los recursos económicos generados por la subasta pública se destinarán al reforzamiento de los programas de control y vigilancia pesquera del lugar donde se efectuó el decomiso o se extrajo el recurso. Los costos de manipulación, transporte y almacenamiento del recurso decomisado, así como los casos administrativos derivados del proceso de subasta, serán deducidos del monto obtenido en la misma. En caso de no producirse la adjudicación en un segundo proceso de subasta pública, tales recursos hidrobiológicos podrán incinerarse, para lo cual se requerirá necesariamente la opinión favorable previa de la autoridad ambiental competente, en coordinación con las autoridades locales o regionales competentes; de proceder la incineración, se levantará el acta correspondiente.

“En caso que, el recurso hidrobiológico se encuentre en mal estado (no apto para consumo humano directo) se procede, previa verificación de un inspector acreditado por el Servicio Nacional de Sanidad Pesquera - SANIPES, a levantar el Acta de Decomiso correspondiente, pudiéndose destinar, excepcionalmente, el recurso decomisado a la elaboración de harina de pescado en los establecimientos industriales pesqueros. Tratándose del recurso anchoveta en mal estado, y extraído por embarcaciones pesqueras artesanales para consumo humano directo, corresponde a los Gobiernos Regionales a través de las Direcciones Regionales de la Producción u órgano que haga sus veces, efectuar el decomiso respectivo. En aquellos lugares, donde no sea posible contar con un inspector acreditado por el SANIPES, dicha función específica podrán realizarla los inspectores de la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia del Ministerio de la Producción, los inspectores de las Direcciones Regionales de la Producción, así como los inspectores de las empresas que, por encargo del Ministerio de la Producción, ejecutan el “Programa de Vigilancia y Control de la Pesca y Desembarque en el Ámbito Marítimo.

Para la determinación del valor y pago de los recursos hidrobiológicos de consumo humano directo decomisados en mal estado, el titular de la planta de harina de pescado debe proceder de acuerdo al procedimiento establecido para los recursos hidrobiológicos para consumo humano indirecto en el segundo y tercer párrafo del artículo 12 del presente Reglamento.

Párrafo modificado por el Artículo 7 del Decreto Supremo N° 002-2010-PRODUCE, publicado el 25 febrero de 2010.

Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 026-2009-PRODUCE, publicado el 24 julio de 2009.

Artículo 12.-Procedimiento para el decomiso de recursos hidrobiológicos destinados al consumo humano indirecto.

En el decomiso de los recursos hidrobiológicos destinados al consumo humano indirecto extraídos presuntamente en contravención a las normas, los inspectores, previa coordinación con el establecimiento industrial pesquero, autorizan la descarga, recepción y procesamiento del recurso hidrobiológico materia del decomiso. En caso se verifique una presunta infracción durante la descarga en la que proceda el decomiso, se elabora un acta decomisando provisionalmente el recurso hidrobiológico ilegalmente extraído.

En estos casos, el titular de la planta de harina y aceite de pescado está obligado a depositar el monto del decomiso provisional, en la cuenta corriente que determine el Ministerio de la Producción, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la descarga y remitir el original del comprobante de depósito bancario a la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia (DIGSECOVI), así como copia del Acta de Retención de Pago del Decomiso Provisional de Recursos Hidrobiológicos, monto que no será materia de disposición en tanto el

presunto infractor no haya agotado la vía administrativa o la resolución de sanción haya quedado consentida. Si en dicho procedimiento el administrado demuestra la no comisión de la infracción, el Ministerio de la Producción le devolverá el monto depositado por dicho concepto en la referida cuenta corriente, abonándosele los intereses legales correspondientes. En caso que el titular de la planta de harina y aceite de pescado, incumpla con efectuar el depósito del monto correspondiente dentro del plazo antes señalado, éste deberá ser abonado con los intereses legales que devengue a la fecha de efectuarse el depósito.

Párrafo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 005-2008-PRODUCE, publicado el 09 de febrero de 2008.

El monto mencionado en el párrafo anterior se determina sobre la base de aplicar el 15% del valor FOB, expresado en Dólares Americanos, por tonelada de harina de pescado, computable sobre el precio promedio mensual del ADUANET que, el día del decomiso provisional se encuentre publicado en el portal institucional del Ministerio de la Producción www.produce.gob.pe. Para determinar el monto en Nuevos Soles, se utiliza el tipo de cambio promedio ponderado de compra, publicado en el Diario Oficial El Peruano por la Superintendencia de Banca y Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, el día en que se efectúe el depósito. El armador pesquero, en su condición de agente vendedor del recurso decomisado, otorga al establecimiento industrial pesquero la factura correspondiente.

Párrafo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 005-2008-PRODUCE, publicado el 09 de febrero de 2008.

En caso de tratarse del decomiso de recursos hidrobiológicos extraídos por embarcaciones artesanales, el titular de la planta de harina y aceite de pescado procede de acuerdo al procedimiento descrito en el párrafo anterior, en lo que corresponda, efectuándose el depósito en la cuenta corriente del respectivo Gobierno Regional.

“Tratándose del decomiso de descartes y/o residuos en plantas, el monto del decomiso se determina sobre la base de aplicar un 5% del valor FOB, expresado en dólares americanos, por tonelada de la harina de pescado, computable sobre el precio promedio mensual del ADUANET, de acuerdo al procedimiento descrito en el tercer párrafo del presente artículo.” ()*

() Párrafo adicionado por el Artículo 7 del Decreto Supremo N° 008-2010-PRODUCE, publicado el 27 mayo 2010.*

Artículo 13.- Decomiso en el momento de la inspección

Efectuado el decomiso del recurso hidrobiológico al momento de la inspección, el valor del mismo no será descontado de la multa prevista en los cuadros de sanciones establecidos en el artículo 47 del presente Reglamento.

Artículo 14.- Presunción de Pesca ilegal por embarcaciones de bandera extranjera

En el caso de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que extraigan recursos hidrobiológicos sin permiso de pesca, se considera la totalidad de los recursos y productos contenidos a bordo de la embarcación pesquera, como captura efectuada en aguas jurisdiccionales peruanas, procediéndose al decomiso del total de los mismos. La multa aplicable se determina sobre el íntegro de los recursos y productos que se verifiquen al momento de la intervención y de acuerdo a lo establecido en el artículo anterior.

El armador de la embarcación pesquera de mayor escala de bandera extranjera, debe asumir los costos operativos que suponga la conservación a bordo, el desembarque y el transporte al lugar de almacenamiento de los recursos y productos decomisados.

Artículo 15.- Notificación de cargos

Elaborado el Reporte de Ocurrencias debe ser notificado al presunto infractor, acompañando copias de los demás documentos relacionados con la infracción. En tal Notificación, se concede al presunto infractor un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de recibida la citada Notificación, para que opte por cualquiera de las siguientes alternativas:

a) Presentar sus alegaciones, dirigidas al órgano instructor de la DIGSECOVI o de las Comisiones Regionales de Sanciones, según corresponda. Las alegaciones que deban

presentarse a la DIGSECOVI se tendrán por válidamente efectuadas, cuando se realicen por las Direcciones Regionales correspondientes;

b) Acogerse al beneficio establecido en el literal a) del artículo 44 del presente Reglamento, siempre que la infracción no se relacione con infracciones ambientales.

Artículo 16.- Contenido de la Notificación de cargos

En la notificación de cargos, debe constar de manera detallada:

- a) Fecha, hora y lugar de la inspección
- b) Nombres y apellidos o razón/denominación social de los presuntos infractores
- c) Domicilio del presunto infractor o del lugar donde se efectuó la inspección
- d) La descripción de los hechos que se le imputen a título de cargo
- e) La tipificación de las infracciones imputadas
- f) Sanciones a imponer
- g) La autoridad competente para imponer la sanción
- h) La norma que atribuya tal competencia
- i) La posibilidad de acogerse a los beneficios previstos en el artículo 44 de la presente norma
- j) Requisitos exigidos para acogerse al régimen de beneficios
- k) El número de cuenta bancaria donde se deba efectuar el pago de las multas que correspondan.

Artículo 17.- Notificación de Resoluciones cautelares, de sanciones definitivas o de archivo

El procedimiento de notificación de resoluciones cautelares, sanciones definitivas o de archivo, se efectúa conforme a las normas establecidas en el presente reglamento en concordancia con lo establecido en los artículos 20 al 23 de la Ley.

Artículo 18.- Contenido de la Notificación de Resoluciones

Todo cargo de notificación debe contener de manera detallada:

- a) Número y fecha de emisión de la resolución
- b) Número y fecha de la notificación que dio origen al procedimiento cautelar o sancionador
- c) Nombres y apellidos o razón/denominación social de los administrados
- d) Domicilio del administrado
- e) Indicación del recurso administrativo que puede interponer el administrado, el plazo para la interposición del mismo y si este agota o no la vía administrativa.

Artículo 19.- Notificación Personal

Para efectos de la validez de la notificación, dada la naturaleza de las diligencias de inspección, ésta puede realizarse en el lugar donde se verifique la presunta infracción o en el domicilio del presunto infractor.

Artículo 20.- Notificación por cédula

Agotado el procedimiento establecido en el artículo 21 de la Ley, relativo al régimen de la notificación personal, el notificador procede a dejar en el domicilio del administrado un aviso de notificación en el que indica el día y hora en que volverá para notificarlo. Copia del mencionado aviso será incorporado en el expediente respectivo.

Si en la nueva fecha tampoco se le encontrase o no hubiese quién reciba la cédula de notificación, el notificador procede a adherir dicha cédula en la puerta de acceso al domicilio o la dejará debajo de la puerta. En estos casos se debe anotar en el cargo de la Cédula de Notificación, el número del medidor de luz o de agua y el color y características del inmueble del notificado, así como las características de los inmuebles contiguos u otras señales que permitan hacer indubitable el acto de notificación.

Artículo 21.- Notificación por telefax y/o correo electrónico

Complementariamente, los administrados pueden ser notificados vía telefax o por correo electrónico, para lo cual deben manifestar su consentimiento, proporcionando el número de telefax y/o dirección electrónica y haciéndose responsables del acuse de recibo de la notificación efectuada por dicha vía, ante la Dirección General de Seguimiento Control y Vigilancia (DIGSECOVI) o ante la Dirección Regional de la Producción (DIREPRO) correspondiente.

Artículo 22.- Formatos de Notificaciones

Mediante resolución ministerial, el Ministerio de la Producción establecerá los formatos de inspección y las cédulas de notificación.

Artículo 23.- Requisitos para la presentación de escritos

Para el procedimiento administrativo sancionador en materia pesquera y acuícola, debe entenderse que el numeral 7. del artículo 113 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 que recoge los requisitos de los escritos, se refiere a lo siguiente:

- a) Número de expediente o número de la notificación y reporte de ocurrencias o reporte de SISESAT, de ser el caso.*
- b) Número de la resolución sancionadora o recurrida, en caso de apelación.*

Artículo 24.- Medios probatorios aportados por los inspectores

Para efectos de la verificación de los hechos constitutivos de la infracción, los inspectores pueden disponer, entre otras, la realización del muestreo biométrico y gravimétrico de recursos hidrobiológicos, así como otros medios probatorios que resulten idóneos para determinar la presunta comisión de infracciones, tales como fotografías, grabaciones de audio y vídeo, entre otros.

Artículo 25.- El Informe Técnico

Concluidas las acciones de control y fiscalización, los inspectores elaboran un Informe Técnico, el cual elevarán en el más corto plazo a su inmediato superior. Dicho informe narra de manera circunstanciada y concreta los hechos acontecidos durante la acción de control.

En caso de que durante la inspección se constate la comisión de una infracción, el Informe Técnico que elaboren los inspectores debe contener como anexos los originales del Reporte de Ocurrencias, Parte de Muestreo, Acta de Inspección, Cargo de la Notificación y demás medios probatorios que sustenten la denuncia. Dicho informe, incluidos sus anexos, es remitido por el superior al órgano sancionador correspondiente en un plazo máximo de diez (10) días hábiles.

TÍTULO III DE LOS ÓRGANOS ADMINISTRATIVOS SANCIONADORES

Artículo 26.- Órganos administrativos sancionadores

Los órganos administrativos sancionadores competentes para conocer de los procedimientos sancionadores, la evaluación de las infracciones de la normatividad pesquera y acuícola, y, la aplicación de las sanciones previstas, son los siguientes:

- a) Las Comisiones Regionales de Sanciones, para conocer en sus respectivos ámbitos geográficos, los procedimientos sancionadores que se originen por el ejercicio de las actividades pesqueras marítimas artesanales y de menor escala y las actividades pesqueras continentales de menor y mayor escala, así como las actividades acuícolas de menor escala y de subsistencia marinas y continentales.*

Asimismo, aprobar los pagos con descuento y los beneficios de fraccionamiento, conforme al artículo 44 del presente Reglamento, en concordancia con el numeral 138.3 del artículo 138 del Reglamento de la Ley General de Pesca.

Adicionalmente, son competentes para conocer sobre infracciones de: secado a la intemperie de los desechos sólidos provenientes de la actividad pesquera artesanal de consumo humano directo; vertimiento al medio acuático de efluentes pesqueros provenientes de los desembarcaderos y actividades artesanales; el abandono o arrojado en playas y riberas, de desperdicios, materiales tóxicos, sustancias contaminantes u otros elementos u objetos que constituyan peligro para la navegación o la vida, o que deterioren el medio ambiente, alteren el equilibrio del ecosistema o causen otros perjuicios a las poblaciones costeras, provenientes de la actividad pesquera artesanal.

b) *Corresponde a los Gobiernos Regionales determinar el órgano competente para conocer en segunda y última instancia administrativa los recursos de apelación que se presenten contra las resoluciones emitidas por las Comisiones Regionales de Sanciones.*

c) *La Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia - DIGSECOVI, conoce en primera instancia los procedimientos sancionadores que se originen por la comisión de infracciones en el ejercicio de la actividad pesquera y acuícola a nivel nacional, así como los procedimientos de fraccionamiento y otros beneficios para el pago de multas conforme a la normatividad vigente.*

d) *El Comité de Apelación de Sanciones del Ministerio de la Producción, a nivel nacional, como segunda y última instancia administrativa conoce los procedimientos sancionadores iniciados en la Dirección General de Seguimiento, Control y Vigilancia - DIGSECOVI, así como de los regímenes establecidos en el artículo 45 del presente Reglamento iniciados por la citada Dirección General.*

Artículo 27.- Del Órgano instructor

Los procedimientos sancionadores de competencia de la DIGSECOVI, en su etapa instructora, se encuentran a cargo de la Dirección de Seguimiento, Vigilancia y Sanciones (Dsvs), correspondiéndole:

a) *Dirigir y desarrollar la instrucción del procedimiento sancionador.*

b) *Realizar de oficio todas las actuaciones necesarias para el análisis de los hechos, recabando los datos e informaciones que sean relevantes para determinar, en su caso, la existencia de responsabilidad administrativa pasible de sanción,*

c) *Emitir Informes Legales que propongan al órgano sancionador de la DIGSECOVI la imposición de una sanción o el archivo de la denuncia ante la no existencia de infracción administrativa. Los informes legales deben contener la exposición motivada de los hechos probados que configuran la infracción cometida, la norma que los tipifica como infracción, y la que prevé la sanción a imponer.*

d) *Elevar al órgano sancionador de la DIGSECOVI, el informe legal y el proyecto de resolución así como toda la documentación concluyente que acredite que la denuncia recibida o detectada de oficio, fue atendida y evaluada por el órgano instructor para su correspondiente archivo o sanción.*

Artículo 28.- Del Órgano Sancionador

El Director General de la DIGSECOVI, en primera instancia y a nivel nacional, una vez evaluado el informe legal elevado por el órgano instructor puede ordenar la realización de diligencias complementarias para esclarecer los hechos, previa ampliación de la etapa instructora, procediendo en forma posterior a emitir la resolución que impone la sanción a la infracción probada o caso contrario, disponer de oficio el archivo definitivo de la denuncia.

Artículo 29.- Facultades de las Comisiones Regionales de Sanciones

En los procedimientos administrativos sancionadores iniciados en las Comisiones Regionales de Sanciones, la instrucción del procedimiento está a cargo del Secretario Técnico de la misma, autoridad que en el ámbito de su competencia tendrá las facultades siguientes:

a) *Dirige y desarrolla la instrucción del procedimiento sancionador.*

b) *Realiza de oficio todas las actuaciones necesarias para el análisis de los hechos, recabando los datos e informaciones que sean relevantes para determinar, en su caso, la existencia de responsabilidad administrativa pasible de sanción.*

c) *Emite dictámenes que propongan a la Comisión Regional de Sanciones la imposición de una sanción o el archivo de la denuncia ante la no existencia de infracción. Los dictámenes deben contener la exposición motivada de los hechos probados que configuran la infracción cometida, la norma que los tipifica como infracción, así como la norma que prevé la sanción a imponer.*

En caso contrario, propone la declaración de no existencia de infracción y consecuente archivo de la denuncia.

d) *Eleva al órgano sancionador regional, el dictamen y el proyecto de resolución correspondiente así como toda la documentación concluyente que acredite que la denuncia recibida o detectada de oficio, fue atendida y evaluada por el órgano instructor para su correspondiente archivo o sanción.*

Artículo 30.- Órgano Sancionador Regional

La Comisión Regional de Sanciones, una vez evaluado el dictamen emitido por el órgano instructor, en primera instancia y dentro del ámbito de su competencia, emite las resoluciones que impongan las sanciones que correspondan u ordenará el archivo de la denuncia.

**TÍTULO IV
DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

Artículo 31.- Principios del procedimiento sancionador

El procedimiento sancionador, en el ámbito pesquero y acuícola, se sustenta en los principios especiales establecidos en el artículo 230 de la Ley, sin perjuicio de otros principios generales del Derecho que resulten aplicables.

Artículo 32.- Criterios para la imposición de sanciones

Las sanciones son impuestas por los Órganos Sancionadores de acuerdo al principio de razonabilidad y los criterios establecidos en el numeral 3. del artículo 230 de la Ley y el artículo 149 del Reglamento de la Ley General de Pesca, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2001-PE.

Artículo 33.- Intervención de la Procuraduría Pública en comisión de presunto delito

Si durante el procedimiento administrativo sancionador se determina la existencia de indicios razonables de la comisión de un ilícito penal, los Órganos Sancionadores, remiten el expediente a la Procuraduría Pública encargada de los asuntos judiciales del Ministerio de la Producción o del Gobierno Regional, según corresponda, para los fines de ley.

Artículo 34.- Inicio formal del procedimiento sancionador

El procedimiento administrativo sancionador se inicia siempre de oficio con la notificación del Reporte de Ocurrencias, Acta de Inspección, Reporte del SISESAT, Reporte de Descarga, u otro documento o medio probatorio al presunto infractor, bien por propia iniciativa o como consecuencia de las siguientes denuncias:

- a) Denuncia, debidamente sustentada, efectuada por las Direcciones Generales del Ministerio de la Producción y por las Direcciones Regionales de la Producción, a través de Reportes de Ocurrencia u otro documento o medio probatorio.*
- b) Denuncia, debidamente documentada, presentada por las personas naturales o jurídicas a quienes el Ministerio de la Producción haya delegado la facultad de realizar acciones del seguimiento y control del cumplimiento de la normativa pesquera y acuícola.*
- c) Denuncia presentada ante el Ministerio de la Producción o ante las DIREPROS, por cualquier autoridad del Estado o particular, sea persona natural o jurídica.*

Artículo 35.- Recepción de denuncias

Las denuncias a que se refieren los incisos a) y b) del artículo anterior, serán presentadas directamente al órgano instructor de la DIGSECOVI o de las Comisiones Regionales de Sanciones, según corresponda.

Artículo 36.- Denuncias presentadas por terceros

Las denuncias a que se refiere el inciso c), del artículo 34 deben ser presentadas ante la DIGSECOVI o a la correspondiente DIREPRO, según sea el caso, conforme a lo dispuesto en el artículo 105 de la Ley.

Artículo 37.- Medidas cautelares

Una vez iniciado el procedimiento sancionador o de manera simultánea al mismo, los órganos sancionadores pueden dictar una medida cautelar, en el caso de infracciones graves o cuando el cuadro de sanciones del presente Reglamento lo establezca, mediante resolución directoral debidamente motivada y con los medios probatorios suficientes, para evitar que se siga incurriendo en la infracción detectada. Estas medidas cautelares pueden ser las siguientes:

- a) Decomiso de recursos hidrobiológicos o artes y/o aparejos de pesca, así como los métodos ilícitos: explosivos, sustancias contaminantes, materiales tóxicos.*

b) Inmovilización de la embarcación pesquera o paralización de las actividades de procesamiento, hasta que regularice la situación legal administrativa con el Ministerio de la Producción.

c) Suspensión temporal del permiso pesca o de la licencia de operación o de la concesión administrativa.

La aplicación de las medidas cautelares son compatibles con las medidas correctivas o reparadoras cuya implementación fuera necesaria.

En el cuadro de sanciones establecido por el artículo 47 del presente Reglamento, se determina la medida cautelar que corresponde a cada uno de los supuestos establecidos en el presente el (*) NOTA SPIJ artículo.

Artículo 38.- Eficacia de las medidas cautelares

Las medidas cautelares se adoptan mediante la expedición de una resolución debidamente motivada, la misma que surte efecto a partir del día siguiente de su Notificación, sin que la interposición de los recursos administrativos suspenda su ejecución. Esta resolución se expide independientemente de la resolución que imponga la sanción correspondiente.

Las resoluciones que establezcan una medida cautelar son de ejecución forzosa, para lo cual deben realizarse con el apoyo de la Autoridad Portuaria Nacional o la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Ministerio de Defensa o de la Policía Nacional del Perú, según sea el caso; estas entidades velarán por la ejecución de las mismas, de acuerdo a lo establecido en los artículos 76, 78, 194 y 200 de la Ley.

Artículo 39.- Valoración de los medios probatorios

El Reporte de Ocurrencias, así como la información del Sistema de Seguimiento Satelital constituyen uno de los medios probatorios de la comisión de los hechos por parte del presunto infractor, pudiendo ser complementados o reemplazados por otros medios probatorios que resulten idóneos y que permitan determinar la verdad material de los hechos detectados.

Artículo 40.- Ampliación o variación de las infracciones imputadas

En cualquier etapa del procedimiento, antes de emitir la resolución que imponga la sanción o el archivo, la DIGSECOVI o la correspondiente Comisión Regional de Sanciones, según sea el caso, puede ampliar o variar por una sola vez los cargos imputados, si ello se evidencia de la valoración conjunta de los medios probatorios en su poder. En tales casos, se otorga al presunto infractor un plazo de cinco (5) días hábiles para que presente sus alegaciones y se suspenda el trámite del procedimiento hasta el vencimiento de dicho plazo o la efectiva presentación de las mismas dentro del plazo indicado.

Artículo 41.- Ampliación de la Investigación

La DIGSECOVI o la correspondiente Comisión Regional de Sanciones, según sea el caso, puede ampliar la investigación y solicitar opinión de los órganos de línea o de otras dependencias. En tales casos, se remite el expediente que contiene la denuncia y se suspende el trámite del procedimiento hasta la devolución del mismo con la opinión solicitada.

Artículo 42.- Resolución

Vencido el plazo para la presentación de las alegaciones por parte del presunto infractor y de encontrarse responsabilidad del denunciado en la comisión de la infracción, la DIGSECOVI o la correspondiente Comisión Regional de Sanciones, según sea el caso, debe emitir la resolución sancionadora.

De no probarse la existencia de la infracción o de no existir responsabilidad del denunciado en la comisión de la misma, se dispone de oficio el archivo definitivo de la denuncia, de acuerdo a lo establecido en los numerales 5 y 6 del artículo 235 de la Ley.

Artículo 43.- Concurso de infracciones

Cuando por un mismo hecho se incurra en más de una infracción, la DIGSECOVI o la Comisión Regional de Sanciones, según corresponda, aplicarán la sanción prevista para la infracción de mayor gravedad.

Artículo 44.- Régimen de incentivos en el pago de multas

La sanción de multa establecida en el artículo 78 de la Ley General de Pesca, se sujeta al siguiente régimen de incentivos, en forma excluyente:

a) Pago con descuento.

Dentro del plazo de cinco (5) días hábiles previsto para las alegaciones, el denunciado puede autodeterminar la multa que le corresponda pagar, procediendo a depositar el 75% de dicho monto, en la cuenta bancaria del Ministerio de la Producción o del Gobierno Regional que corresponda, para lo cual presentará, dentro de ese mismo plazo, una solicitud reconociendo su responsabilidad en la comisión de la infracción y renunciando expresamente a la interposición a cualquier recurso administrativo sin condición alguna, adjuntando el comprobante del depósito bancario correspondiente.

Para el cálculo del monto a pagar, se toma en consideración la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) que se encuentre vigente al momento de efectuarse el depósito.

En caso que, el monto autodeterminado fuese inferior al que corresponda pagar, se notifica al infractor para que deposite el saldo en un plazo de cinco (5) días hábiles, caso contrario, se declara improcedente la solicitud, procediéndose a expedir la resolución directoral de sanción por el monto total de la multa que corresponda pagar al infractor. Si el monto autodeterminado de la multa fuese mayor al que corresponda pagar, se dispone, en la resolución que declare procedente el acogimiento, la devolución del importe en exceso pagado.

b) Fraccionamiento

En caso de no acogerse al beneficio establecido en el literal precedente, una vez emitida la resolución de sanción, el infractor puede solicitar el pago fraccionado de la multa dentro del plazo establecido para la interposición del recurso administrativo correspondiente. Para tal caso, debe renunciar expresamente a la interposición de cualquier recurso administrativo sin condición alguna.

Mediante resolución ministerial se aprueban las disposiciones reglamentarias para el acogimiento al pago fraccionado de las multas impuestas.

No será procedente la solicitud para acogerse a los beneficios establecidos en el presente artículo, cuando del contenido de las infracciones detectadas se evidencie la comisión de infracciones ambientales.

Artículo 45.- Plazos para los actos procedimentales

Los plazos para realizar actos procedimentales por parte del administrado se computarán de acuerdo a lo establecido en la Ley, como sigue:

- Cinco (5) días hábiles para presentar alegaciones o para acogerse al beneficio de pago establecido en el artículo 44 del presente Reglamento.*
- Cinco (5) días hábiles para hacer efectivo el pago de la multa, cuando se agote la vía administrativa.*
- Quince (15) días hábiles para la interposición de recursos administrativos.*

Contra las resoluciones que emita la DIGSECOVI y las Comisiones Regionales de Sanciones, sólo procede el recurso de apelación ante los órganos correspondientes, con el cual se agota la vía administrativa.

Las alegaciones y los recursos de apelación dirigidos a los órganos sancionadores, se tienen por válidamente presentados cuando se ingresen por las mesas de parte del Ministerio de la Producción y de las Direcciones Regionales correspondientes.

Artículo 46.- Agotamiento de la vía administrativa

Se tiene por agotada la vía administrativa con la resolución emitida por el Comité de Apelación de Sanciones del Ministerio de la Producción, en el caso de sanciones impuestas por la DIGSECOVI.

TÍTULO V DE LAS SANCIONES

Artículo 47.- Sanciones

Las sanciones administrativas por comisión de las infracciones tipificadas en la Ley General de Pesca y su Reglamento, son las que se señalan en el cuadro anexo al presente Reglamento.

Artículo 48.- Responsabilidad administrativa solidaria

Cuando la infracción sea imputable a varios responsables y no sea posible determinar el grado de participación de cada uno, responden solidariamente todos los agentes que intervinieron en la comisión de la infracción: los operadores, los titulares del permiso de pesca de las embarcaciones pesqueras, los patrones de pesca, los titulares de las licencias de operación de establecimientos industriales pesqueros, los titulares de las concesiones y autorizaciones de los centros acuícolas y acuarios comerciales, las personas naturales o jurídicas que encargan la construcción ilegal de embarcaciones pesqueras y los agentes comercializadores.

() De conformidad con el Artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2008-PRODUCE, publicado el 09 febrero 2008, se modifican los Códigos 4, 7, 15, 18, 73 y 75 del Cuadro de Sanciones del Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (RISPAC), aprobado por el presente Decreto Supremo, en los términos señalados en el citado artículo.*

() De conformidad con la Cuarta Disposición Complementaria, Transitoria y Final del Decreto Supremo N° 010-2008-PRODUCE, publicada el 30 abril 2008, se incorporan los Códigos 87, 88, 89 y 90 al Cuadro de Sanciones establecido por el Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (RISPAC), aprobado por el presente Decreto Supremo, según el texto que forma parte de la citada Disposición.*

() De conformidad con el Artículo 5 del Decreto Supremo N° 018-2008-PRODUCE, publicado el 17 septiembre 2008, se modifica el Código 11 del Cuadro de Sanciones del Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (RISPAC), aprobado por el presente Decreto Supremo, en los términos señalados en el citado artículo.*

() De conformidad con el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 019-2008-PRODUCE, publicado el 14 octubre 2008, se modifica el Subcódigo 1.4 del Cuadro de Sanciones del Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (RISPAC), aprobado por el presente Decreto Supremo, en los términos señalados en el citado artículo.*

() De conformidad con el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 013-2009-PRODUCE, publicado el 17 abril 2009, se modifican los códigos 1, 3, 6, 8, 13, 15, 18, 20, 41, 42, 75, 77, 78 y 79; y se adicionan los códigos 91 al 108 al Cuadro de Sanciones del Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas - RISPAC, aprobado por el presente Decreto Supremo, en los términos establecidos en el Anexo que forma parte integrante del citado Decreto Supremo.*

() De conformidad con el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 019-2009-PRODUCE, publicado el 27 mayo 2009, se adicionan los acápites 1.9 y 1.10 en el código 1, el 2.6 en el código 2, los acápites 24.1 y 24.2 en el código 24, así como los códigos 109, 110, 111 con los acápites 111.1 y 111.2 y el código 112 con sus acápites 112.1 y 112.2 al cuadro de Sanciones del Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas - RISPAC, aprobado por el presente Decreto Supremo, en los términos señalados en el citado artículo.*

() De conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 005-2010-PRODUCE, publicada el 27 marzo 2010, se modifica el numeral 1.2 del código 1 del Cuadro de Sanciones del Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas - RISPAC, aprobado por el presente Decreto Supremo, respecto al ámbito de la actividad extractiva y a la multa a imponerse por realizar dichas actividades con embarcaciones pesqueras artesanales extranjeras, en los términos señalados en el citado artículo.*

() De conformidad con el Artículo 6 del Decreto Supremo N° 008-2010-PRODUCE, publicado el 27 mayo 2010, se adicionan los códigos 113, 114, 115 y 116 al Cuadro de Sanciones del*

Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas - RISPAC, aprobado por el presente Decreto Supremo, en los términos señalados en el citado artículo.

DECRETO SUPREMO Nº 003-2002-PE
Sistema de Seguimiento y Verificación del atún capturado por buques atuneros de cerco

1.- Definiciones y Acrónimos.-

Para los efectos del presente documento deberá entenderse por:

- a. APICD; al Acuerdo sobre el Programa Internacional para la Conservación de los Delfines.*
- b. Área del Acuerdo; a la zona del Océano Pacífico Oriental (OPO) delimitada por el litoral de América del Norte, Central y Sur y por las siguientes líneas: paralelo 40° de latitud norte, desde la costa de América del Norte, hasta su intersección con el meridiano 150° de longitud oeste; del meridiano 150° de longitud oeste, hasta su intersección con el paralelo 40° latitud sur; y este último paralelo hasta su intersección con la costa de América del Sur.*
- c. Atún DolphinSafe; al atún capturado en lances de pesca sin presencia de delfines muertos o gravemente heridos.*
- d. Atún no DolphinSafe; al atún capturado en lances de pesca con presencia de delfines muertos o gravemente heridos.*
- e. Bodega; a cualquier compartimiento en un buque atunero con sistema de preservación, en el que se almacene atún.*
- f. Buque; incluye cualquier embarcación que capture, almacene, o transporte atún.*
- g. Capacidad de acarreo; peso de pescado que puede almacenar la bodega expresado en TM.*
- h. Capitán; a la persona a bordo del buque con la representación y responsabilidad legal del mismo, en el mar y en puerto.*
- i. CIAT; a la Comisión Interamericana del Atún Tropical.*
- j. Contenedor, a cualquier contenedor usado para almacenar atún después de la descarga, durante el almacenaje en frío, o para transporte al procesamiento.*
- k. Embolsamiento; a la fase del proceso de pesca en la cual se reduce el cerco formado por la red a manera de bolsa para concentrar las capturas cerca de la superficie del agua a fin de cargarla a bordo del buque.*
- l. Ingeniero de máquinas; a la persona a bordo del buque responsable de la preparación de las bodegas y de la carga del atún en las bodegas preparadas.*
- m. Lance; a la acción de calar y cobrar la red de cerco para capturar atún.*
- n. Observador, a la persona asignada al buque por la CIAT o por el Programa Nacional de Observadores, para registrar las operaciones de pesca del buque.*
- o. Parte o partes; a los estados o países en cuyo ámbito se aplican los acuerdos del APICD.*
- p. Planta de procesamiento; al establecimiento industrial pesquero, dedicado a la transformación industrial del atún.*

q. Salabardear, al traslado de los organismos capturados de la bolsa de la red a la cubierta del buque cerquero, mediante una red cuchara o salabardo.

r. Secretariado; al personal de la CIAT.

s. Un viaje de pesca "termina" cuando el buque descargó dos tercios o más de su captura, durante una sola descarga o durante una serie de descargas parciales.

2.- Finalidad.-

2.1 El presente Sistema de Seguimiento y Verificación del Atún describe los procedimientos necesarios para dar seguimiento al atún capturado en el Área del Acuerdo por buques atuneros de cerco de bandera nacional o extranjera con permiso de pesca para el recurso atún. La finalidad primordial del Sistema es distinguir entre el atún capturado en lances de pesca sin presencia de delfines muertos o gravemente heridos (DolphinSafe) y el atún capturado en lances de pesca con presencia de delfines muertos o gravemente heridos (No DolphinSafe).

2.2. El Sistema de Seguimiento y Verificación se desarrollará durante las operaciones de pesca, descarga, almacenamiento, transporte, procesamiento y exportación; y tendrá como objetivo verificar que el atún DolphinSafe y el atún No DolphinSafe, permanezcan separados en todo momento, para cuyo efecto el sistema consignará su información en el Registro de Seguimiento del Atún (RSA).

3.- Alcances.-

3.1 El Sistema de Seguimiento y Verificación del Atún se aplicará a todos los buques atuneros de cerco de bandera peruana y de bandera extranjera con permiso de pesca otorgado por el Ministerio de Pesquería, para el recurso atún, con capacidad de acarreo mayor a 363 toneladas métricas (o 400 toneladas cortas), que realicen operaciones de pesca en aguas jurisdiccionales peruanas o en áreas comprendidas en el Área de aplicación del Acuerdo APICD; así como a los buques atuneros de cerco de bandera extranjera que descarguen o transfieran (transborden) su captura en puerto peruano, cuando la observación sea delegada por la autoridad nacional del pabellón del buque.

3.2 El sistema también se aplicará al atún que se procese en las plantas de procesamiento situadas en la jurisdicción nacional, sin tener en cuenta la bandera del buque que capturó el atún.

4.- Autoridad Nacional.-

4.1 La Autoridad Nacional responsable de la ejecución del Sistema de Seguimiento y Verificación del Atún en territorio peruano es el Ministerio de Pesquería, a través de la Dirección Nacional de Seguimiento, Control y Vigilancia - DINSECOVI.

4.2 La Autoridad Nacional será responsable, además, de establecer los sistemas, bases de datos y reglamentos necesarios para dar cumplimiento al presente Sistema, informando al Secretariado en forma detallada sobre el programa de seguimiento y verificación del atún y las personas encargadas de su ejecución, de acuerdo a la legislación y reglamento nacionales.

5.- Registro de Seguimiento del Atún (RSA).

El Ministerio de Pesquería llevará un Registro de Seguimiento del Atún (RSA) para lo cual solicitará al Secretariado los formularios bilingües (español-inglés).

Los RSA serán entregados por la Secretaría a los Observadores de la CIAT y la Autoridad Nacional entregará los RSA a los Observadores del Programa Nacional, de acuerdo a la metodología siguiente:

a. Cada RSA utilizado durante un viaje será identificado por un número que será el número del viaje de la CIAT al cual corresponde, y estará provisto de espacios para registrar y endosar la

información sobre cada lance realizado durante un viaje de pesca, que permita identificar el contenido de cualquier bodega del buque como DolphinSafe o No DolphinSafe.

b. Se registrará el atún DolphinSafe o No DolphinSafe capturado en el transcurso de un viaje en diferentes secciones del RSA. Para ello, el atún DolphinSafe se registrará en la sección A y el No DolphinSafe en la Sección B del mismo.

c. Se anotará el número del viaje en el RSA, al comienzo de cada viaje, y todo atún capturado durante ese viaje será registrado en el RSA correspondiente, de acuerdo a lo establecido en el literal b.

d. Después de un viaje, los RSA originales, con las cantidades totales confirmadas de atún descargado o transferido de ese viaje, serán retenidos por la Autoridad Nacional, como sigue:

i) Si el atún será procesado en plantas de procesamiento ubicadas en el territorio nacional, los RSA originales serán entregados a la Autoridad Nacional;

ii) Si el atún será procesado en la jurisdicción de una Parte diferente a la nacional, al terminar la descarga del atún la responsabilidad del seguimiento pasará a la Autoridad Nacional de la Parte en cuyo territorio se procesará el Atún. En tal caso, los RSA originales son entregados a la Autoridad Nacional de la Parte bajo cuya jurisdicción se procesará el Atún y se remiten copias de los RSA a la Autoridad Nacional peruana.

e. En un plazo de diez (10) días hábiles después de recibir un RSA, la Autoridad Nacional transmitirá el RSA al Secretariado.

f. Los RSA serán tratados por la Autoridad Nacional como documentos oficiales confidenciales del PICD, consistente con el Artículo XVIII del APICD y las reglas de confidencialidad de la APICD.

6.- Procedimientos de Inspección.-

6.1.- En operaciones de pesca

6.1.1 En cada lance el observador determinará durante el embolsamiento de la captura y antes de cargar el atún a bordo del buque y en las bodegas si hubo o no delfines muertos o gravemente heridos, comunicándole las ocurrencias al capitán. La determinación del observador permitirá designar la condición del atún, ya sea DolphinSafe o no DolphinSafe, procediendo a cargar el atún capturado en las bodegas separadas para tal fin. Al terminar de cargar las bodegas y cuando ya no exista duda sobre la condición DolphinSafe o no DolphinSafe del atún, el observador en consulta con el ingeniero de máquinas anotará en los formularios RSA las especies y la cantidad estimada de atún cargado en cada bodega usada en ese lance, anotando los registros de temperatura en las bodegas de atún no DolphinSafe. El Observador y el ingeniero de máquinas firmarán con sus iniciales en las casillas correspondientes para cada lance.

6.1.2 Cualquier transferencia de atún de la bolsa de la red de un buque atunero a otro en el mar durante un viaje, será documentada en los formularios RSA de ambos buques, en las cuales se detallarán la cantidad, especie y calidad DolphinSafe del atún transferido.

6.1.3 Si se da la oportunidad de un último lance y el único espacio disponible es una bodega con contenido Atún no DolphinSafe, se podrá cargar atún DolphinSafe en esa bodega, siempre y cuando se separe físicamente el atún DolphinSafe del atún no DolphinSafe, utilizando paños (redes) o material similar.

6.1.4 Al finalizar el viaje de pesca, cuando ya no se realicen más lances, el observador y el capitán revisarán los formularios RSA, pudiendo realizar cualquier anotación adicional y firmarán.

6.2.- Durante la Descarga

El capitán o el armador de un buque atunero de cualquier Parte que ingresa a puerto peruano después de un viaje, para descargar total o parcialmente su captura proveniente del Área del

Acuerdo, deberá comunicar a la DINSECOVI, por lo menos con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación, la hora y el lugar de llegada del buque así como su programa de descarga.

Para efectos de lo dispuesto en el Artículo 71 del Reglamento de la Ley General de Pesca, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2001-PE, se entenderá que la DINSECOVI es el órgano competente para efectuar el control de las operaciones de transbordo del recurso atún.

6.2.1 Consideraciones

Las descargas que se efectúen en puertos peruanos deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

a. Si el buque atunero ha descargado toda su captura y el viaje de pesca ha finalizado, la DINSECOVI solicitará los RSA originales al Observador, efectuando la verificación de la descarga.

b. Si el buque ha descargado parte de su captura y el viaje de pesca ha finalizado, la DINSECOVI, después de verificar la descarga, solicitará al observador los RSA originales, debiendo asegurarse que en el formulario correspondiente al siguiente viaje se consigne como dato inicial toda la información sobre el atún retenido en el buque.

c. Si el buque ha descargado parte de su captura y el viaje de pesca no ha finalizado, los RSA originales y llenados con la cantidad oficial descargada, calidad del atún, entre otros, permanecerán en poder del Observador del buque, quien a su vez deberá proporcionar a la DINSECOVI copias de los mismos con firmas originales.

6.2.2 Verificación de la descarga en puertos peruanos

a. El atún capturado podrá ser descargado directamente en las plantas de procesamiento del litoral peruano o transportadas hacia las mismas desde el puerto mediante camiones isotérmicos, como también podrán ser transbordadas en puerto hacia otro buque, y de allí hacia plantas ubicadas en jurisdicción de cualquier otro país.

b. En el caso de lo establecido en el numeral i) del acápite 5(d), los inspectores de la DINSECOVI verificarán en cualquier etapa de la descarga y almacenamiento, que no se mezcle el atún DolphinSafe y el atún no DolphinSafe. Para ello se verificará en primer lugar la cantidad y ubicación del atún no DolphinSafe que haya anotado el observador en el formulario RSA respectivo. Asimismo, verificará los pesos y las especies de atún DolphinSafe y no DolphinSafe, los cuales serán descargados, separados e identificados según estas dos categorías.

c. El atún clasificado será almacenado dentro de la planta de procesamiento, en bodegas, cámaras u otros, las mismas que también deberán ser clasificadas e identificadas, teniendo en cuenta que en todo el proceso de clasificación se deberá anotar el número de RSA correspondiente, el peso oficial, las especies de atún y la categoría de las mismas; que contienen dichos objetos de almacenamiento.

d. Cualquier observación en el proceso de descarga, deberá ser consignada en los formularios RSA y en las Actas de la DINSECOVI y comunicadas posteriormente a la CIAT.

e. El atún descargado a camiones, instalaciones de almacenamiento o buques frigoríficos debe ser cargado o almacenado de manera que se mantenga y asegure la identificación de las categorías atún DolphinSafe o no DolphinSafe del producto capturado, tal como salió del buque atunero.

6.3.- Durante el procesamiento

El procesamiento del atún capturado requiere que los titulares de las licencias y los responsables de las plantas de procesamiento, tengan en cuenta las siguientes consideraciones fundamentales:

6.3.1 Durante las actividades de procesamiento, el atún no DolphinSafe no podrá mezclarse de ninguna manera y en ningún instante de su procesamiento, con atún o productos de atún DolphinSafe, debiendo evitarse que ambos compartan los mismos contenedores de almacenamiento, áreas de cocido, fajas transportadoras, mesas de procesamiento, autoclaves, canastillas, selladoras y demás maquinarias de enlatado. Al respecto, se procesarán los lotes de atún de las dos categorías en líneas o turnos distintos; debiendo consignarse la categoría atún DolphinSafe o no DolphinSafe en los envases de producto terminado, incluyendo el número RSA al que pertenezca el lote de atún procesado.

6.3.2 Las plantas de procesamiento deberán registrar en forma clara y completa los datos e informaciones del atún recibido y procesado, lo que será verificado por los inspectores de la DINSECOVI.

6.3.3 Adicionalmente, la planta de procesamiento deberá consignar en sus registros de recepción y producción los puntos siguientes:

Registro del atún recibido

- Lugar y fecha de entrega del atún;
- Nombre, matrícula y bandera del buque atunero;
- Número de viaje asignado por la CIAT (número RSA) y fechas del mismo;
- Número(s) de los contenedores de almacenamiento;
- Designación "DolphinSafe" o "no DolphinSafe" de cada contenedor;
- Especies de atún;
- Peso del atún en cada contenedor; y,
- Nombre del buque transbordador si fuere el caso.

Registro del atún procesado

- Fecha de producción;
- Turno de producción;
- Especies de atún;
- Presentación del atún procesado (entero, grated, dressed, gilled and gutted, lomo, otro);
- Cantidad y peso del atún procesado para las dos categorías;
- Número de los contenedores de almacenamiento; y, ,
- Designación "DolphinSafe" o "no DolphinSafe" de cada contenedor.

6.3.4 Al término de la producción, la planta de procesamiento, en un plazo de cinco (5) días hábiles, remitirá el informe de recepción y producción de atún a la Autoridad Nacional.

6.4.- Comercialización - Certificación

6.4.1 El atún procesado y destinado para la exportación será acompañado por un certificado emitido por la DINSECOVI, que certifique que el producto terminado es atún DolphinSafe o no DolphinSafe, según sea el caso, incluyendo como referencia en dicha certificación el número RSA correspondiente.

6.4.2 El plazo para otorgar dicho certificado al exportador será de cinco (5) días hábiles después de haber recepcionado el informe a que se refiere el numeral 6.3.4.

6.4.3 La DINSECOVI, en su calidad de Autoridad Nacional, deberá remitir al Secretariado, dentro de los cinco (5) primeros días hábiles de cada mes, copia de las certificaciones DolphinSafe emitidas durante el mes anterior.

DECRETO SUPREMO Nº 013-2007-PRODUCE
Medidas para autorizar las operaciones de transbordo en puertos peruanos de embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y calamareras por capturas de jurel, caballa, calamar gigante o pota fuera de las 200 millas marinas

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 2 de la Ley General de Pesca aprobada por Decreto Ley Nº 25977, establece que son patrimonio de la Nación los recursos hidrobiológicos contenidos en aguas jurisdiccionales y, en consecuencia, corresponde al Estado regular el manejo integral y la explotación racional de dichos recursos;

Que, asimismo, el artículo 7, dispone que las normas adoptadas por el Estado para asegurar la conservación y racional explotación de los recursos hidrobiológicos en aguas jurisdiccionales podrán aplicarse más allá de las 200 millas marinas a aquellos recursos multizonales que migran hacia aguas adyacentes o que proceden de éstas hacia el litoral por su asociación alimentaria con otros recursos marinos o por corresponder a hábitats de reproducción o crianza;

Que, de conformidad con el artículo 66 del mismo cuerpo legal se establece que los armadores de las embarcaciones de bandera extranjera que realicen actividades extractivas de cualquier naturaleza, deberán informar al Ministerio de Pesquería, hoy Ministerio de la Producción, acerca de las capturas por especie y áreas de pesca en las que operen sus embarcaciones;

Que, de conformidad con el artículo 71 del Reglamento de la Ley General de Pesca, aprobado por Decreto Supremo Nº 012-2001-PE, los transbordos deberán realizarse en bahía o puerto peruano previa autorización del Ministerio de Pesquería, hoy Ministerio de la Producción, y de la autoridad marítima. El armador o su representante deberá presentar la solicitud de autorización de transbordo con una anticipación de por lo menos tres (3) días útiles a la fecha prevista para el transbordo. La información contenida en dichas solicitudes y sus recaudos tienen el carácter de declaración jurada.

Que, el Perú es Parte del Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación por los Buques que Pescan en Alta Mar aprobado por la Conferencia de la FAO mediante Resolución 15/93, que entró en vigor el 23 de febrero de 2001;

Que, mediante Decreto Supremo Nº 023-2003-PRODUCE, se estableció la autorización para el transbordo de embarcaciones calamareras de bandera extranjera, siempre que éstas cuenten con permiso de pesca otorgado por el Ministerio de la Producción;

Que, con la finalidad de coadyuvar a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de las especies transzonales jurel, caballa y pota en el alta mar adyacente al dominio marítimo del Perú, se hace necesario derogar el Decreto Supremo Nº 023-2003-PRODUCE, así como normar las condiciones y requisitos que deben exigirse para la operación de embarcaciones de arrastre-factoría y calamareras de bandera extranjera que capturen las especies jurel y caballa, así como la especie calamar gigante o pota fuera del dominio marítimo peruano y que realizan transbordos en puertos peruanos;

De conformidad con lo establecido en el Decreto Ley Nº 25977 - Ley General de Pesca y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo Nº 012-2001 PE;

DECRETA:

Artículo 1.- Las embarcaciones pesqueras de arrastrefactoría y embarcaciones calamareras de bandera extranjera que se dediquen, fuera del dominio marítimo peruano, a la

captura de las especies jurel, caballa y calamar gigante o pota, respectivamente, y que realicen transbordos en nuestros puertos, sin perjuicio de las normas que regulan el desembarque, operaciones logísticas, reabastecimiento, avituallamiento y reparaciones en los terminales marítimos del país, podrán hacer uso de los servicios de los puertos nacionales, sujetándose a las normas pertinentes contenidas en la legislación nacional, y siempre que cumplan con lo siguiente:

a) Que el Estado de Pabellón de las embarcaciones pesqueras que realizan esta actividad, ejerza una jurisdicción efectiva que le permita asumir eficazmente sus responsabilidades respecto a tales embarcaciones.

b) Que el Estado del Pabellón coopere con el Perú, en su condición de país ribereño, en la conservación de los recursos transzonales jurel, caballa y calamar gigante o pota, en el alta mar adyacente, por ser dichas especies asociadas con las que existen el dominio marítimo del Perú.

c) Que la aplicación de las medidas de conservación sean compatibles con las que se aplican a los mismos recursos en el dominio marítimo del Perú.

d) Que las embarcaciones que realizan estas actividades pesqueras utilicen permanentemente, dentro y fuera del dominio marítimo del Perú, un posicionador satelital compatible y conectado al Sistema de Seguimiento Satelital Peruano.

e) Que las embarcaciones pesqueras sean sometidas, conforme a la práctica internacional y a las recomendaciones de las organizaciones internacionales de conservación y pesca, seguridad marítima y preservación del medio ambiente marino de las cuales el Perú es parte, a los mismos controles e inspecciones que se exigen a las embarcaciones pesqueras nacionales.

Artículo 2.- Los armadores de las embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y calamareras de bandera extranjera o sus representantes legales en el Perú, que realicen transbordos en puertos peruanos, deberán presentar una declaración jurada que indique el compromiso de cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 del presente decreto supremo, el detalle de la información de los volúmenes de captura de jurel, caballa y calamar gigante o pota, tallas de las especies, número de lances, zonas de pesca con las coordenadas geográficas respectivas, así como acompañar el comprobante de pago de un derecho al Ministerio de la Producción equivalente a US\$ 15.00 por tonelada métrica transbordada.

Artículo 3.- Ante el incumplimiento de los artículos precedentes, se sancionará a los armadores de las embarcaciones pesqueras de arrastre-factoría y calamareras de bandera extranjera o sus representantes legales en el Perú, de conformidad con las disposiciones establecidas en la normatividad del Estado Peruano y políticas adoptadas en los Acuerdos Internacionales relacionadas con la seguridad marítima y la conservación y preservación del medio marino.

Artículo 4.- Deróguese el Decreto Supremo N° 023-2003-PRODUCE.

Artículo 5.- El Ministro de la Producción dictará las medidas complementarias que sean necesarias para el cumplimiento del presente decreto supremo.

Artículo 6.- El presente decreto supremo será refrendado por el Ministro de la Producción.

Dado en la Casa de Gobierno, a los doce días del mes de julio del año dos mil siete.

*ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República*

*RAFAEL REY REY
Ministro de la Producción*