



**INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO - MARÍTIMOS DEL PERÚ**

VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ: Retos y posibilidades

Jean Jesu Doig Camino





INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ
Comité de Doctrina Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos CEEM
Coordinación Académica IEHMP

**VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE
MARÍTIMO EN EL PERÚ:
Retos y posibilidades**

Separata de Enseñanza

**LIMA – PERÚ
2015**

Separata: Visión Estratégica del Cabotaje Marítimo en el Perú: retos y posibilidades.

Comité Editor: CTP CEEM «Doctrina Marítima»



Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-12855

Editado por:

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Av. Salaverry N° 2487 – San Isidro – Lima

Impreso en:

Talleres Gráficos de la Dirección de Hidrografía y Navegación
Calle Roca N° 118 – Chucuito – Callao – Telf.: 207-8160
Octubre 2015

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ, IEHMP

www.iehmp.org.pe

Coordinador Académico IEHMP

coordinadoracademico@iehmp.org.pe

academicoiehmp@gmail.com

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM

coordinadorceem@gmail.com

ceemiehmp@gmail.com

Comité CEEM Doctrina Marítima, DOCMARPE

docmarpe@gmail.com

<http://doctrinamaritima.blogspot.com>

Primera Edición, 2015.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú promueve la difusión y docencia de las diversas corrientes de pensamiento estratégico y geopolítico vinculadas con el mar y su historia, sin embargo no se solidariza ni se identifica con las mismas ni con las expresiones contenidas en la presente publicación.

*A quienes
nos precedieron
en la docencia naval*

ÍNDICE

Índice.....	5
Introducción.....	7
1. Políticas Públicas Comparadas.....	9
- Cabotaje libre y cabotaje regulado.....	9
- Cabotaje jurídico y cabotaje económico.....	11
2. Política Pública Nacional.....	14
- Cabotaje regulado.....	14
- Seguridad y desarrollo nacional.....	15
- Reserva naval y cabotaje marítimo.....	16
- Cabotaje nacional y cabotaje andino.....	18
3. Visión Estratégica: retos y posibilidades.....	20
Bibliografía.....	23

INTRODUCCIÓN

El objeto de este ensayo académico recae en el transporte marítimo interno llamado cabotaje como el más importante interés nacional en el ámbito marítimo, por ser un servicio público esencial para el uso seguro y sustentable del mar. Así mismo, sus conclusiones se orientan en ideas fuerza que se centran en las relaciones entre la historia marítima del país y la gran estrategia nacional, los intereses marítimos y las políticas públicas nacionales, y entre el cabotaje y la economía de mercado.

El enfoque de arte y ciencia con visión retrospectiva de la Historia Marítima del Perú, posibilita retrotraer el estudio de la realidad marítima a hechos del pasado en favor de elegir en el momento presente la mejor actitud estratégica para preparar un futuro promisor; así mismo, este punto de vista es complementario del enfoque prospectivo de la estrategia como disciplina autónoma, que facilita decidir en las circunstancias actuales la ocurrencia de posibles escenarios futuros y expresar una visión estratégica del cabotaje marítimo en el país.

Actualmente, no existe una política marítima integrada de Estado que regule la utilización racional del transporte marítimo interno como un servicio de interés nacional. Se necesitan definir objetivos claros y alcanzables, los que acompañados de políticas específicas simples y fácilmente aplicables permitan aprovechar los recursos disponibles del Dominio Marítimo del Perú en forma inteligente y eficiente.

En tal sentido, es fundamental comprender la relación entre el cabotaje marítimo y el mercado, tanto interno como subregional, con el propósito de contribuir mediante medidas de fomento en las respectivas políticas públicas la integración y el desarrollo nacional, por la estrecha relación que existe entre intereses marítimos e instrumentos de política de Estado de protección del transporte marítimo conforme el derecho nacional e internacional, a fin de contribuir a la cohesión, integración y desarrollo sustentable del país y la subregión, posibilitando la seguridad hemisférica.

VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ: RETOS Y POSIBILIDADES

Jean Jesu Doig Camino

*“... el buque mercante de un Estado [...] es una
«parte flotante de territorio» de ese Estado...”
(Eugène Cauchy 1862: 157)*

1. POLÍTICAS PÚBLICAS COMPARADAS: CABOTAJE LIBRE Y CABOTAJE REGULADO

Existen dos corrientes de pensamiento en el país y en la subregión sobre el cabotaje marítimo, situación que permite comparar dos políticas públicas, una de protección y promoción del transporte marítimo comercial en tráfico nacional, declarado de necesidad y utilidad públicas y de preferente interés nacional por norma legal vigente, y otra de libre mercado de servicios de transporte marítimo interno. (El Comercio 2013, 2014a, 2014b).

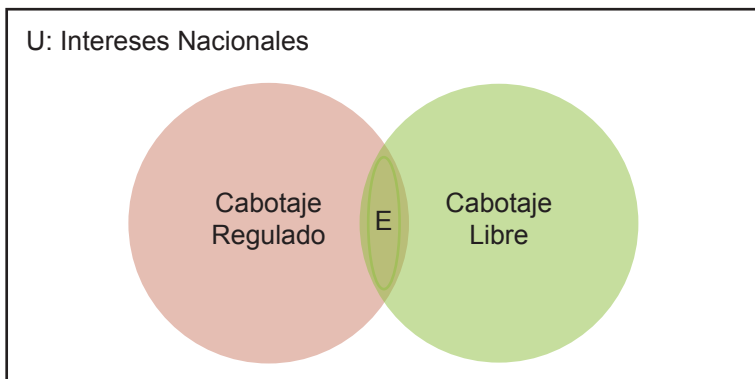


Figura 1.- El elemento común que determina la relación es el principio de soberanía

El elemento común de estas dos políticas públicas en el país es el servicio de transporte marítimo en su rol de medio económico, en un caso regulado por intervención del Estado y en el otro desregulado por una mínima participación del Estado.

El elemento no común que distingue ambas políticas es el rol de medio logístico de los servicios de transporte marítimo en tráfico interno, que soporta al sistema de transporte nacional en apoyo a la seguridad y al desarrollo del país, componentes privilegiados por el cabotaje regulado, y que tiende a desdeñar el cabotaje libre.

El cabotaje como medio logístico es un recurso del sistema de transporte nacional que, por un lado es elemento primordial del comercio debido a su función de distribución en la economía de mercado, y por otro es un servicio público esencial de prioritaria inversión que el Estado garantiza por razones primordiales de seguridad energética, alimentaria, militar-policial y de contingencias para el desarrollo del país.

El cabotaje marítimo como recurso del sistema de transporte nacional, se constituye en un subsistema esencial de la logística integrada del país, así como en un recurso fundamental de la logística regional con especial importancia en el soporte logístico integrado de la subregión como bloque de economía y desarrollo comprometido con la seguridad hemisférica. (Corcuera 2007: 165)

El cabotaje como medio económico es un producto comercial de intercambio en el mercado nacional, consistente en un servicio de transporte que por política pública nacional de protección y promoción de la Marina Mercante para la inversión en el patrimonio naviero del país, se reserva exclusivamente a buques mercantes de bandera peruana, así como a buques de bandera extranjera fletados u operados únicamente por empresas navieras nacionales.

El cabotaje libre se sostiene en las leyes del mercado de la libre oferta y demanda, que se fundamentan en el principio económico de la óptima distribución de la riqueza, y en la eficiente contribución al desarrollo de las naciones, en oposición a la intervención del Estado. Sin embargo, al persistir la figura del Estado en la realidad mundial como actor esencial del sistema económico global por configurar mercados nacionales,

persiste la figura del cabotaje jurídico, sea libre o regulado por principio de soberanía que el Estado ejerce en el territorio marítimo nacional.

Una tercera corriente de pensamiento dentro del concepto de cabotaje marítimo, como política pública nacional, tiende a ubicarnos en una posición intermedia de cambio gradual por la tendencia mundial orientada a pasar de un sistema de cabotaje regulado a otro libre, siguiendo la experiencia anterior de los Estados que al liberalizar el transporte marítimo de tráfico internacional ha contribuido a dinamizar la economía nacional y mundial.

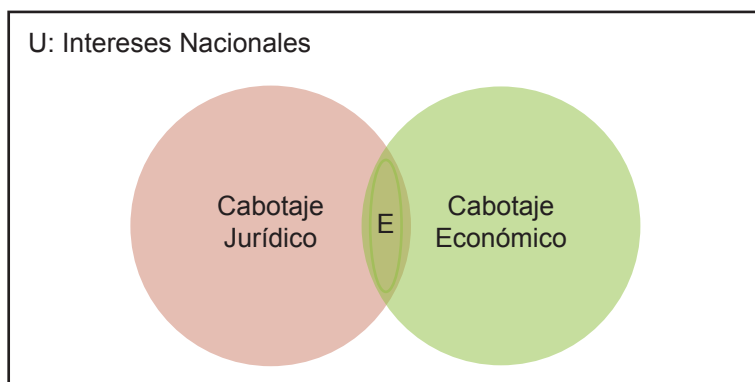


Figura 2.- El elemento común que determina la relación es el principio de subsidiaridad.

El cabotaje en la región americana tiene objetivos diversos (Sánchez 2002: 29), que se pueden resumir en políticas públicas nacionales destinadas a:

- a. Defensa y seguridad, al reservar tanto el cabotaje como también parte del transporte internacional a fin de poseer y disponer de una flota naviera propia.
- b. Economía y estrategia, por vocación de los países de contar con una marina mercante propia, generar trabajo y participar en la exportación de servicios de transporte marítimo.
- c. Industria y logística, cuando los Estados pretenden influir en la construcción y reparación local de buques destinados al cabotaje, con facilidades de infraestructura y soporte de apoyo a esta actividad.

- d. Empleo y reserva, al asegurar que las tripulaciones de los buques de bandera serán de nacionales del país donde se realiza el cabotaje, acumulando experiencia y conocimiento en el desempeño de esta actividad.

Sin embargo, pese a la aplicación de tales políticas del transporte marítimo para lograr los objetivos deseados, en muchos países no ha existido inversión en flotas durante años, así como no existe señal potencial de un incremento de inversión en industrias marítimas y portuarias nacionales, como es en nuestro país, por lo que se podría afirmar que la tendencia a la apertura del cabotaje a empresas extranjeras en la subregión es inexorable y gradual. (Sánchez 2011).

“Posibilidad de una opción heterodoxa de política pública para el cabotaje nacional que sincere el empleo de buques extranjeros persistente en la realidad nacional”

Por otra parte, la exclusividad del servicio de transporte marítimo en tráfico nacional o cabotaje elimina la posibilidad de mejorar la intermodalidad en el transporte, la competencia entre distintos modos, así como la integración nacional y subregional, sin opción de generar nuevas oportunidades de empleo; debido a que, al perderse la posibilidad de reducir costos de los servicios de transporte y por tanto reducir costos de la cadena de logística para los generadores de carga nacionales y extranjeros, se reduce la competencia y se elimina la posibilidad de utilizar servicios de operadores extranjeros –potencialmente- más eficientes y de menor costo, generando que los costos de transporte doméstico se [vean] artificialmente incrementados [por] una oferta cuasi monopólica (Sánchez 2002: 30).

Un referente valioso en políticas marítimas comparadas es la Unión Europea, que ha desarrollado el concepto ampliado del cabotaje comunitario, en contraste al tradicional concepto de cabotaje nacional de los Estados, concepción que sin descuidar el doble rol del cabotaje, para con la seguridad y el desarrollo de la comunidad europea, ha

posibilitado promover inversiones en servicios de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) por competitividad a mejores economías de escala. (UE 1999, 2002, 2003, 2007, 2008)

El concepto de TMCD responde a un criterio técnico-económico, por ser reflejo del diseño y operación de naves apropiadas y eficientes para tramos cortos de navegación y cargas mínimas, que pueden recorrer entre puntos intermedios distancias mayores a las limitadas por los litorales de un sólo país al trasladar cargas menores a las usuales para el tráfico internacional. El TMCD está vinculado al libre mercado del tráfico alimentador de rutas norte-sur-norte en el sistema de transporte marítimo mundial, confluyendo con un enfoque integrado al desarrollo sostenible de empresas navieras y de país en la subregión.

Por otro lado, los servicios de TMCD por eficiencia de tramos cortos no menores de 500 Km (López 2011: 23), y volúmenes de carga no menores de 900 Tm (Apoyo Consultoría 2013: 11), posibilita por economías de escala un factor de oportunidad para el inversionista naviero, así como para el país la posibilidad de configurar con visión estratégica su litoral por concentraciones portuarias en conexión con el tráfico interno nacional y subregional, potenciando el cabotaje entre litorales de Estados continuos por competitividad en rutas marítimas alimentadoras norte-sur-norte, para mayor eficiencia comercial y económica de navieros y usuarios.

“Doble reto del cabotaje marítimo: medio económico, como producto comercial, y medio logístico del sistema de transporte nacional integrado en la sub región”

2. POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL: CABOTAJE REGULADO

El cabotaje en el país es tema de investigación y desarrollo histórico que se aborda desde la época pre-hispánica en el Volumen II del Tomo II de la Historia Marítima del Perú, cuando se comprueban hipótesis sobre la navegación y el comercio de los pobladores de la costa anteriores al Estado incaico, principalmente por el sistema de navegación costera y el transporte del guano de islas, que se mantuvo luego por los propios colonizadores españoles desde el Callao a Panamá. (Villena 1981: 35-59)

En el Perú, el cabotaje es el transporte marítimo, fluvial y lacustre entre puertos del territorio nacional. La naturaleza comercial de dicha actividad de servicios de transporte marítimo, prioritaria de los intereses marítimos nacionales, está definida y regulada por las disposiciones contenidas en la Ley N° 28583 publicada el 22 de julio de 2005, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475 publicada el 17 de diciembre de 2009, así como por el Decreto Supremo N° 014-2011-MTC del 15 de abril de 2011, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 28583. (CRP 2015)

Al respecto, el transporte marítimo, fluvial y lacustre comercial en tráfico nacional, denominado cabotaje según Art. 7.1° de la Ley N° 28583, cuya naturaleza como actividad comercial está definida por el Art. 45.1° del Reglamento de la Ley N° 28583, corresponde al transporte acuático comercial de pasajeros y carga, en tráfico que se realiza entre puertos peruanos y está reservado exclusivamente a favor de los buques mercantes de bandera peruana, de propiedad o bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria y operados por un naviero nacional.

La estrecha relación entre defensa de la soberanía nacional y el cabotaje, de manera similar a como está regulado en muchos países del entorno, se debe a que la figura económica del cabotaje no responde a una actividad de comercio neutral, sujeta exclusivamente a las reglas del mercado y a la libre competencia. Es una actividad que responde a una figura jurídica que muchos Estados reservan para que sea ejercida por sus nacionales por principio de soberanía y jurisdicción en favor del patrimonio naviero nacional.

Una reserva de tal naturaleza no se justifica tanto en razones de orden fiscal o de impulso económico de determinadas políticas públicas, sino de inversión y reinversión en la flota naviera nacional, territorio flotante del Estado por extensión del principio de territorialidad en función del derecho del pabellón o bandera nacional, dado que:

En todas partes, en el Océano como en los puertos extranjeros, el buque de guerra lo mismo que el mercante constituye una parte integrante del territorio de su Nación; un pedazo, digámoslo así, desprendido del suelo de la patria, con el cual van siempre estrechamente unidos el idioma, los usos, las costumbres, las leyes y la jurisdicción de aquella, que sin que la de otra Potencia alguna pueda jamás invadirla sin inferir ofensa a la bandera que la simboliza (Negrin 1873: 102).



Figura 3.- El elemento común que determina la relación es el principio de complementariedad

El cabotaje regulado se sustenta en el deber del Estado de promover el bienestar general y el desarrollo integral de la Nación (CPP 1993), así como por principio de complementariedad defender la soberanía nacional, garantizando la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional. La seguridad y el desarrollo en el ámbito marítimo con variables interdependientes y conceptos concomitantes porque aparecen y actúan conjuntamente.

El Estado regula el cabotaje en el país, en alternativa al concepto de cabotaje libre, a través de una política pública nacional que materializa

una restricción al naviero extranjero por un trato diferenciado de nacionalidad constitucionalmente permitido (TC 2013), para realizar el transporte acuático en tráfico interno; sin embargo, es una medida restrictiva de protección que afecta la norma internacional de trato nacional entre Estados parte de tratados de libre comercio vigentes. (ALADI 2006) y (OMC 2014).

Son dos los objetivos principales de la política de Estado sobre el cabotaje: uno, promover la reactivación de la Marina Mercante Nacional como una actividad esencial cuya consolidación coadyuva al fortalecimiento y crecimiento del país, y otro, incrementar la reserva naval de la Marina de Guerra del Perú. Ambos objetivos se sustentan no solo en la inversión naviera del país, sino en la reinversión que hace el empresario en su propio patrimonio, cuando al incrementar la flota de bandera nacional contribuye a construir un país sustentable desarrollando el territorio flotante del Estado. (Cauchy 1862: 157).

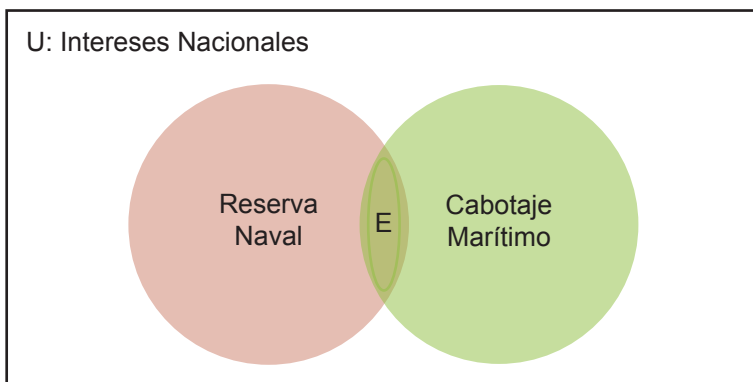


Figura 4.- El elemento común que determina la relación es el principio de subsidiaridad

El resguardo de que dicha actividad económica se realice a través de operadores nacionales y mediante naves de bandera nacional está asociado al hecho de que estos conforman la Marina Mercante Nacional y forman parte de la reserva naval de la Marina de Guerra del Perú, toda vez que por Art. 24.2º del Decreto Legislativo N° 1138, se precisa que:

Conforman el material de la reserva naval, las embarcaciones de bandera peruana, las instalaciones marítimas, fluviales, lacustres y portuarias, a flote o en tierra con sus respectivos sistemas y equipos, y por aquellos bienes y servicios que requiera la Marina de Guerra del Perú, para el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo con lo establecido en la legislación específica sobre la materia (TC 2013).

“Es un reto para la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, potenciando el órgano institucional a cargo del servicio naviero de transporte de hidrocarburos asignado por ley (SERNAVIMAR)”

En tal condición, su existencia y fomento están vinculados al cumplimiento de los fines que se asignan a la Marina de Guerra del Perú, por artículos 3° y 4.1° del Decreto Legislativo N° 1138, en las funciones de controlar, vigilar y defender el dominio marítimo, así como de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. La Ley 28583 establece que el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional queda reservado hasta por un 25% para buques de la Marina de Guerra del Perú por razones de seguridad y defensa nacional, alto interés público y conveniencia nacional. (MGP 2015)

En consecuencia, corresponde al Estado a través de la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, potenciando el órgano institucional encargado del servicio naviero para el transporte de hidrocarburos asignado por ley, a fin de promover e impulsar el cabotaje regulado en el país con el material y personal de su reserva naval disponible hasta alcanzar la reactivación plena del mismo y actuar luego conforme el principio de subsidiaridad del Estado, solo donde no hay participación privada; así como, participando en el desarrollo económico y social del país según tarea constitucional. (CPP 1993)

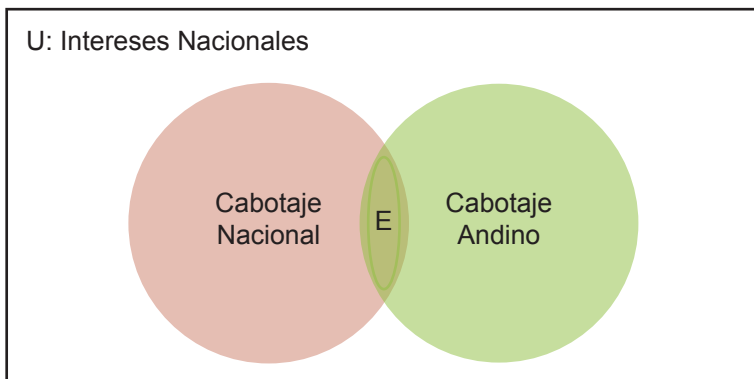


Figura 5.- El elemento común que determina la relación es el principio de convencionalidad

Por otro lado, por instrumento de políticas marítimas públicas en la subregión nos rige el derecho comunitario de la CAN sobre el transporte marítimo, dado que es un tratado vigente que forma parte del derecho nacional, y que por la Decisión 288 del 21 de marzo de 1991, vigente el 4 de abril de 1991, permitió eliminar la reserva de carga a nivel andino, lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos entre Países Miembros; así como, por la Decisión 314 del 6 de febrero de 1992, vigente el 18 de febrero de 1992, que permitió la libertad de acceso al transporte entre puertos de los Países Miembros. (CAN 1991, 1992)

“El cabotaje marítimo y el transporte marítimo de corta distancia son concepciones complementarias y constitutivas de retos y posibilidades al desarrollo proyectado del transporte marítimo integrado en la subregión”

Las políticas públicas expresadas en normas legales consistentes con el derecho internacional, tiene su correlato técnico en planes estratégicos sectoriales que posibiliten el cumplimiento de la ley y el logro de objetivos de interés nacional en forma progresiva y gradual. En tal sentido, para alcanzar la reactivación y promoción del cabotaje es tarea pendiente del Centro de Planeamiento Estratégico Nacional (CEPLAN 2005) liderar la planificación nacional para modernizar las infraestructuras portuarias, desarrollar cadenas logísticas en las que participen puertos y facilidades de infraestructura al comercio exterior en forma total e integrada, en armonía con la Autoridad Portuaria Nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (APN 2015) y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR 2015), a fin de contribuir a facilitar el transporte multimodal en el país y en la subregión.

En suma, existen medidas de fomento al cabotaje que se encuentran dispersas en políticas públicas marítimas, portuarias y comerciales de protección del transporte marítimo interno, pero cada vez más se hace necesaria una política marítima integrada que contribuya a incrementar la eficiencia y competitividad del cabotaje en modo complementario al carretero en el sistema de transporte del país, integrando el mercado interno nacional al intracomunitario subregional por vía intermodal.

“El uso sustentable del mar en el país plantea el reto institucional de contar con un ordenamiento marítimo regulado por norma constitucional, vinculado a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y de todos los intereses nacionales”

3. VISIÓN ESTRATÉGICA: RETOS Y POSIBILIDADES

El cabotaje en el país, por hechos histórica y jurídicamente demostrados, sigue siendo protegido por el Estado, por lo que cabe considerar en perspectiva la posibilidad de una opción intermedia de política pública para el cabotaje marítimo que sincere el empleo de buques extranjeros persistente en la realidad garantizando el proceso de reinversión en el patrimonio naviero nacional, a fin de desarrollar el territorio flotante nacional y ubicar al país en una posición estratégica de cambio gradual por la tendencia mundial orientada a pasar de un sistema de cabotaje regulado a otro libre progresivamente.

El cabotaje marítimo tiene un doble reto en el sistema de desarrollo y seguridad nacional respectivamente, primero en función de medio económico, como producto comercial de intercambio en el mercado interno, consistente en un servicio de transporte acuático reservado a nacionales por política pública de protección y promoción de la Marina Mercante, y por último de medio logístico del sistema de seguridad nacional como subsistema de apoyo logístico integrado al país, y recurso logístico integrado en la subregión contributivo a la seguridad hemisférica.

El concepto de cabotaje marítimo responde más a un criterio técnico-jurídico por estar vinculado a las regulaciones propias al tráfico interno de cada Estado o comunidad de Estados, mientras que el concepto de transporte marítimo de corta distancia, responde a un criterio técnico-económico, por el diseño y operación de naves eficientes para tramos cortos de navegación trasladando cargas menores a las usuales del tráfico internacional, con buques que pueden recorrer entre puntos intermedios distancias mayores a las limitadas por los litorales de un solo país en confluencia competitiva de rutas marítimas alimentadoras. Ambos

“Es un reto para el Estado contar a futuro con un convenio subregional vinculado a una política marítima integrada, que privilegie el cabotaje por intercambio de servicios de transporte marítimo en el mercado intracomunitario”

conceptos son complementarios y constitutivos de retos y posibilidades al desarrollo proyectado del transporte multimodal en el país y la subregión.

El uso sustentable del mar en el país plantea el reto institucional de contar con un ordenamiento marítimo regulado constitucionalmente, al más alto nivel del sistema jurídico nacional, vinculado a una política marítima integrada de Estado en resguardo de los intereses nacionales, con leyes de desarrollo constitucional que privilegien los servicios de transporte marítimo comercial de tráfico nacional o cabotaje marítimo, normas legales complementadas con un enfoque integrado y visión de futuro en el planeamiento estratégico nacional (CEPLAN), mediante planes estratégicos sectoriales concurrentes en desarrollo y seguridad nacional.

El mercado de servicios de transporte marítimo de tráfico nacional o cabotaje marítimo se encuentra desvinculado del mercado de servicios de transporte marítimo de corta distancia en la subregión, planteando el reto para el Estado de contar a futuro con un ordenamiento marítimo multilateral por convenio subregional vinculado a una política marítima integrada de Estado, que privilegie el cabotaje por intercambio de servicios de transporte marítimo en el mercado intracomunitario subregional.

La concentración geográfica por actividades productivas, la localización de la población del país por su consumo asociado, y los servicios de transporte marítimo por eficiencia de tramos cortos en confluencia de rutas alimentadoras del tráfico mundial, posibilita configurar con visión estratégica el litoral nacional en tres grandes concentraciones portuarias: Norte, Paita y Bayóvar; Centro, Callao y San Martín; y Sur, Ilo y Matarani, por terminales intermodales que transfieran la mayor cantidad actual y potencial del intercambio comercial del país, correspondiente al tráfico de carga general y contenedores del mercado nacional e intracomunitario subregional.

“El cabotaje marítimo por eficiencia de tramos cortos y volúmenes de carga mínimos, posibilita configurar con visión estratégica el litoral del país en tres grandes concentraciones portuarias: norte, centro y sur”

Es un reto para la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, potenciando el órgano institucional a cargo del servicio naviero (SERNAVIMAR) de transporte de hidrocarburos asignado por ley, a fin de promover e impulsar el cabotaje regulado en el país contando para tal efecto con el personal y material de la reserva naval disponible, hasta alcanzar su reactivación plena y actuar luego conforme el principio de subsidiaridad del Estado; así como, es una posibilidad institucional participar en el desarrollo económico y social del país con los medios y recursos que conforman la reserva naval, como son las embarcaciones de bandera peruana, las instalaciones marítimas, fluviales, lacustres y portuarias, a flote o en tierra con sus respectivos sistemas y equipos, y aquellos bienes y servicios que requiera la Marina de Guerra del Perú, para el cumplimiento de sus funciones, conforme lo establecido en normas y planes vigentes.

BIBLIOGRAFÍA

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). 2006. Legislación Nacional sobre acceso al mercado de servicios en los países miembros de ALADI. Consulta: 10/9/2015.

<http://www.aladi.org/nsfaladi/medrestric.nsf/3d7c3f1e93de739f032570230062c524/f3d1a23bd6f374d103257220006b4c74?OpenDocument>

Apoyo Consultoría. 2013. Infraestructura de transporte: visión al 2023 y recomendaciones de políticas. Documento. Lima: Grupo Apoyo. Consulta: 10/9/2015. http://infraestructuraparatodos.pe/assets/documentos/Documento_Final_Transporte-4.pdf

Autoridad Portuaria Nacional (APN). 2015. Ley del Sistema Portuario Nacional. Consulta: 10/9/2015. http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf

Cauchy, Eugène. 1862. Le droit maritime international : considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. Paris: Guillaumin et C, Libraires. Consulta: 10/9/2015. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf>

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN). 2005. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN). Ley N° 28522 del 25 Mayo 2005. 2011. Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021. Lima: CEPLAN.

Comunidad Andina de Naciones (CAN). 1991. Decisión 288. Libertad de acceso a la Carga Originada y Destinada, por Vía Marítima, dentro de la Subregión, vigente 4 de abril de 1991. 1992. Decisión 314. Libertad de Acceso a las Cargas Transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, vigente el 18 de febrero de 1992.

Congreso de la República del Perú (CRP). 1995. Reglamento del Congreso de la República. Lima: Edición Oficial. Imprenta del Congreso de la República. Consulta: 10/9/2015.

<http://www.congreso.gob.pe/documentos/REGLAMENTO-CONGRESO-20-11-11.pdf>

2003. Ley del Sistema Portuario Nacional Nro. 27943. Consulta: 10/9/2015.

http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf

2009. Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.

Ley N° 28522 del 17 Diciembre 2009. 2013. Proyecto de Ley N° 2774/2013-

CR del 14 Octubre 2013. Lima: CRP.

Constitución Política del Perú (CPP). 1993. Consulta: 10/9/2015. <http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf>

Corcuera, Alberto. 2007. Identificación puntual de los requerimientos en materia de transporte y logística en los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER). *Publicación DAPMDER N° 07/07*. Montevideo: Secretaría General de la ALADI. Consulta: 10/9/2015.

https://www.google.com.pe/search?q=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte+y+log%C3%ADstica+en+los+PMDER+Publicaci%C3%B3n+DAPMDER+N%C2%BA+07%2F07&oq=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte+y+log%C3%ADstica+en+los+PMDER+Publicaci%C3%B3n+DAPMDER+N%C2%BA+07%2F07&aqs=chrome..69i57.1290j0j4&sourceid=chrome&es_sm=91&ie=UTF-8

El Comercio (EC). 2013. Editorial: Carretera Azul. Diario El Comercio de Lima, viernes 21 de junio del 2013. Consulta: 10/9/2015. <http://elcomercio.pe/politica/opinion/editorial-carretera-azul-noticia-1593365>

2014a. Líderes de la Alianza del Pacífico acordaron liberar el 90% de su comercio. Diario El Comercio de Lima, viernes 24 de mayo del 2014.

Consulta: 10/9/2015. <http://elcomercio.pe/economia/peru/lideres-alianza-pacifico-acordaron-liberar-90-su-comercio-noticia-1580491>

2014b. Editorial: Cabotaje: soltando amarras. Diario El Comercio de Lima, martes 11 de noviembre del 2014. Consulta: 10/9/2015.

<http://elcomercio.pe/opinion/editorial/editorial-cabotaje-soltando-amarras-noticia-1770153>

López, Christian. 2011. Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal (Archipiélago Canario e Islas Madeira). Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. Consulta: 10/9/2015. <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/13645>

Marina de Guerra del Perú (MGP). 2015. Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú (SERNAVIMAR). Consulta: 10/9/2015. <https://www.marina.mil.pe/page/serviciosnaviero>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). 2015. Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX). Consulta: 10/9/2015. <http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/penx/index.htm>

Negrin, Ignacio. 1873. Tratado Elemental de Derecho Internacional Marítimo. Madrid. Consulta: 10/9/2015. https://books.google.com.pe/books?id=MwowaQAAMAAJ&pg=PA101&lpg=PA101&dq=territorio+flotante&source=bl&ots=Uxtgx-0TYm&sig=mfh0u8JdlpQR1bpmaR0Y8HXQMFM&hl=en&sa=X&ved=0CEEQ6AEwBTgUahUKEwjw6dLMP-_GAhXInoAKHWMQAo4#v=onepage&q=territorio%20flotante&f=false

Organización Mundial del Comercio (OMC). 2014. Trato nacional: igual trato para nacionales y extranjeros. Consulta: 10/9/2015. http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm

Sánchez, Ricardo. 2002. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. ALADI/SEC/Estudio 151. Montevideo: ALADI. Consulta: 10/9/2015. http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html

2011. Irremediable, apertura de cabotaje marítimo a extranjeros. Artículo publicado en «T21mx» el martes 13 de septiembre de 2011. Consulta: 10/9/2015. <http://t21.com.mx/maritimo/2011/09/14/irremediable-apertura-cabotaje-mari-timo-extranjeros>

Tribunal Constitucional del Perú (TC). 2013. STC 0020-2011-PI/TC del 22 Mayo 2013. Consulta: 10/9/2015. <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html>

Unión Europea (UE). 1999. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. COMISIÓN EUROPEA. Bruselas, 29.06.1999. COM(1999) 317 final. Consulta: 10/9/2015.

http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_es_final.pdf

2002. El Transporte Marítimo de Corta Distancia, Prioridad Política de la Unión Europea para la próxima década. Consulta: 10/9/2015.

[http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/\\$FILE/Transporte Maritimo de Corta Distancia.pdf](http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf)

2003. Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia [COM (2003) 155 final. Consulta: 10/9/2015.

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124258_es.htm

2007. Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007) 575 final. Bruselas: UE. Consulta: 10/9/2015. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:ES:PDF>

2008. Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta: 10/9/2015.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF>

Villena, Luis. 1981. Evolución del Cabotaje en el Perú y su situación actual. En: *Revista del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)*. Lima: IEHMP. N° 4, pp. 35-59.

EL AUTOR

Jean Jesu Doig Camino

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú (1968). Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval –Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú– (2013). Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2015). Estudios concluidos para el Doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible de la Universidad Particular «Alas Peruanas» (2014). Coordinador Académico IEHMP y Director de Doctrina Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). Catedrático invitado de la Escuela Superior de Guerra Naval (MGP) y de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas del Perú (MINDEF), en las asignaturas «Realidad Marítima» «Estrategia Marítima» y «Política Marítima».

El objeto de este ensayo académico recae en el transporte marítimo interno llamado cabotaje como el más importante interés nacional en el ámbito marítimo, por ser un servicio público esencial para el uso seguro y sustentable del mar. Así mismo, sus conclusiones se orientan en ideas fuerza que se centran en las relaciones entre la historia marítima del país y la gran estrategia nacional, los intereses marítimos y las políticas públicas nacionales, y entre el cabotaje y la economía de mercado.

