

CÓDIGO PENAL

DECRETO LEGISLATIVO N° 635

Promulgado : 03.04.91

Publicado : 08.04.91

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA:

POR CUANTO:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 188 de la Constitución Política del Perú como por Ley N° 25280 publicada el 30 de octubre de 1990, el Congreso de la República delegan en el Poder Ejecutivo la facultad de dictar mediante Decreto Legislativo el Código Penal, dentro del término de 90 días, nombrando para tal efecto una Comisión Revisora de los proyectos elaborados y facultándola a introducir en ellos las reformas que estime pertinentes;

Que mediante Ley N° 25305 publicada el 10 de febrero de 1991 el Congreso de la República concede un término adicional de 60 días para ejercer la facultad delegada;

Que la mencionada Comisión Revisora ha cumplido con presentar al Poder Ejecutivo el Proyecto de Nuevo CODIGO PENAL aprobado por ella, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 2 de la Ley 25280;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta al Congreso;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

Artículo 1.- Promúlgase el CODIGO PENAL, aprobado por la Comisión Revisora constituida por Ley N° 25280, según el texto adjunto que consta de 466 artículos distribuidos de modo y forma que a continuación se detallan:

TITULO PRELIMINAR: Artículo I al X

LIBRO I: Parte General: artículos 1° al 105°

LIBRO II: Parte Especial: artículos 106° al 439°

LIBRO III: Faltas: artículos 440° al 452°

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS: Primera a Cuarta

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los tres días del mes de abril de mil novecientos noventa y uno

ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI
Presidente Constitucional de la República

AUGUSTO ANTONIOLI VASQUEZ
Ministro de Justicia.

TITULO PRELIMINAR PRINCIPIOS GENERALES

Artículo I.- Finalidad Preventiva

Este Código tiene por objeto la prevención de delitos y faltas como medio protector de la persona humana y de la sociedad.

Artículo II.- Principio de Legalidad

Nadie será sancionado por un acto no previsto como delito o falta por la ley vigente al momento de su comisión, ni sometido a pena o medida de seguridad que no se encuentren establecidas en ella.

Artículo III.- Prohibición de la Analogía

No es permitida la analogía para calificar el hecho como delito o falta, definir un estado de peligrosidad o determinar la pena o medida de seguridad que les corresponde.

Artículo IV.- Principio de Lesividad

La pena, necesariamente, precisa de la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por la ley.

Artículo V.- Garantía Jurisdiccional

Sólo el Juez competente puede imponer penas o medidas de seguridad; y no puede hacerlo sino en la forma establecida en la ley.

Artículo VI.-Principio de Garantía de Ejecución

No puede ejecutarse pena alguna en otra forma que la prescrita por la ley y reglamentos que la desarrollen. En todo caso, la ejecución de la pena será intervenida judicialmente.

Artículo VII.-Responsabilidad Penal

La pena requiere de la responsabilidad penal del autor. Queda proscrita toda forma de responsabilidad objetiva.

Artículo VIII.- Proporcionalidad de la Pena

La pena no puede sobrepasar la responsabilidad por el hecho. La medida de seguridad sólo puede ser ordenada por intereses públicos predominantes.

Artículo IX.- Fines de la Pena y Medidas de Seguridad

La pena tiene función preventiva, protectora y resocializadora. Las medidas de seguridad persiguen fines de curación, tutela y rehabilitación.

Artículo X.-Aplicación Supletoria de la Ley Penal

Las normas generales de este Código son aplicables a los hechos punibles previstos en leyes especiales.

LIBRO PRIMERO PARTE GENERAL

TITULO I DE LA LEY PENAL

CAPITULO I APLICACIÓN ESPACIAL

Artículo 1.-Principio de Territorialidad

La Ley Penal peruana se aplica a todo el que comete un hecho punible en el territorio de la República, salvo las excepciones contenidas en el Derecho Internacional.

También se aplica a los hechos punibles cometidos en:

1. Las naves o aeronaves nacionales públicas, en donde se encuentren; y,
2. Las naves o aeronaves nacionales privadas, que se encuentren en alta mar o en espacio aéreo donde ningún Estado ejerza soberanía.

Artículo 2.- Principio de Extraterritorialidad, Principio Real o de Defensa y Principio de Personalidad Activa y Pasiva

La Ley Penal peruana se aplica a todo delito cometido en el extranjero, cuando:

1. El agente es funcionario o servidor público en desempeño de su cargo;
2. Atenta contra la seguridad o la tranquilidad públicas, siempre que produzca sus efectos en el territorio de la República;
3. Agravia al Estado y la defensa nacional; a los Poderes del Estado y el orden constitucional o al orden monetario;
4. Es perpetrado contra peruano o por peruano y el delito esté previsto como susceptible de extradición según la Ley peruana, siempre que sea punible también en el Estado en que se cometió y el agente ingresa de cualquier manera al territorio de la República; y,
5. El Perú está obligado a reprimir conforme a tratados internacionales.

Artículo 3.- Principio de Representación

La Ley Penal peruana podrá aplicarse cuando, solicitada la extradición, no se entregue al agente a la autoridad competente de un Estado extranjero.

Artículo 4.- Excepciones al Principio de Extraterritorialidad

Las disposiciones contenidas en el Artículo 2º, incisos 2, 3, 4 y 5, no se aplican:

1. Cuando se ha extinguido la acción penal conforme a una u otra legislación;
2. Cuando se trata de delitos políticos o hechos conexos con ellos; y,

3. Cuando el procesado ha sido absuelto en el extranjero o el condenado ha cumplido la pena o ésta se halla prescrita o remitida.

Si el agente no ha cumplido totalmente la pena impuesta, puede renovarse el proceso ante los tribunales de la República, pero se computará la parte de la pena cumplida.

Artículo 5.-Principio de Ubicuidad

El lugar de comisión de un delito es aquél en el cual el autor o partícipe ha actuado u omitido la obligación de actuar o en el que se producen sus efectos.

CAPITULO II

APLICACIÓN TEMPORAL

Artículo 6.- Principio de Combinación

La Ley Penal aplicable es la vigente en el momento de la comisión del hecho punible. No obstante, se aplicará la más favorable al reo, en caso de conflicto en el tiempo de leyes penales.

Si durante la ejecución de la sanción se dictare una ley más favorable al condenado, el Juez sustituirá la sanción impuesta por la que corresponda, conforme a la nueva ley.

CONCORDANCIA: L. N° 27454

Artículo 7.- Retroactividad benigna

Si, según la nueva ley, el hecho sancionado en una norma anterior deja de ser punible, la pena impuesta y sus efectos se extinguen de pleno derecho.

Artículo 8.- Leyes temporales

Las leyes destinadas a regir sólo durante un tiempo determinado se aplican a todos los hechos cometidos durante su vigencia, aunque ya no estuvieren en vigor, salvo disposición en contrario.

Artículo 9.-Momento de comisión del delito

El momento de la comisión de un delito es aquél en el cual el autor o partícipe ha actuado u omitido la obligación de actuar, independientemente del momento en que el resultado se produzca.

CAPITULO III

APLICACIÓN PERSONAL

Artículo 10.- Principio de Igualdad

Ley Penal se aplica con igualdad. Las prerrogativas que por razón de la función o cargo se reconocen a ciertas personas habrán de estar taxativamente previstas en las leyes o tratados internacionales.

LIBRO SEGUNDO

PARTE ESPECIAL

DELITOS

TITULO I

DELITOS CONTRA LA VIDA, EL CUERPO Y LA SALUD

CAPITULO I HOMICIDIO

Artículo 106.- Homicidio Simple

El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años.

Artículo 108.- Homicidio calificado - Asesinato

Será reprimido con pena privativa de libertad no menor de quince años el que mate a otro concurriendo cualquiera de las circunstancias siguientes:

1. Por ferocidad, por lucro o por placer;
2. Para facilitar u ocultar otro delito;
3. Con gran crueldad o alevosía;
4. Por fuego, explosión, veneno o por cualquier otro medio capaz de poner en peligro la vida o salud de otras personas. (*)

(*) Texto vigente conforme a la modificación establecida por el Artículo 1 de la Ley N° 27472 publicada el 05-06-2001

Nota: Este artículo fue anteriormente modificado por el Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 896, publicado el 24-05-98, expedido con arreglo a la Ley N° 26950, que otorga al Poder Ejecutivo facultades para legislar en materia de seguridad nacional

CONCORDANCIA: R. Adm. N° 185-2001-P-CSJLI-PJ

CAPITULO III LESIONES

Artículo 121.- Lesiones graves

El que causa a otro daño grave en el cuerpo o en la salud, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de ocho años. Se consideran lesiones graves:

1. Las que ponen en peligro inminente la vida de la víctima.
2. Las que mutilan un miembro u órgano principal del cuerpo o lo hacen impropio para su función, causan a una persona incapacidad para el trabajo, invalidez o anomalía psíquica permanente o la desfiguran de manera grave y permanente.
3. Las que infieren cualquier otro daño a la integridad corporal, o a la salud física o mental de una persona que requiera treinta o más días de asistencia o descanso, según prescripción facultativa.

Cuando la víctima muere a consecuencia de la lesión y si el agente pudo prever este resultado, la pena será no menor de cinco ni mayor de diez años.

TITULO IV DELITOS CONTRA LA LIBERTAD

CAPITULO I VIOLACIÓN DE LA LIBERTAD PERSONAL

Artículo 151.- Coacción

El que, mediante amenaza o violencia, obliga a otro a hacer lo que la ley no manda o le impide hacer lo que ella no prohíbe será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años.

Artículo 152.- Secuestro

Será reprimido con pena privativa de libertad no menor de diez ni mayor de quince años el que, sin derecho, motivo ni facultad justificada, priva a otro de su libertad personal, cualquiera sea el móvil, el propósito, la modalidad o circunstancia o tiempo que el agraviado sufra la privación o restricción de su libertad.

La pena será no menor de veinte ni mayor de veinticinco años cuando:

1. Se abusa, corrompe, trata con crueldad o pone en peligro la vida o salud del agraviado.
2. Se pretexta enfermedad mental inexistente en el agraviado.
3. El agraviado es funcionario, servidor público o representante diplomático.
4. El agraviado es secuestrado por sus actividades en el sector privado.
5. El agraviado es pariente, dentro del tercer grado de consanguinidad o segundo de afinidad con las personas referidas en los incisos 3 y 4 precedentes.
6. El agraviado es menor de edad o anciano.
7. Tiene por objeto obligar a un funcionario o servidor público a poner en libertad a un detenido o a una autoridad a conceder exigencias ilegales.
8. Se comete para obligar al agraviado a incorporarse a una agrupación criminal o a una tercera persona para que preste al agente del delito ayuda económica o su concurso bajo cualquier modalidad.
9. El que con la finalidad de contribuir a la comisión del delito de secuestro, suministra información que haya conocido por razón o con ocasión de sus funciones, cargo u oficio, o suministre deliberadamente los medios para la perpetración del delito.
- “10. Se comete para obtener tejidos somáticos de la víctima, sin grave daño físico o mental.” (2)

La pena será de cadena perpetua cuando el agraviado resulte con graves daños en el cuerpo o en la salud física o mental, o muere durante el secuestro, o a consecuencia de dicho acto.(1)

(1) Texto vigente conforme a la modificación establecida por el Artículo 1 de la Ley N° 27472 publicada el 05-06-2001

Nota: Este artículo fue modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 896, publicado el 24-05-98, expedido con arreglo a la Ley N° 26950, que otorga al Poder Ejecutivo facultades para legislar en materia de seguridad nacional.

Este Artículo anteriormente fue modificado por el Artículo Primero de la Ley N° 26630, publicado el 21.06.96

(2) Inciso incorporado por la Tercera Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 28189, publicada el 18-03-2004.

CONCORDANCIA: R.Adm. N° 185-2001-P-CSJLI-PJ
Ley N° 27765, Art. 6

TITULO V DELITOS CONTRA EL PATRIMONIO

CAPITULO II ROBO

Artículo 188.- Robo

El que se apodera ilegítimamente de un bien mueble total o parcialmente ajeno, para aprovecharse de él, sustrayéndolo del lugar en que se encuentra, empleando violencia contra la persona o amenazándola con un peligro inminente para su vida o integridad física será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de ocho años.(*).

(*) Texto vigente conforme a la modificación establecida por el Artículo 1 de la Ley N° 27472 publicada el 05-06-2001

(*) Este artículo fue anteriormente modificado artículo 1 del Decreto Legislativo N° 896, publicado el 24-05-98, expedido con arreglo a la Ley N° 26950, que otorga al Poder Ejecutivo facultades para legislar en materia de seguridad ciudadana

Texto vigente conforme a la modificación establecida por el Artículo 1 de la Ley N° 27472 publicada el 05-06-2001

Nota: este artículo fue modificado, inicialmente, por el Artículo 1 de la Ley N° 26319 publicado el 01-06-94

CONCORDANCIA: R.Adm. N° 185-2001-P-CSJLI-PJ

Artículo 189.- Robo agravado

La pena será no menor de diez ni mayor de veinte años, si el robo es cometido:

1. En casa habitada.
2. Durante la noche o en lugar desolado.
3. A mano armada.

4. Con el concurso de dos o más personas.
5. En cualquier medio de locomoción de transporte público o privado de pasajeros o de carga.
6. Fingiendo ser autoridad o servidor público o trabajador del sector privado o mostrando mandamiento falso de autoridad.
7. En agravio de menores de edad o ancianos.

La pena será no menor de veinte ni mayor de veinticinco años, si el robo es cometido:

1. Cuando se cause lesiones a la integridad física o mental de la víctima.
2. Con abuso de la incapacidad física o mental de la víctima o mediante el empleo de drogas y/o insumos químicos o fármacos contra la víctima.
3. Colocando a la víctima o a su familia en grave situación económica.
4. Sobre bienes de valor científico o que integren el patrimonio cultural de la nación.

La pena será de cadena perpetua cuando el agente actúe en calidad de integrante de una organización delictiva o banda, o si como consecuencia del hecho se produce la muerte de la víctima o se le causa lesiones graves a su integridad física o mental.(*)

(*) Texto vigente conforme a la modificación establecida por el Artículo 1 de la Ley N° 27472 publicada el 05-06-2001

(*) Este artículo fue anteriormente modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 896, publicado el 24-05-98, expedido con arreglo a la Ley N° 26950, que otorga al Poder Ejecutivo facultades para legislar en materia de seguridad ciudadana

Nota: este artículo fue inicialmente modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 26630 publicado el 21-06-96

CAPITULO VII EXTORSIÓN

Artículo 200.- Extorsión

El que mediante violencia, amenaza o manteniendo en rehén a una persona, obliga a ésta o a otra a otorgar al agente o a un tercero una ventaja económica indebida o de cualquier otra índole, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de doce años.

La pena será privativa de libertad no menor de veinte años cuando:

1. El rehén es menor de edad.
2. El secuestro dura más de cinco días.
3. Se emplea crueldad contra el rehén.
4. El rehén ejerce función pública o privada o es representante diplomático.

5. El rehén es inválido o adolece de enfermedad.
6. Es cometido por dos o más personas.

La pena será no menor de veinticinco años si el rehén muere y no menor de doce ni mayor de quince años si el rehén sufre lesiones graves a su integridad física o mental.”(*)

(*) Texto vigente conforme a la modificación establecida por el Artículo 1 de la Ley N° 27472 publicada el 05-06-2001

(*) Este artículo anteriormene fue modificado por el Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 896, publicado el 24-05-98, expedido con arreglo a la Ley N° 26950, que otorga al Poder Ejecutivo facultades para legislar en materia de seguridad nacional

CONCORDANCIA: R.Adm. N° 185-2001-P-CSJLI-PJ

TITULO XII DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA

CAPITULO II DELITOS CONTRA LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, COMUNICACIÓN Y OTROS SERVICIOS PÚBLICOS

Artículo 280.- Atentado contra los medios de transporte colectivo o de comunicación
El que, a sabiendas, ejecuta cualquier acto que pone en peligro la seguridad de naves, aeronaves, construcciones flotantes o de cualquier otro medio de transporte colectivo o de comunicación destinado al uso público, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años.

Si el hecho produce naufragio, varamiento, desastre, muerte o lesiones graves y el agente pudo prever estos resultados, la pena será no menor de ocho ni mayor de veinte años.

Artículo 281.- Atentado contra la seguridad común
Será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de ocho años, el que crea un peligro para la seguridad común, realizando cualquiera de las conductas siguientes:

1. Atenta contra fábricas, obras o instalaciones destinadas a la producción, transmisión, almacenamiento o provisión de electricidad o de sustancias energéticas, o contra instalaciones destinadas al servicio público de aguas corrientes.

2. Atenta contra la seguridad de los medios de telecomunicación pública o puestos al servicio de la seguridad de transportes destinados al uso público.

3. Dificulta la reparación de los desperfectos en las fábricas, obras o instalaciones a que se refieren los incisos anteriores.

Artículo 282.-Forma culposa
El que, por culpa, ocasiona alguno de los hechos de peligro previstos en los artículos 280° y 281° será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años.

Artículo 283.-Entorpecimiento al funcionamiento de servicios públicos

El que, sin crear una situación de peligro común, impide, estorba o entorpece el normal funcionamiento de los transportes, o servicios públicos de comunicación, o de provisión de aguas, electricidad o de sustancias energéticas similares, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de cuatro años.

"En los casos en que el agente actúe con violencia y atente contra la integridad física de las personas o cause grave daño a la propiedad pública o privada, la pena privativa de la libertad será no menor de tres ni mayor de seis años." (*)

(*) Párrafo incorporado por el Artículo 1 de la Ley N° 27686, publicada el 19-03-2002.

24/05/2001.- R. Leg. N° 27458.- **Aprueba la adhesión del Perú al "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima". (25/05/2001)**

**RESOLUCION LEGISLATIVA
N° 27458 (1)(2)**

(1) Aclarado por el D.S. N° 046-2001-RE, publicado el 13/06/2001

Nota: La presente norma, aprueba adhesión del Perú al "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima".

(2) Establecida su vigencia por el Of. 0-1-A/158-2001-RE(GAB)

Nota: Esta norma dispone que de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores mediante Oficio RE (FAB) N° 0-3-A/158, comunica que el referido instrumento internacional, suscrito el 10 de marzo de 1988, ratificado por Decreto Supremo N° 046-2001-RE del 12 de junio de 2001, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 13 de junio de 2001 entrará en vigencia para el Perú, el 17 de octubre del año 2001.

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA;

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCION LEGISLATIVA QUE APRUEBA LA ADHESION DEL PERU AL "CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION MARITIMA"

Artículo 1°.- Objeto de la resolución

Apruébase la adhesión del Perú al "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima", adoptado en Roma, República Italiana, el 10 de marzo de 1988.

Artículo 2°.- Reserva

De conformidad con el párrafo 2 del Artículo 16° del "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima", el Gobierno del Perú declara que no se considera obligado por el párrafo 1 de dicho artículo.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los dieciocho días del mes de mayo de dos mil uno.

CARLOS FERRERO, Presidente a.i. del Congreso de la República. HENRY PEASE GARCIA, Segundo Vicepresidente del Congreso de la República.

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Lima, 24 de mayo de 2001

Cúmplase, comuníquese, regístrese, publíquese y archívese.

VALENTIN PANIAGUA CORAZAO, Presidente Constitucional de la República. JAVIER PEREZ DE CUELLAR, Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Relaciones Exteriores.

CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION MARITIMA

Los Estados Partes en el presente Convenio,

TENIENDO PRESENTES los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales y al fomento de las relaciones de amistad y cooperación entre los Estados,

RECONOCIENDO en particular que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona, como se establece en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos,

PROFUNDAMENTE PREOCUPADOS por la escalada mundial de los actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro vidas humanas inocentes o causan su pérdida, comprometen las libertades fundamentales y atentan gravemente contra la dignidad del ser humano,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima comprometen la seguridad de las personas y de los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios marítimos y socaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la navegación marítima,

CONSIDERANDO que la realización de tales actos preocupa gravemente a toda la comunidad internacional,

CONVENCIDOS de la necesidad urgente de fomentar la cooperación internacional entre los Estados con miras a elaborar y adoptar medidas eficaces y prácticas para la prevención de todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y para el enjuiciamiento y castigo de sus perpetradores,

RECORDANDO la resolución 40/61 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 9 de diciembre de 1985, en la que, entre otras cosas, se "Insta a todos los Estados, unilateralmente y en cooperación con otros Estados, y con los órganos competentes de las Naciones Unidas, a que contribuyan a la eliminación gradual de las causas subyacentes del terrorismo internacional y a que presten especial atención a todas las situaciones, incluidos el colonialismo y el racismo, así como aquéllas en que haya violaciones masivas y patentes de los derechos humanos y las libertades fundamentales, o las de ocupación extranjera, que puedan dar origen al terrorismo internacional y poner en peligro la paz y la seguridad internacionales",

RECORDANDO ASIMISMO que la resolución 40/61 "condena inequívocamente y califica de criminales todos los actos, métodos y prácticas de terrorismo, dondequiera y por quienquiera sean cometidos, incluidos los que ponen en peligro las relaciones de amistad entre los Estados y su seguridad",

RECORDANDO TAMBIEN que mediante la resolución 40/61 se invitó a la Organización Marítima Internacional a que estudiara "el problema del terrorismo a bordo de barcos o contra éstos con miras a formular recomendaciones sobre la adopción de medida apropiadas",

TENIENDO EN CUENTA la resolución A.584(14) de 20 de noviembre de 1985, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, que insta a que se elaboren medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguarda de su pasaje y tripulación,

OBSERVANDO que los actos de la tripulación, que están sujetos a la disciplina normal de a bordo, quedan fuera del ámbito del presente Convenio,

AFIRMANDO la conveniencia de someter a revisión constante las reglas y normas relativas a la prevención y sanción de los actos ilícitos contra los buques y las personas a bordo de éstos, de manera que tales reglas y normas puedan actualizarse cuando sea necesario y, en tal sentido, tomando nota con satisfacción de las medidas para prevenir los actos ilícitos contra los pasajeros y tripulantes a bordo de los buques, recomendadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional,

AFIRMANDO ADEMÁS que las materias no reguladas por el presente Convenio seguirán rigiéndose por las normas y principios de derecho internacional general,

RECONOCIENDO la necesidad de que todos los Estados, al combatir los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, se ajusten estrictamente a las normas y principios de derecho internacional general,

CONVIENEN:

ARTICULO 1

A los efectos del presente Convenio, por "buque" se entenderá toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marítimo, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier otro artefacto flotante.

ARTICULO 2

1. El presente Convenio no se aplica:

a) a los buques de guerra; ni

b) a los buques propiedad de un Estado, o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanera o policial; ni
c) a los buques que hayan sido retirados de la navegación o desarmados.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.

ARTICULO 3

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:

a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o

b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o

c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o

d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o

e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o

f) difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque; o

g) lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f).

2. También comete delito toda persona que:

a) intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o

b) induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o

c) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.

ARTICULO 4

1. El presente Convenio se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas.

2. En los casos en que el Convenio no sea aplicable de conformidad con el artículo 1 lo será no obstante si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado Parte distinto del Estado a que se hace referencia en el párrafo 1.

ARTICULO 5

Cada Estado se obliga a establecer para los delitos enunciados en el artículo 3 penas adecuadas en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave de dichos delitos.

ARTICULO 6

1. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3 cuando el delito sea cometido:

a) contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado; o

b) en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o

c) por un nacional de dicho Estado.

2. Un Estado Parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:

a) sea cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado; o

b) un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o

c) sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa.

3. Todo Estado Parte que haya establecido la jurisdicción indicada en el párrafo 2 lo notificará al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamado "el Secretario General"). Si ese Estado Parte deroga con posterioridad tal jurisdicción lo notificará al Secretario General.

4. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3, en los casos en que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición a ninguno de los Estados Partes que hayan establecido jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente artículo.

5. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de conformidad con la legislación interna.

ARTICULO 7

1. Todo Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si estima que las circunstancias lo justifican, procederá, de conformidad con su legislación, a la detención de éste o tomará otras medidas para asegurar su presencia durante el tiempo que sea necesario a fin de permitir la tramitación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos, con arreglo a su propia legislación.

3. Toda persona respecto de la cual se adopten las medidas mencionadas en el párrafo 1 tendrá derecho a:

a) ponerse sin demora en comunicación con el representante competente más próximo del Estado del que sea nacional o al que competa por otras razones establecer dicha comunicación o, si se trata de una persona apátrida, del Estado en cuyo territorio tenga su residencia habitual,

b) ser visitada por un representante de dicho Estado.

4. Los derechos a que se hace referencia en el párrafo 3 se ejercerán de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado en cuyo territorio se halle el delincuente o presunto delincuente, a condición, no obstante, de que las leyes y reglamentos mencionados permitan que se cumpla plenamente el propósito de los derechos enunciados en el párrafo 3.

5. Cuando un Estado Parte, en virtud del presente artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican a los Estados que hayan establecido jurisdicción de conformidad con el párrafo 1 del artículo 6 y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo comunicará sin dilación los resultados de ésta a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

ARTICULO 8

1. El capitán de un buque de un Estado Parte (el "Estado del pabellón") podrá entregar a las autoridades de cualquier otro Estado Parte (el "Estado receptor") a cualquier persona respecto de la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido alguno de los delitos enunciados en el artículo 3.

2. El Estado del pabellón se asegurará de que el capitán de un buque de su pabellón tenga, siempre que sea factible y a ser posible antes de entrar en el mar territorial del Estado receptor llevando a bordo a cualquier persona a la que el capitán se disponga a entregar de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, la obligación de comunicar a las autoridades del Estado receptor su propósito de entregar a esa persona y las razones para ello.

3. El Estado receptor aceptará la entrega, salvo cuando tenga razones para estimar que el Convenio no es aplicable a los hechos que motivan la entrega, y procederá de conformidad con lo dispuesto en

el artículo 7. Toda negativa de aceptar una entrega deberá ir acompañada de una exposición de las razones de tal negativa.

4. El Estado del pabellón se asegurará de que el capitán de un buque de su pabellón tenga la obligación de suministrar a las autoridades del Estado receptor las pruebas relacionadas con el presunto delito que obren en poder del capitán.

5. El Estado receptor que haya aceptado la entrega de una persona de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3, podrá a su vez pedir al Estado del pabellón que acepte la entrega de esa persona. El Estado del pabellón examinará cualquier petición de esa índole y si la acepta procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7. Si el Estado del pabellón rechaza la petición, entregará al Estado receptor una exposición de sus razones para tal rechazo.

ARTICULO 9

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a las reglas de derecho internacional relativas a la competencia que tienen los Estados para investigar o ejercer su jurisdicción a bordo de buques que no enarbolan su pabellón.

ARTICULO 10

1. El Estado Parte en cuyo territorio sea hallado el delincuente o presunto delincuente, en los casos a los que es aplicable el artículo 6, si no procede a la extradición del mismo, someterá sin dilación el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, mediante el procedimiento judicial acorde con la legislación de dicho Estado, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio.

Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a cualquier otro delito de naturaleza grave, de acuerdo con la legislación de dicho Estado.

2. Toda persona encausada en relación con cualquiera de los delitos enunciados en el artículo 3 recibirá garantías de un trato justo en todas las fases del procedimiento, incluido el disfrute de todos los derechos y garantías estipulados para dicho procedimiento en la legislación del Estado del territorio en que se halla.

ARTICULO 11

1. Los delitos enunciados en el artículo 3 se considerarán incluidos entre los delitos que dan lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Partes. Los Estados Partes se comprometen a incluir tales delitos como casos de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí.

2. Si un Estado Parte que subordine la extradición a la existencia de un tratado recibe de otro Estado Parte, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, el Estado Parte requerido podrá, a su elección, considerar el presente Convenio como la base jurídica para la extradición referente a los delitos enunciados en el artículo 3. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por la legislación del Estado Parte requerido.

3. Los Estados Partes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos enunciados en el artículo 3 como casos de extradición entre ellos, con sujeción a las condiciones exigidas por la legislación del Estado requerido.

4. En caso necesario, los delitos enunciados en el artículo 3, a fines de extradición entre los Estados Partes, se considerarán como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que fueron perpetrados sino también en un lugar dentro de la jurisdicción del Estado Parte que requiere la extradición.

5. Un Estado Parte que reciba más de una solicitud de extradición de parte de Estados que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con el artículo 7 y que resuelva no enjuiciar, tendrá debidamente en cuenta, al seleccionar el Estado al cual concede la extradición del delincuente o del presunto delincuente, los intereses y responsabilidades del Estado Parte cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento de la comisión del delito.

6. Al estudiar una solicitud de extradición de un presunto delincuente de conformidad con el presente Convenio, el Estado requerido tendrá debidamente en cuenta si los derechos de esa persona, tal como se enuncian en el párrafo 3 del artículo 7, pueden ser ejercidos en el Estado requiriente.

7. Respecto de los delitos definidos en el presente Convenio, las disposiciones de todos los tratados y arreglos de extradición aplicables entre Estados Partes quedan modificadas entre los Estados Partes en la medida en que sean incompatibles con el presente Convenio.

ARTICULO 12

1. Los Estados Partes se prestarán todo el auxilio posible en lo que respecta a cualquier procedimiento penal relativo a los delitos enunciados en el artículo 3, incluyendo el auxilio para la obtención de pruebas necesarias para el proceso que obren en su poder.

2. Los Estados Partes cumplirán las obligaciones que les incumban en virtud del párrafo 1 de conformidad con los tratados de auxilio judicial recíproco que existan entre ellos. En ausencia de dichos tratados los Estados Partes se prestarán dicho auxilio de conformidad con su legislación interna.

ARTICULO 13

1. Los Estados Partes cooperarán en la prevención de los delitos enunciados en el artículo 3, en particular:

a) adoptando todas las medidas factibles a fin de impedir que se prepare en sus respectivos territorios la comisión de dichos delitos, tanto dentro como fuera de ellos;

b) intercambiando información, de conformidad con su legislación interna, y coordinando medidas administrativas y de otra índole adoptadas, según proceda, para impedir que se cometan los delitos enunciados en el artículo 3.

2. Cuando, con motivo de haberse cometido un delito enunciado en el artículo 3, se produzca retraso o interrupción en la travesía de un buque, todo Estado Parte en cuyo territorio se encuentren el buque, los pasajeros o la tripulación, estará obligado a hacer todo lo posible para evitar que el buque, sus pasajeros, sus tripulantes o su carga sean objeto de inmovilización o demora indebidas.

ARTICULO 14

Todo Estado Parte que tenga razones para creer que se va a cometer uno de los delitos enunciados en el artículo 3, suministrará lo antes posible, de acuerdo con su legislación interna, toda la información pertinente de que disponga a los Estados que, a su juicio, puedan establecer jurisdicción de conformidad con el artículo 7.

ARTICULO 15

1. Cada Estado Parte comunicará lo antes posible al Secretario General, actuando de conformidad con su legislación interna, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

a) las circunstancias del delito;

b) las medidas tomadas conforme al párrafo 2 del artículo 13;

c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

2. El Estado Parte en que se entable una acción penal contra el presunto delincuente comunicará, de conformidad con su legislación interna, el resultado final de esa acción al Secretario General.

3. El Secretario General trasladará la información transmitida de conformidad con los párrafos 1 y 2 a todos los Estados Partes, a todos los Miembros de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización"), a los demás Estados interesados y a las organizaciones intergubernamentales de carácter internacional pertinentes.

ARTICULO 16

1. Toda controversia que surja entre dos o más Estados Partes con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio que no pueda ser resuelta mediante negociaciones dentro de un plazo razonable se someterá a arbitraje a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguen

ponerse de acuerdo sobre la forma de arbitraje, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Cada Estado podrá, en el momento de la firma o ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o de su adhesión a él, declarar que no se considera obligado por una cualquiera o por ninguna de las disposiciones del párrafo 1. Los demás Estados Partes no quedarán obligados por tales disposiciones ante un Estado Parte que haya formulado tal reserva.

3. Todo Estado Parte que haya formulado una reserva de conformidad con el párrafo 2 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.

ARTICULO 17

1. El presente Convenio estará abierto el 10 de marzo de 1988, en Roma, a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y desde el 14 de marzo de 1988 hasta el 9 de marzo de 1989, en la sede de la Organización, a la firma de todos los Estados. Después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión.

2. Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

ARTICULO 18

1. El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que quince Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el oportuno instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para un Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto noventa días después de la fecha en que se haya efectuado tal depósito.

ARTICULO 19

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de un año a contar de la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General.

3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

ARTICULO 20

1. La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2. El Secretario General convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente Convenio con objeto de revisarlo o enmendarlo, a petición de un tercio de los Estados Partes o de diez Estados Partes, si esta cifra es mayor.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que es aplicable al Convenio, en su forma enmendada.

ARTICULO 21

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.
2. El Secretario General:
 - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo, y a todos los Miembros de la Organización, de:
 - i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha en que se produzca;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
 - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio y de la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
 - iv) la recepción de toda declaración o notificación formulada en virtud del presente Convenio;
 - b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
3. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 22

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO EN Roma el día diez de marzo de mil novecientos ochenta y ocho.

28/06/2005.- R.D. N° 330-2005/DCG.- **Establece disposiciones relativas a Protección Marítima, aplicables a buques que deseen entrar a Puerto Nacional. (24/08/2005)**

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 330-2005/DCG

28 de junio de 2005

CONSIDERANDO:

Que, la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS 74/78), adoptó el 12 de diciembre 2002, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, así como las enmiendas al referido convenio internacional, relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítima, que entraron en vigor internacional el 1 de julio del 2004;

Que, el Artículo 3° de la Ley N° 26620 **[T.241,§072]**, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, establece que corresponde a la Autoridad Marítima aplicar y hacer cumplir dicha 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 indicada Ley;

Que, con Decreto Supremo N° 019-2004-MTC **[T.335,§164]** de fecha 22 abril 2004 se dictan las medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección del Buque y de la Instalaciones Portuarias (Código PBIP), estableciéndose que la Autoridad Marítima, Ministerio de Defensa - Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, es la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a los buques;

Que, la Regla XI-2/9.2.2 del Convenio Internacional SOLAS 74, enmendado, establece que todo buque al que le sea aplicable el Capítulo XI-2 del Indicado Convenio, y que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante facilitará información, a funcionarios debidamente autorizados por el gobierno, que garantice el cumplimiento del indicado Capítulo XI-2 - Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima - antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control;

Que, según Circular MSC/Circ. 1130 de fecha 14 diciembre 2004 el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a poner en conocimiento a los Oficiales autorizados para llevar a cabo las medidas de control y cumplimiento establecidas en la Regla XI-2/9 del SOLAS, la "GUÍA PARA CAPITANES, COMPAÑÍAS Y OFICIALES DEBIDAMENTE AUTORIZADOS ACERCA DE LOS REQUISITOS RELACIONADOS CON LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA A LA PROTECCIÓN ANTES DE LA ENTRADA DE UN BUQUE A PUERTO";

De conformidad con lo propuesto por el Director de Control de Intereses Acuáticos y el Comandante de Operaciones Guardacostas, y a lo opinado por el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas;

SE RESUELVE:

1.- Disponer que todo buque al que se le aplica el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74, en su forma enmendada, y que desee entrar a Puerto Nacional deberá presentar a la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas - con SETENTA Y DOS (72) horas de anticipación a su arribo a puerto nacional, la información que se detalla en el Anexo "A" a la presente Resolución, relativa a Protección Marítima, a fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control. En caso que el tiempo de navegación a puerto nacional sea menor a SETENTA Y DOS (72) horas, la información requerida deberá ser transmitida al zarpe.

2.- Aprobar los "PROCEDIMIENTOS PARA LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA A LA PROTECCIÓN MARÍTIMA, ANTES DEL ARRIBO DE UN BUQUE A PUERTO NACIONAL" del Anexo "B" a la presente resolución.

3.- La información de Protección Marítima presentada por los buques será evaluada por la Autoridad Marítima y podrán tomarse las acciones correspondientes de acuerdo con los procedimientos del Anexo "C" a la presente resolución.

4.- La presente Resolución Directoral entrará en vigencia Treinta (30) días después de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

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

LUIS ALEJANDRO RAMOS ORMEÑO, Director General de Capitanías y Guardacostas.

ANEXO "A"

INFORMACIÓN RELATIVA A LA PROTECCIÓN MARÍTIMA A SER PRESENTADA POR LOS BUQUES QUE DESEEN ENTRAR A PUERTO NACIONAL

Los buques de navegación marítima internacional a los cuales se les aplica el Capítulo XI-2 del SOLAS y que deseen entrar a Puerto Nacional, presentarán a la Autoridad Marítima Nacional - con Setenta y dos (72) Horas de anticipación a su arribo a puerto nacional, la siguiente información que garantice el cumplimiento del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional SOLAS 74 y el Código PBIP; en caso que el tiempo de navegación a puerto nacional sea menor a SETENTA Y DOS (72) horas, la información requerida deberá ser transmitida al zarpe:

- 1.- Información que indique que el buque está en posesión de un Certificado Internacional de Protección del Buque, válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;
- 2.- El nivel de protección al que opera el buque en ese momento;
- 3.- Confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado;
- 4.- Registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante.
- 5.- Declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.
- 6.- Registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbore el pabellón de un Estado que no sea Gobierno Contratante.
- 7.- Registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbore el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que cumplir con el Capítulo XI-2 y la Parte A del Código PBIP. tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a dicho buque en virtud de otras disposiciones;
- 8.- En el caso de que haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación desde el punto de vista de la protección.
- 9.- Información recogida en el Registro Sinóptico Continuo (CSR). El CSR debe ser llevado a bordo del buque y tiene el propósito de proporcionar un record histórico del buque que contiene toda la información registrada del mismo a la fecha.
- 10.- Ubicación del Buque en el momento de efectuar la notificación.
- 11.- Hora prevista de arribo del buque al Puerto.
- 12.- Lista de Tripulantes.
- 13.- Descripción general de la carga a bordo del buque.
- 14.- Lista de Pasajeros.
- 15.- Información respecto al responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque.
- 16.- Información respecto de quién es responsable de decidir a qué fin se destina el buque.
- 17.- En el caso que el buque opere con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento.

ANEXO "B"

"PROCEDIMIENTOS PARA LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA A LA PROTECCIÓN MARÍTIMA ANTES DEL ARRIBO DE UN BUQUE A PUERTO NACIONAL"

- 1.- La información detallada en el Anexo "A" debe ser presentada por el Capitán del Buque. Sin

embargo, el Oficial de Protección del Buque y el Oficial de Protección de la Compañía pueden presentar la información a nombre del Capitán. Eventualmente, el Agente del Buque en el Puerto al que el buque desea entrar puede también, bajo la expresa autorización del Capitán de la nave, presentar la información a nombre de dicho Capitán.

2.- La información detallada en el Anexo "A" será presentada utilizando el formato del Apéndice I al presente Anexo.

3.- El formato del Apéndice I será remitido a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas al siguiente Punto de Contacto:

Comandancia de Operaciones Guardacostas:

Fax: +51-1-4291547

E-mail: dicapolimar@marina.mil.pe

4.- El formato del Apéndice I se encuentra en la página Web de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas: <http://www.dicapi.mil.pe>

ANEXO "C"

PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN Y TOMA DE DECISIONES RESPECTO DE LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA PROTECCIÓN MARÍTIMA A SER PRESENTADA POR LOS BUQUES QUE DESEEN ENTRAR A PUERTO NACIONAL

1.- La Autoridad Marítima Nacional en función de la información recibida evaluará si el buque presenta riesgo a la protección y en caso existan motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el Capítulo XI/2 o en la Parte A del Código PBIP se establecerá comunicación con el buque y sus Agentes Marítimos para rectificar el incumplimiento, caso contrario la Autoridad Marítima podrá adoptar alguna de las siguientes disposiciones:

- a) Exigir que el buque acuda a un lugar determinado en el dominio marítimo o aguas interiores.
- b) En caso el buque se encuentre en el dominio marítimo, se podrá disponer la intervención e inspección del mismo por Unidades Guardacostas.
- c) Denegar el ingreso a Puerto.

2.- Por "motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el Capítulo XI/2 o en la Parte A del Código PBIP" se entiende la existencia de pruebas o información fiable de que el buque no se ajusta a lo prescrito en el Capítulo XI-2 del SOLAS o en la Parte A del Código PBIP. Entre los posibles motivos fundados se incluyen los siguientes:

- a) Existencia de un certificado PBIP que no es válido o ha expirado;
- b) Pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves del equipo, los documentos o los medios de protección prescritos en el Capítulo XI-2 del SOLAS o en la Parte A del Código PBIP;
- c) Recepción de un informe o queja que indique que el buque no cumple las disposiciones del Capítulo XI-2 del SOLAS o en la Parte A del Código PBIP;
- d) Prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otro buque, en los casos en que la instalación portuaria o el otro buque incumplan lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del SOLAS o en la Parte A del Código PBIP y el buque no haya efectuado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos pertinentes de protección del buque;
- e) Prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otra fuente (por ejemplo otro buque o un helicóptero), en los casos en que la instalación portuaria o esa fuente no tengan que cumplir lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del SOLAS o en la Parte A del Código PBIP y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes;
- f) El buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial.

3.- En todos los casos en que se deniegue la entrada de un buque a puerto se comunicará todos

los hechos a las Autoridades de los Estados interesados, en la cual se incluirá la siguiente información, si se conoce:

- a) Nombre del buque, bandera, número de identificación OMI, N° de Matrícula o registro, Indicativo de llamada internacional, tipo de buque y carga;
- b) Motivo de la denegación de la entrada al puerto o a las zonas portuarias;
- c) La naturaleza del incumplimiento relacionado con la protección;
- d) Si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;
- e) Último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;
- f) Cualquier instrucción que se haya dado al buque, como por ejemplo notificación durante el viaje;
- g) Información disponible sobre el nivel de protección en el que opera el buque en ese momento;
- h) Información relativa a cualquier comunicación que se haya mantenido con la Administración del Estado cuya bandera el buque tenga derecho a enarbolar;
- i) Punto de contacto de la Autoridad Marítima Nacional;
- j) Lista de Tripulantes;
- k) Toda otra información pertinente.

(*) Ver Formato en El Peruano del día 24/08/2005, Págs. 299076 a 299078

15/12/2003.- R.D. N° 0753-2003/DCG.- **Aprueba normas para la obtención de certificados de protección de buques conforme al Código PBIP. (09/01/2004)**

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 0753-2003/DCG

15 de diciembre de 2003

CONSIDERANDO:

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, ha sido aprobado mediante Decreto Ley N° 22681 [T.098,Pág.100] del 18.septiembre.1979, el mismo que entró en vigor el 25 de mayo de 1980;

Que, por Decreto Supremo N° 039-81-MA [T.112,Pág.158] del 17.noviembre.1981, se aprobó el Protocolo de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS 1974;

Que, tras los acontecimientos del 11 septiembre del 2001, ocurridos en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, la Vigésimo Segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional, OMI, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación de la protección de los buques y las instalaciones portuarias;

Que, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, OMI, adoptó en su vigésimo segundo período de sesiones llevado a cabo el mes de noviembre del 2001, la Resolución A.924 (22) relativa al examen de las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques;

Que, la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78), adoptó el 12 de diciembre del 2002, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, así como las enmiendas al referido convenio internacional, relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítima, que entrarán en vigor internacional el 1 de julio del 2004;

Que, estas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques e instalaciones portuarias puedan contar con mecanismos para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo contribuyendo de esta manera a la seguridad del comercio internacional;

Que, la Resolución 1 de la citada Conferencia, aprobó enmiendas al Capítulo V, Seguridad de la Navegación, y al Capítulo XI, Medidas para Incrementar la Seguridad Marítima, habiendo el Capítulo XI pasado a ser el Capítulo XI-1 del SOLAS 74/78, al cual se le adicionó el Capítulo XI-2 Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima, incorporándose en este último Capítulo el "Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)" el mismo que fue aprobado por Resolución 2;

Que, la Regla 2 del Capítulo XI-2 del SOLAS 74/78 obliga al cumplimiento de las prescripciones de la Parte "A" del citado Código Internacional;

Que, la Parte "B" del Código PBIP contiene directrices de carácter recomendatorio que son necesarias incorporar a la normativa que regula los aspectos de protección marítima, para su adecuada implementación;

Que, es necesario establecer el mecanismo y demás formalidades a través de las cuales los buques accederán a la certificación prevista en el Código PBIP (Anexos 1 y 2 de la Parte "A");

Que, de conformidad con el Artículo 3° de la Ley N° 26620 [T.241,§072], Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres de fecha 7.junio.1996, 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;

Que, el Artículo 6° inciso (b) de la citada Ley, establece que constituye función de la Autoridad Marítima, velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos

navegables;

Que, mediante Decreto Supremo N° 028-DE/MGP [T.301,§307] de fecha 25.mayo.2001, se aprobó el Reglamento de la Ley N° 26620 [T.241,§072], Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres;

Que, el Artículo A-010501 inciso (4) del citado Reglamento establece que es función de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dictar las normas complementarias y emitir resoluciones sobre asuntos de su competencia relativos a las actividades marítimas, fluviales y Lacustres;

De conformidad con lo propuesto por el Jefe del Departamento de Material Acuático de la Dirección de Control de Intereses Acuáticos y el Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales y a lo recomendado por el Director de Control de Intereses Acuáticos y el Director de Seguridad y Vigilancia Acuática de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas;

SE RESUELVE:

1.- Aprobar las "NORMAS PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE PROTECCIÓN DEL BUQUE CONFORME A LA PARTE "A" DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)", conforme al anexo de la presente Resolución.

2.- La presente Resolución Directoral entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial.

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

JUAN SIERRALTA FAIT, Director General de Capitanías y Guardacostas.

NORMA NACIONAL PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE PROTECCIÓN DEL BUQUE CONFORME A LA PARTE "A" DEL "CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS" (CÓDIGO PBIP)

**CAPÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1º.- Ámbito de Aplicación

La presente norma se aplicará en los procesos de certificación de los buques de bandera nacional y de las unidades móviles de perforación en el mar alcanzados por la Regla XI-2/2 del Convenio SOLAS en su forma, enmendada, y aquellos que en función del riesgo que el buque o su operación represente a los fines de la protección, la Autoridad Marítima determine.

Artículo 2º.- Definiciones

Para efectos de las presentes Normas se entiende por:

2.1 Autoridad Marítima Nacional: A la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

2.2 Amenaza: Posibilidad de que un incidente de protección ocurra.

2.3 Código PBIP: Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, tal como se define en la Regla XI-2/1.12 del Convenio SOLAS en su forma enmendada.

2.4 Declaración de Protección: Acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en que se especifican las medidas de protección que aplicarán cada uno.

2.5 Evaluación de la Protección del Buque (EPB): Es fundamentalmente un análisis de riesgo de todos los aspectos relacionados a las operaciones del buque y su interfaz con la instalación portuaria, con el fin de determinar que elemento o elementos de éste son más susceptibles y/o tienen más probabilidad de ser sujeto de algunas de las actividades ilícitas indicadas en el párrafo 2.11.

2.6 Fecha Base: Es la fecha en que se desarrolle la auditoría de implementación del

plan efectuada por los representantes de la Autoridad Marítima Nacional al buque, para la expedición del Certificado Internacional de Protección del Buque.

2.7 Gravedad: Consecuencia de un incidente en caso que éste se concretice, medido en pérdidas de vidas humanas, lesiones personales, daño ambiental, daño a los bienes o en perjuicio económico.

2.8 Incidente de protección: Cualquier circunstancia, activa, pasiva o sospechosa, en la cual elementos humanos intenten o concreten actos ilícitos contra la instalación portuaria, sus facilidades, las cargas, las personas, buques que operen en ella o que concreten dichas acciones contra terceros utilizando la instalación o al buque, su carga o su tripulación como intermediario de estos actos ilícitos. Comprende asimismo la utilización del buque, la tripulación o su carga como objeto o intermediario para llevar a cabo actos de piratería, robo, hurto, polizonaje, terrorismo, contrabando, tráfico de drogas o precursores, tráfico de armas, esclavitud, inmigración ilegal, etc.

2.9 Instalación Portuaria: Lugar en el cual tienen lugar las operaciones vinculadas con la interfaz buque -puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar, entre otros.

2.10 Interfaz Buque - Puerto: Interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios al buque o desde éste, estando en el área de control operacional del puerto.

2.11 Nivel de Protección: Graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que atente contra la protección marítima de la instalación portuaria, asociada a las contramedidas de protección marítima que deban implementarse para asegurar la protección del buque.

2.12 Nivel de Protección 1: Es el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias. En este nivel deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento. En el proceso de evaluación de protección, implica que el incidente tal vez no amerite analizar la necesidad de aplicar una medida de mitigación y, por lo tanto, sólo debe documentarse de modo que sea considerado en las próximas revisiones del Plan. Sin embargo, cuando se trate de medidas con bajo costo de implementación, deberá considerarse su implementación.

2.13 Nivel de Protección 2: Es el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima. En este nivel deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo. En el proceso de evaluación de protección, significa que debe analizarse detalladamente la necesidad de aplicar medidas de mitigación, para el incidente evaluado.

2.14 Nivel de Protección 3: Es el nivel que se aplicará durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima. En este nivel deberán mantenerse durante un período de tiempo medidas adicionales a los niveles de protección 1 y 2, aunque no sea posible determinar el blanco concreto. En el proceso de evaluación de protección, significa que necesariamente deben implementarse medidas para reducir el nivel de riesgo (mitigación). Estas estrategias pueden incluir medidas y/o procedimientos de protección, a fin de reducir el riesgo para dicho incidente de protección.

2.15 Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM): La persona designada por la compañía para asegurar que se lleve a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que se desarrolle el plan de protección del buque respectivo, el cual será presentado a la Autoridad Marítima Nacional para su aprobación y auditoría de implementación, así como, para supervisar el trabajo del oficial de protección del buque en la implementación y mantenimiento de dicho plan a bordo, debiendo coordinar con los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias y con el Oficial de Protección del Buque, en todos los aspectos necesarios para que las medidas de protección marítima establecidas en el plan se cumplan.

2.16 Oficial de Protección del Buque (OPB): La persona a bordo del buque, responsable de la aplicación de las medidas de protección del mismo, incluidos la

implementación y el mantenimiento del plan de protección y para la coordinación con el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima y con los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias

2.17 Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP): La persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implementación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los Oficiales de Protección de los Buques y con los Oficiales de las Compañías para la Protección Marítima.

2.18 Organización de Protección Reconocida (OPR): Persona natural o jurídica debidamente reconocida por la Autoridad Marítima, especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de las instalaciones portuarias, autorizada para realizar actividades de asesoramiento a las compañías operadoras de naves sobre análisis de riesgo y desarrollo de Evaluaciones y Planes de Protección del buque.

2.19 Plan de Protección del Buque (PPB): Conjunto de disposiciones a adoptar que se elaboran en función de las recomendaciones obtenidas de la Evaluación de Protección del buque aprobada por la Autoridad Marítima Nacional, para asegurar la aplicación de las medidas aprobadas para incrementar la protección marítima del buque, de los riesgos específicos de un incidente que afecte el sistema de protección implementado por la compañía en el buque.

2.20 Puerto: Área geográfica que ocupando espacios terrestres y acuáticos situados en las riberas del mar, ríos y lagos navegables, reúne las condiciones físicas, naturales o artificiales, y de organización que permiten las operaciones del tráfico portuario y que ha sido creada y autorizada para el desarrollo de estas actividades por la autoridad competente.

2.21 Riesgo: Efecto combinado de la gravedad de un incidente, la amenaza de ocurrencia del mismo y la vulnerabilidad del buque o sus operaciones en una instalación portuaria.

RIESGO = Gravedad x Amenaza x Vulnerabilidad

2.22 Vulnerabilidad: Predisposición o susceptibilidad que tiene un elemento a ser afectado por un incidente de protección. Consta de 4 (cuatro) elementos que deberán ser considerados y se detallan a continuación:

- a) Disponibilidad:** La presencia y predicción sobre la habilidad de planear un ataque.
- b) Accesibilidad:** Facilidad de producir el incidente, sobre las barreras físicas y geográficas que determinan la amenaza sin seguridad orgánica.
- c) Protección orgánica:** La habilidad del personal de seguridad para detener un incidente, esto incluye los planes de seguridad, capacidad de comunicación, guardia, detección de intrusos y tiempo de reacción de las fuerzas externas para prevenir el incidente.
- d) Estructura del Buque:** La capacidad del buque de soportar un incidente específico basado en la complejidad del diseño y los materiales de construcción.

CAPÍTULO II

DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

Artículo 3º.- Los niveles de protección a bordo 1,2, y 3, serán establecidos y difundidos por la Autoridad Marítima a través de sus organismos competentes, debiéndose tomar las medidas adecuadas conforme lo establece el Plan de protección de a bordo.

Artículo 4º.- El buque informará a través de su compañía a la Autoridad Marítima Nacional del cambio de nivel de protección a la brevedad posible, pudiendo la compañía y/o el capitán de la nave ordenar también medidas adicionales de protección marítima cuando las circunstancias así lo ameriten.

CAPÍTULO III

DE LA EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

Artículo 5º.- La evaluación de la protección del buque es un elemento esencial e integral del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

5.1 El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan la formación prevista en la parte "A" del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones de la Parte "B" del mismo y las que en particular la Autoridad Marítima dicte al respecto.

5.2 Una organización de protección reconocida (OPR) por la Autoridad Marítima, podrá asesorar a la compañía para la realización de la evaluación de la protección de un determinado buque o buques.

5.3 La evaluación de la protección del buque seguirá los lineamientos establecidos en el Código PBIP y las Directrices que forman parte del anexo "A" de la presente norma.

5.4 La Compañía documentará, revisará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

5.5 La Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional examinará y aprobará, la evaluación de la protección de los buques, o las enmiendas a una evaluación previamente aprobada.

5.6 En caso de utilizar otra metodología de evaluación, la misma deberá ser aprobada por la Autoridad Marítima, previa al desarrollo del Plan.

CAPÍTULO IV

DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Artículo 6º.- La elaboración de los planes de protección para un determinado buque se registrará de acuerdo a lo siguiente:

6.1 Una organización de protección reconocida (OPR) por la Autoridad Marítima, podrá asesorar a la compañía en la realización de la evaluación de protección y en la elaboración del plan de protección de un determinado buque.

6.2 La Compañía deberá presentar para su aprobación el plan de protección del buque, el que será elaborado siguiendo las prescripciones de la parte "A" del Código PBIP y teniendo en cuenta el resultado de la evaluación de protección del buque, observando las orientaciones de la parte "B" del Código PBIP y el Anexo "B" de la presente norma.

6.3 Cuando se presenten para su aprobación un plan de protección del buque, o enmiendas a un plan previamente aprobado, irán acompañados de la evaluación de la protección en que se basa la elaboración del plan o las enmiendas debidamente aprobada por la Autoridad Marítima.

6.4 La Autoridad Marítima analizará el plan de protección del buque o sus enmiendas y elaborará un informe donde se detallarán las observaciones, si las hubiere.

6.5 El Plan de Protección del buque y sus enmiendas, deberán ser aprobadas por la Autoridad Marítima previamente a su implementación.

6.6 La aprobación del Plan o de sus enmiendas por la Autoridad Marítima será registrada por ésta en el cuerpo del plan, a menos que dicho plan se halle en formato electrónico, en cuyo caso su aprobación y enmiendas se registrará en soporte papel y se conservará junto con los certificados previstos en la Parte "A" del Código.

6.7 Luego de la aprobación del Plan, la compañía implementará el mismo, debiendo comunicar a la Autoridad Marítima cuando éste haya sido implementado para su auditoría respectiva.

6.8 Si los Oficiales Inspectores del Estado Rector del Puerto, debidamente autorizados por un Gobierno Contratante a tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9 del Convenio, tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple con las prescripciones del capítulo XI-2 o de la Parte "A" del Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es someter a revisión las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, el Capitán permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, dando posterior aviso a la Autoridad Marítima de los detalles de

dicho incumplimiento y del acceso otorgado. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, sub-secciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18, de la Parte "A" del Código se considera información confidencial y no serán sometidos a inspección, sin la debida intervención de esta Autoridad Marítima.

CAPÍTULO V DE LA VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS BUQUES

Artículo 7º.- Los buques estarán sujetos a las verificaciones previstas en el Código PBIP y en las presentes normas.

Artículo 8º.- La Autoridad Marítima podrá realizar las verificaciones adicionales y extraordinarias que estime oportunas.

Artículo 9º.- La verificación y certificación del buque para la aplicación del Código PBIP se llevará a cabo a través de un régimen de reconocimientos, que seguirá en términos generales, los procedimientos establecidos para inspeccionar el Sistema de Gestión de la Seguridad del Código IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y para la prevención de la contaminación) y el diagrama de flujos del anexo "C".

Artículo 10º.- Expedición o refrendo del certificado.

10.1 Los certificados serán expedidos y refrendados por la Autoridad Marítima, luego de haber aprobado satisfactoriamente la auditoría al Plan de Protección.

10.2 La Autoridad Marítima podrá, a petición de la Administración de un Gobierno contratante, someter a verificación a un buque de esa bandera y, si satisface las disposiciones del Código, expedirá un Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB).

10.3 Cuando resulte procedente, refrendará también el certificado, de conformidad con lo previsto en el Código. En todos los casos la Autoridad Marítima informará a la Administración del país de bandera al expedir el certificado, adjuntando una copia del original y una copia del informe de verificación.

10.4 El Certificado internacional de protección del buque y el Certificado internacional de protección del buque provisional seguirán los modelos de los Anexos D y E de la presente norma.

Artículo 11º.- Duración y validez del certificado.

11.1 La duración y validez del certificado será de 5 años, sujeta a las verificaciones dispuestas en la parte "A" del Código PBIP.

11.2 La Autoridad Marítima podrá armonizar la fecha de vencimiento y de verificaciones del Certificado de Protección del Buque con las respectivas del Certificado Internacional de Gestión de Seguridad (Código IGS).

CAPÍTULO VI DISPOSICIONES PARA LOS BUQUES QUE NO LE ES APLICABLE EL CÓDIGO PBIP Y BUQUES QUE ENARBOLEN PABELLÓN DE ESTADOS QUE NO SEAN PARTE DEL CONVENIO

Artículo 12º.- Aquellos buques o embarcaciones de bandera nacional, o extranjera autorizados a efectuar cabotaje nacional, que no se hallen obligados a cumplir con las prescripciones del Código PBIP, pero que participen en operaciones de la interfaz buque - puerto o actividad buque - buque considerados por el Código PBIP (por ejemplo: buques pesqueros, embarcaciones que operan con prácticos - servicio de amarre - servicios en rada y otros), deberán, a requerimiento de la instalación portuaria, de otro buque, o cuando lo determine la Autoridad Marítima, acordar y registrar una Declaración de Protección (DP), según las prescripciones del Código, para las operaciones de la interfaz buque - puerto y actividad buque - buque según corresponda, debiendo observar las medidas de protección acordadas.

Artículo 13º.- Los buques que enarboLEN el pabellón de un Estado que no es un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS y que no es Parte del Protocolo 1978

relativo a dicho Convenio, no recibirán un trato más favorable, en consecuencia serán de plena aplicación las medidas de control y cumplimiento que establece el Convenio, debiendo en estos casos cumplir lo prescrito en el artículo precedente, respecto de la Declaración de Protección.

Artículo 14°.- Aquellos buques de bandera extranjera autorizados a efectuar cabotaje nacional, tipificados en la regla XI-2/2.1.1, del Convenio SOLAS, además de las exigencias que la Administración de la bandera del buque establezca, deberán disponer de un Certificado de Protección expedido por la Autoridad Marítima para operar en aguas jurisdiccionales.

Artículo 15°.- Aquellos buques que no se hallen obligados a certificar, y que de manera voluntaria cumplan las prescripciones del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP podrán solicitar su certificación en los términos de la presente norma.

CAPÍTULO VII DE LA DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN

Artículo 16°.- Además de las circunstancias en las que los propios Planes de Protección de los Buques o los de las Instalaciones Portuarias lo prevean, se confeccionará una Declaración de Protección (DP) cuando así lo disponga la Autoridad Marítima.

Artículo 17°.- El objetivo de la Declaración de Protección (DP) es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, acuerden un "*modus operandi*" sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.

Artículo 18°.- Si como consecuencia del proceso de certificación durante la evaluación de la protección del buque, la Autoridad Marítima determinara circunstancias especiales que ameriten que los buques de bandera nacional deban contar con una Declaración de Protección (DP) para cada una de las circunstancias establecidas, estas observaciones deberán estar contenidas en el plan de protección del buque.

Artículo 19°.- Se podrá disponer la elaboración de una Declaración de Protección (DP) en los niveles de protección 2 ó 3, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que realice una operación de interfaz, durante la interfaz buque-puerto o mientras se lleven a cabo actividades operacionales buque a buque que entrañen un riesgo mayor para las personas, los bienes o el medio ambiente, o por razones propias del buque, incluidas cuestiones relativas al pasaje o a la carga; por circunstancias particulares que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.

Artículo 20°.- En el caso de que un buque, una Instalación Portuaria, o una Autoridad Designada solicite una Declaración de Protección (DP) a un buque de bandera peruana operando en jurisdicción extranjera, el Oficial de Protección del Buque (OPB) deberá acusar recibo de la solicitud, examinar las medidas de protección oportunas e informar a su compañía y a esta Autoridad Marítima por el medio más rápido.

Artículo 21°.- Un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) puede solicitar también la elaboración de una Declaración de Protección (DP) antes de llevar a cabo operaciones de interfaz buque-puerto, si es que se dan las condiciones especiales mencionadas expresamente en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, como en los casos del embarco o desembarco de pasajeros y el trasbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus alrededores, u operaciones de importancia desde el punto de vista económico, que justifiquen una Declaración de Protección (DP).

Artículo 22°.- La Declaración de Protección (DP) acordada deberá ser firmada y fechada por las partes interesadas y visada por la Autoridad Marítima cuando se elabore ésta en jurisdicción nacional, y en ella debe quedar constancia del

cumplimiento de lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte "A" del Código PBIP. Se debe especificar el período de vigencia de la Declaración de Protección (DP) y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto necesarios.

Artículo 23°.- Cuando cambie el nivel de protección, será necesario revisar la Declaración de Protección (DP) o elaborar una nueva si corresponde.

Artículo 24°.- La Declaración de Protección (DP) será redactada en español, y en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

CAPÍTULO VIII

DEL OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Artículo 25°.- La compañía designará a un Oficial de la Compañía para la Protección Marítima, el mismo que tendrá las responsabilidades y tareas indicadas en la parte "A" del Código PBIP, debiendo de comunicar a la Autoridad Marítima el nombre de la persona designada que se desempeñará como tal.

CAPÍTULO IX

DEL OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Artículo 26°.- En cada buque se designará al Oficial de Protección del Buque, el cual deberá tener pleno conocimiento de la aplicación del Código PBIP. Debiendo cumplir las tareas y responsabilidades señaladas en la parte "A" del Código PBIP.

Artículo 27°.- Es responsabilidad de la Compañía comunicar a la Autoridad Marítima el nombre del Oficial de Protección del Buque (OPB).

CAPÍTULO X

DISPOSICIONES TRANSITORIOS

Artículo 28°.- Los casos no contemplados en las presentes normas y/o aquellos que por la naturaleza del servicio que cumplen, por el tipo de buque, o por el área geográfica de operación merezcan un tratamiento particular, serán analizados oportunamente por la Autoridad Marítima.

Artículo 29°.- Considerando que los programas de protección del buque, así como sus planes deben obedecer a las condiciones de protección marítima dispuestas por la Autoridad Marítima correspondientes a circunstancias generales que afecten la protección de los buques de bandera nacional; la Autoridad Marítima podrá variar la presente norma en las partes y contenidos que considere necesarias para garantizar un adecuado nivel de protección marítima de los buques de bandera nacional.

ANEXO "A"

DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

1.- DISPOSICIONES GENERALES.

1.1 La evaluación de la protección del buque seguirá la secuencia establecida en el presente Anexo.

1.2 Incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, que abarcarán, como mínimo, los siguientes elementos:

- a) Identificación de las medidas, procedimientos y actividades preexistentes relativas a la protección;
- b) Identificación y evaluación de las principales actividades a bordo del buque que es esencial proteger;
- c) Identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de protección y ordenarlas por orden de prioridad; y

d) Identificación de los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa aplicable y los procedimientos vigentes.

2.- PROCESO DE EVALUACIÓN.

2.1 Generalidades:

2.1.1 La Evaluación de la Protección del Buque (EPB) es una parte esencial e integral del proceso de desarrollo y actualización del Plan de Protección del Buque (PPB).

2.1.2 El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) debe asegurar que la Evaluación de Protección del Buque se lleve a cabo en cada uno de los buques de la flota de la Compañía, aunque esto no significa que deba realizarla personalmente, garantizará que quienes lleven a cabo la tarea tengan los conocimientos necesarios.

2.1.3 La Evaluación de la Protección del Buque incluye una inspección de protección in situ considerando los siguientes elementos como mínimo:

a) Identificación de las medidas, procedimientos y operaciones de protección y respuesta;

b) Identificación y evaluación de operaciones claves del buque, incluyendo las áreas sensibles que deberían ser designadas áreas restringidas;

c) Identificación de posibles amenazas al buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer y priorizar medidas de protección; y

d) Identificación de debilidades o vulnerabilidades en el buque, incluyendo factores humanos en la infraestructura, las políticas y los procedimientos.

2.1.4 La Evaluación de la Protección y la inspección de protección "in situ" deben ser documentadas y guardadas por el Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM).

2.1.5 Antes de comenzar la EPB, el OCPM puede aprovechar la información disponible sobre la evaluación de amenaza de los puertos en los cuales el buque recalará y de las instalaciones y sus medidas de protección, información que podrá ser proporcionada por la Prefectura. El OCPM, puede estudiar informes previos sobre necesidades de protección similares. Donde sea viable, el OCPM puede reunirse con las personas adecuadas en el buque y en la instalación para discutir el propósito y metodología de la evaluación.

2.1.6 El OCPM puede obtener y registrar la información requerida para dirigir la evaluación, incluyendo:

a) El plano general del buque;

b) La ubicación de áreas que deberían tener acceso restringido, como el puente, la sala de máquinas, cuarto de radio, espacios de aparatos de gobierno, etc.;

c) La ubicación y función de cada punto de acceso al buque potencial y real;

d) La ubicación de áreas potencialmente convenientes para polizones u otro personal ilegalmente a bordo del buque;

e) La disposición de la cubierta expuesta incluyendo la medida de la altura de la cubierta sobre el agua y la altura desde el muelle a diferentes niveles de marea y a diferentes niveles de carga; cuando el buque se encuentre ubicado en una instalación portuaria;

f) Los espacios de carga y la disposición de las provisiones;

g) La ubicación donde se almacenan las provisiones y el equipo esencial de mantenimiento;

h) El equipo de emergencia y stand-by disponible para mantener los servicios esenciales;

i) Número, responsabilidad, y funciones de protección de la tripulación del buque;

j) Equipo de protección y de seguridad existentes para la protección de pasajeros y tripulación;

k) Rutas de evacuación y puntos de encuentro de los pasajeros que garantizan una evacuación segura y ordenada del buque;

l) Acuerdos existentes con compañías de seguridad privadas que ofrezcan servicios de protección al buque / o a la instalación portuaria donde éste opere, en todos los niveles de protección; y

m) Medidas y procedimientos de protección vigentes, incluyendo inspección, equipo

de monitoreo y control, documentos personales de identidad, comunicaciones, alarma, iluminación, control de acceso, y otros sistemas adecuados.

2.2 Inspección de la Protección "In Situ".

2.2.1 El OCPM debe asegurar que las medidas, procedimientos y operaciones de protección de cada buque, se examinen y evalúen para:

- a) Asegurar el cumplimiento de todas las tareas inherentes a la protección;
- b) Monitorear las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;
- c) Controlar el acceso al buque;
- d) Monitorear las áreas de cubierta y las que rodean al buque;
- e) Controlar el embarque de personas y sus efectos (equipaje acompañado y no acompañado y efectos personales de la tripulación);
- f) Supervisar el manejo de la carga y la carga de combustible para consumo y los lugares de almacenaje del buque; y,
- g) Cerciorarse de que la comunicación, información, y equipos específicos de protección del puerto se encuentren disponibles.

2.2.2 El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) debe asegurar que cada buque sea examinado y evaluado para identificar cada punto de acceso, incluyendo las cubiertas expuestas y su potencial uso por parte de individuos que podrían estar involucrados en actos ilegales. Esto incluye individuos que tengan acceso autorizado como así también aquellos que intenten ingresar en forma indebida.

2.2.3 El Oficial de Protección de la Compañía debe asegurar que las medidas, procedimientos y operaciones sean examinadas y evaluadas bajo condiciones de emergencia y de rutina, incluyendo:

- a) Directivas de protección establecidas;
- b) Procedimientos de respuesta a acaecimientos de protección, incendio, u otras emergencias;
- c) Capacidad de supervisión de la tripulación, vendedores, técnicos de mantenimiento, trabajadores portuarios, etc., que accedan al buque;
- d) La frecuencia y efectividad de las patrullas de protección;
- e) El control en materia de protección en los puntos claves y otros sistemas de control de acceso;
- f) Sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
- g) Puertas, barreras, e iluminación de protección; y
- h) Equipo de vigilancia, si se encuentra instalado.

2.2.4 Las operaciones claves del buque que necesitan ser protegidas pueden incluir:

- a) Operaciones de carga y provisiones del buque;
- b) Navegación, espacios de máquinas y estaciones de gobierno; y,
- c) Seguridad de la tripulación y los pasajeros.

2.2.5 Las amenazas posibles a operaciones claves del buque pueden incluir:

- a) Atentado con bombas;
- b) Sabotaje;
- c) Secuestro;
- d) Uso no autorizado del buque;
- e) Contrabando;
- f) Maltrato de la carga;
- g) Polizones;
- h) Piratería;
- i) Toma de rehenes;
- j) Vandalismo;
- k) Transporte de armas;
- l) Uso del buque para transporte de criminales y su equipo; y,
- l) Uso del buque como arma.

2.2.6 La identificación de vulnerabilidades puede incluir:

- a) Políticas conflictivas entre las medidas de protección y las de seguridad de la navegación;

- b) Asignaciones conflictivas de obligaciones relativas a la protección y las inherentes al buque;
- c) Limitaciones en la dotación para el cumplimiento de las guardias, que derivan en fatiga de la tripulación y en pérdida del estado de alerta;
- d) Deficiencias en la capacitación; y,
- e) Equipo para las tareas de protección insuficiente, mal mantenido o de baja calidad.

2.3 Evaluación del riesgo.

2.3.1 Los conceptos tradicionales de riesgo asociado a la seguridad de la navegación miden gravedad y frecuencia entendiendo que ante iguales circunstancias la probabilidad de que ocurra un incidente será también igual para cada elemento involucrado.

2.3.2 Desde el punto de vista de la protección marítima se introduce un tercer factor en la ecuación, dicho elemento es la vulnerabilidad, denominada asimismo predisposición.

2.3.3 Este elemento se introduce ya que se trata de incidentes de tipo antropocéntricos (generados a partir de la intervención del elemento humano) y aún ante idénticas circunstancias, buques similares, en la misma situación, la *predisposición* de uno a sufrir un incidente de protección respecto a otro puede ser función de la bandera que enarbola, la nacionalidad de la tripulación, la procedencia o destino de la carga o el próximo o último puerto.

2.3.4 Asimismo, esta definición de **riesgo** reemplaza el término **frecuencia** por el de **amenaza** considerando la naturaleza humana del factor.

2.3.5 La evaluación de la protección debe seguir un método con el objeto de no dejar de lado durante el proceso elementos que pueden afectar de manera significativa el nivel de riesgo y, por la misma circunstancia, no sobrestimar otros.

2.3.6 El concepto general de la evaluación apunta a que el nivel de riesgo debe mantenerse dentro de un rango mínimo, en consecuencia ha de variarse alguno de los tres factores de la ecuación, o una combinación de ellos, de manera tal que el riesgo no se sitúe en un rango inadmisibles.

2.3.7 Se parte de la idea primaria que, en la ecuación planteada, la única variable bajo el control del sistema de protección implementado a bordo es la **vulnerabilidad**, por lo que la evaluación de la protección se focalizará en ésta.

2.4 Pasos de la Evaluación.

2.4.1 Primer Paso:

Determinación de los potenciales incidentes de protección (o suceso que afecta a la protección marítima).

Información: Análisis sobre el terreno de los elementos que influyen en la protección del buque.

Método: Técnica creativa de observación para la previsión de incidentes de protección potenciales.

Resultado: Una lista exhaustiva de incidentes de protección potenciales. **(Ver Tabla 1)**

Tabla 1: Lista de posibles incidentes de protección (la lista de incidentes y objeto de incidentes no es exhaustiva y sólo debe apreciarse como referencia).

Incidente	Objeto del incidente
Ingreso por la fuerza y/o toma de control del buque	a. Dañar / destruir el buque con explosivos.
buque	b. Dañar / destruir el buque mediante operaciones / actos premeditados.
buque.	c. Crear un incidente peligroso o de contaminación sin destruir el
	d. Tomar rehenes / muerte, lesiones personales.
	e. Tomar el control de la carga con fines de robo.
Incidente	Objeto del incidente
	f. Utilizar el buque como herramienta para un acto ilícito.

Ataque externo al buque

- a. Movilizar explosivos en las adyacencias: Por la banda del buque, en el agua. Desde la costa. Debajo de la superficie.
 - b. Atacando un blanco estático:
 - Con un buque
 - Con un vehículo desde tierra
 - c. Lanzar o disparar armas desde cierta distancia
- Utilizar el buque como medio para transferir
- a. Materiales, a ser usados como armas hacia el país o fuera de él.
 - b. Personas hacia el país o fuera de él.
- Utilizar el buque como medio para
- a. Efectuar actividades ilícitas tales como: Contrabando, tráfico de drogas, polizonaje, inmigración clandestina u otros actos ilegales.

2.4.2 Segundo Paso: Análisis de la gravedad.

- Información: Resultado del primer paso.
- Método: Determinar, para cada incidente de protección posible, su gravedad potencial, medido en término de vidas humanas, impacto económico e impacto ambiental.
- Resultado: Una lista vinculada a la del primer paso con la gravedad potencial para cada incidente de protección determinado, asignando un índice de gravedad (IG) a cada incidente de protección. **(Ver Tabla 2)**

- a) Cada incidente potencial debe ser evaluado en términos de la gravedad de las consecuencias del ataque. En el análisis del nivel de gravedad están incluidos tres componentes: fallecimiento o lesiones, impacto económico e impacto ambiental.
- b) Para cada incidente de protección se debe evaluar el nivel o "la calificación" adecuada de la gravedad potencial. En la tabla siguiente se ofrecen criterios de calificación con sus referencias; se pretende que estas calificaciones constituyan amplias estimaciones relativas.
- c) La "calificación adecuada" se basa en la utilización del componente de la gravedad que resulta con la calificación más elevada. Por ejemplo: si muertos y heridos e impacto económico resultan con una calificación moderada o "1" pero el impacto ambiental resulta en importante o "2", entonces al nivel general de gravedad se le asignaría un "2". No es necesario un cálculo preciso de estos elementos.

Tabla 2: Nivel de gravedad.

IG Si el impacto pudiera ser:

3 CATASTRÓFICO: numerosas pérdidas de vidas y heridos, impacto económico a nivel nacional o muy larga duración, destrucción completa de muchos componentes del ecosistema en un área extensa.

2 IMPORTANTE: múltiples pérdidas de vida y heridos, importante impacto económico regional, daño a largo plazo de una porción del ecosistema.

1 MODERADO: poca o ninguna pérdida de vidas o heridos, impacto económico mínimo, o algún daño ambiental.

2.4.3 Tercer Paso: Determinación de la vulnerabilidad.

Información: Resultado del primer paso.

Método: Determinar, para cada incidente de protección potencial, su vulnerabilidad.

Resultado: Una lista relacionada a la del primer paso con la vulnerabilidad de cada incidente de protección determinado, asignando un Índice de vulnerabilidad (IV) a cada uno **(Ver Tabla 3)** asignando un puntaje por accesibilidad y protección orgánica es decir que cada incidente será evaluado en accesibilidad y protección orgánica,

asignando un puntaje a cada rubro, el IV será la suma de ambos y por lo tanto fluctuará entre 2 y 6.

a) Para la evaluación inicial de la vulnerabilidad se considerarán únicamente, las estrategias y medidas de protección existentes y que efectivamente se estén aplicando al momento de llevarse a cabo la evaluación.

b) Evaluar la vulnerabilidad a partir de las estrategias y medidas de protección existentes brindará una mejor comprensión del riesgo global relacionado con el potencial incidente de protección y el modo en que las nuevas estrategias y disposiciones de protección mitigarán el riesgo. Después de realizar la evaluación inicial, se puede efectuar una apreciación comparativa con las nuevas estrategias y medidas de protección consideradas.

c) En la siguiente tabla se observa el puntaje, los criterios de vulnerabilidad y ejemplos de referencia. Se evaluará cada potencial incidente estudiado en los pasos anteriores para lograr un puntaje respecto de la protección orgánica y la accesibilidad (se considera que el propietario u operador del buque tiene un mejor control sobre estos dos elementos que componen el concepto de vulnerabilidad, en tanto que se desechan disponibilidad y resistencia del buque). Posteriormente, el resultado para cada uno de estos elementos se suman para obtener el puntaje total de vulnerabilidad. Dicha cifra se debe usar como puntaje de vulnerabilidad al evaluar cada incidente potencial en el próximo paso.

(Ver Tabla 3 en El Peruano del 09/01/2004, pág. 259217)

2.4.4 Cuarto Paso:

Información:

Método:

Resultado:

Establecer las m
Listados de incid
Comparativo.
Una lista analític

a) La Compañía deberá determinar aquellos incidentes potenciales que afecten a la protección para los cuales resulta necesario poner en práctica estrategias de mitigación. Esto se logra analizando el incidente dentro de la Tabla 4, sobre la base del nivel de gravedad y el puntaje de la evaluación de vulnerabilidad.

b) Las categorías de mitigación son las que se mencionan en el "Artículo 2º. Definiciones", como Nivel 3 (Mitigar), Nivel 2 (Considerar) y Nivel 1 (Documentar).

c) La Tabla 4 se ha diseñado como una herramienta de ayuda en el desarrollo del plan de protección del buque. Los "resultados" no deben considerarse como el único fundamento para disponer o alentar la necesidad de medidas específicas. Debe considerarse como una herramienta apta para la identificación de potenciales vulnerabilidades y en la evaluación de futuros métodos para su atención.

Tabla 4: Matriz de Vulnerabilidad y Gravedad.

IG	IV	
	3	2
	3	Considera
	2	Document
	1	Document

Tabla 5: Hoja de trabajo para determinar la mitigación.

Paso 1	Paso 2	Paso 3	Paso 4
		Puntaje de Vulnerabilidad	Medidas de mitigación
Incidente/	Gravedad	Accesibilidad +	

descripción (Tabla 2) orgánica= IV
(tabla 1) (Tabla 3)

2.4.5 Quinto Paso: Métodos para la puesta en práctica.

Información:

Método:

Resultado:

- a) El verdadero valor de estas evaluaciones se visualiza una vez que se implementan las estrategias de mitigación (medidas de protección) para reducir vulnerabilidades, en aquellos incidentes que se ha determinado afectan a la protección.
- b) El fin perseguido es reducir el riesgo asociado con el incidente potencial identificado, de modo que el resultado final de la fórmula de RIESGO permanezca dentro de los valores compatibles con el nivel de protección deseado. Debe tenerse en cuenta al considerar las estrategias de mitigación que es más factible reducir la vulnerabilidad que la gravedad o la amenaza.
- c) Como guía durante la evaluación, se usará la Tabla 6 que figura a continuación.

Tabla 6: Guía de evaluación.

*(Ver Guía en El Peruano del 09/01/2004,
pág. 259217)*

d) Existen dos factores, efectividad y viabilidad, a ser considerados al determinar si una estrategia de mitigación debe ser implementada. Una estrategia se podrá considerar efectiva si su aplicación reduce la categoría de mitigación (por ejemplo, de mitigar a considerar en la Tabla 4). Se podrá considerar que una estrategia es parcialmente eficaz si disminuye el puntaje global de vulnerabilidad cuando se aplica por sí misma o con una o más estrategias adicionales. Por ejemplo, si una estrategia de mitigación hace descender el puntaje de vulnerabilidad de "5-6" a "3-4" mientras que el puntaje de gravedad permanece en "3" y la categoría de mitigación se queda en "mitigar".

e) Cabe mencionar que si una estrategia de mitigación, considerada en forma individual, no hace decrecer la vulnerabilidad, se podrán considerar estrategias múltiples combinadas. Si se toman en cuenta las estrategias de mitigación de manera global, se podrá reducir la vulnerabilidad a un grado aceptable.

f) Una estrategia se podrá considerar **factible** si se la puede poner en práctica con pocas consecuencias operativas o de empleo de recursos respecto de la posible reducción de la vulnerabilidad. Una estrategia podrá ser **parcialmente factible** si su aplicación exige cambios o recursos significativos en relación con la probable disminución de la vulnerabilidad. Podrá resultar no factible si su puesta en práctica es sumamente problemática o si su costo resulta prohibitivo.

g) El OCPM debe tener en cuenta que algunas estrategias deben desplegarse en coincidencia con los distintos niveles de amenazas de protección establecidos por el Código PBIP. La **viabilidad** de una estrategia de mitigación podrá variar sobre la base del nivel de protección. Por lo tanto, ciertas estrategias tal vez no estén justificadas en el Nivel 1, sino en los niveles 2 ó 3. Por ejemplo, usar buzos para inspeccionar las estructuras sumergidas de los muelles y los buques podrá resultar innecesario en el nivel 1, pero podrá ser apropiado si existe una amenaza específica y/o un aumento del nivel de protección.

h) Como ejemplo de una posible medida de mitigación de la vulnerabilidad, una Compañía puede implementar patrullas de protección contratando personal adicional para detectar y prevenir que personas no autorizadas entren en los espacios debajo de la cubierta principal en un transbordador de pasajeros. Esta medida mejoraría la protección orgánica y puede reducir el puntaje de vulnerabilidad general. Esta opción, sin embargo, es específica para este escenario y también conlleva cierto costo. Otra

Listados de incid
Comparativo.
Un listado analíti

opción sería asegurar todos los puntos de acceso a los espacios debajo de la cubierta principal. Esto puede reducir el puntaje de accesibilidad. Esta opción no requiere personal adicional y es una medida de mitigación pasiva.

i) La Compañía deberá desarrollar un proceso por el cual el programa de protección, en general, sea continuamente evaluado considerando las consecuencias y vulnerabilidades, la pérdida de vigencia y modificaciones con el transcurso del tiempo, y qué estrategias de mitigación adicionales se pueden aplicar.

Anexo B

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

1. GENERALIDADES.

1.1 Cada Compañía, a través del Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) o un responsable calificado supervisado por éste, debe desarrollar un programa de protección del buque efectivo que se base en procedimientos detallados que claramente definan las actividades de preparación, prevención, y respuesta que tendrán lugar en cada nivel de amenaza junto con las organizaciones, o el personal, que será responsable de llevar a cabo esas actividades. La Compañía debe documentar el programa de protección en el formato de Plan de Protección del Buque. Si bien el plan de protección no necesita incluir todos los procedimientos detallados para las variadas actividades que lo componen, estos procedimientos pueden figurar mencionados dentro del marco de trabajo del plan. Este último paso es necesario para establecer vínculos en común con la toma de conciencia general, la capacitación, y la ejecución del plan de protección.

1.2 El Plan de Protección del Buque debe contener una declaración clara enfatizando la autoridad del capitán. La Compañía debe establecer que el capitán tiene la autoridad y responsabilidad predominantes para decidir respecto de la protección del buque y solicitar asistencia a esta.

1.3 El Oficial de Protección de la Compañía debe desarrollar un plan de protección para cada buque. Al formularlo, debe:

1.3.1 Realizar una amplia evaluación de la protección, y

1.3.2 Basado en esta evaluación, desarrollar un Plan de Protección del Buque que implemente medidas y procedimientos de protección para los niveles de protección y que razonablemente lograrán los objetivos y metas del Código PBIP.

1.4 La Compañía debe asegurar que el Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM), el capitán, y el Oficial de Protección del Buque (OPB) reciban el apoyo necesario para cumplir con sus deberes y responsabilidades respecto de la protección.

1.5 En un Nivel de Protección 1, la Compañía debe considerar las siguientes actividades, a través de las medidas de protección adecuadas, para identificar y tomar medidas preventivas contra incidentes potenciales de protección e incrementar la toma de conciencia respecto de las amenazas en general:

1.5.1 Asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones relativas a la protección;

1.5.2 Vigilar las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;

1.5.3 Controlar el acceso al buque;

1.5.4 Vigilar las áreas de cubierta y las que rodean al buque;

1.5.5 Controlar el embarque de personas y sus efectos;

1.5.6 Supervisar el manejo de la carga y los combustibles y los lugares de almacenamiento del buque; y

1.5.7 Cerciorarse de que las comunicaciones específicas de protección de la Instalación Portuaria se encuentren fácilmente disponibles.

1.6 En el Nivel de Protección 2, además de las medidas de protección de Nivel 1, la Compañía debe considerar otras medidas de protección para extender el área de conocimiento e incrementar las medidas de vigilancia para cada actividad, para

identificar y tomar medidas preventivas rápida y efectivamente ante incidentes de protección.

1.7 En un Nivel 3, además de las medidas de protección de Nivel 1 y 2, la Compañía debe considerar las medidas de protección para incrementar la vigilancia mientras se restringe fuertemente el acceso para identificar inmediatamente y responder a incidentes de protección.

1.8 El Plan de Protección del Buque debe incluir procedimientos para responder y mitigar amenazas identificadas en la Evaluación de Protección del Buque. La Compañía debe desarrollar medidas de respuesta basadas en incidentes potenciales que amenazan la protección del buque. Estas medidas, sin limitarse a ello, deben abarcar lo siguiente:

1.8.1 Proteger todos los accesos al buque para prevenir intrusos;

1.8.2 Realizar una parada de emergencia del motor principal para prevenir su operación no autorizada;

1.8.3 Proteger las operaciones que no son críticas para concentrar la atención en la respuesta;

1.8.4 Alertar sobre un incidente a las autoridades del buque y costeras;

1.8.5 Prestar asistencia a un buque cercano víctima de un acto ilegal que amenaza su protección;

1.8.6 Responder a la detección de polizones o intrusos;

1.8.7 Repeler abordajes;

1.8.8 Reparar el desperfecto de un equipo de protección de a bordo;

1.8.9 Revisar el casco bajo el agua o buscar en el buque en respuesta a amenazas de bomba;

1.8.10 Especificar el tipo de comunicación a utilizar en caso de una violación a la protección, un acto ilegal, u otra emergencia; y

1.8.11 Coordinar los procedimientos de respuesta con la instalación ribereña.

1.9 Cuando un buque se encuentra en un período de mantenimiento extendido (por ejemplo, en dique seco) y/o está fuera de servicio, el propietario y/u operador puede considerar reducir las medidas de protección a condición de que haya una reducción del riesgo. El Plan de Protección del Buque debe establecer en ese caso los procedimientos que regulen esta reducción de las medidas de protección y asimismo el mecanismo para reestablecerlas luego de estos períodos de reducción.

1.10 El plan debe incluir, sin limitarse a ello, al menos:

1.10.1 Medidas y/o equipo diseñado para prevenir o desalentar la introducción de mercancías ilegales, armas prohibidas, substancias y dispositivos peligrosos para uso contra personas, buques o puertos, y cuyo transporte no está autorizado para ser introducido a bordo del buque de ningún modo;

1.10.2 Identificación de áreas restringidas y medidas y/o equipos para la prevención de acceso sin autorización al buque y a las áreas restringidas a bordo;

1.10.3 Procedimientos para responder ante amenazas o violaciones a la protección y para el mantenimiento de las operaciones críticas del buque, o de la interfaz buque / instalación portuaria;

1.10.4 Procedimientos en caso de amenazas o violaciones a la protección que podrían exigir la evacuación del buque;

1.10.5 Obligaciones del personal con tareas y responsabilidades asignadas respecto de la protección;

1.10.6 Procedimientos para auditar las actividades de protección, procedimientos de capacitación, ejercicios, y zafarranchos asociados con el plan;

1.10.7 Procedimientos para la interfaz con actividades de protección de otros buques o instalaciones portuarias;

1.10.8 Procedimientos para la revisión periódica del plan y de actualización;

1.10.9 Procedimientos para informar incidentes de protección o sucesos que afecten la protección;

1.10.10 Identificación del Oficial de Protección del Buque y del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima;

1.10.11 Procedimientos para asegurar la inspección, prueba, calibración, y mantenimiento de todo equipo de protección provisto a bordo; y

1.10.12 Procedimientos para informar, responder, y tratar con polizones y miembros de la tripulación detenidos.

1.11 La Compañía debe establecer procedimientos para restringir la difusión y disponibilidad de la información que contiene el plan considerando su confidencialidad. El acceso a los planes debe estar limitado a sólo aquellas personas que tengan necesidad operativa para conocerlo. Se debe mantener una copia del Plan de Protección del Buque en la Compañía, a bordo y una copia será depositada en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

2 ESTRUCTURA DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE. *(En letra itálica se indican observaciones recomendatorias)*

2.1 Introducción.

2.1.1 Propósito y Objetivos, *(indicación detallada del alcance y objetivos del plan)*

2.2 Detalles del Buque.

2.2.1 Características Físicas del Buque, *(desde el punto de vista de la protección, indicar accesos, zonas vitales, áreas ciegas, etc.)*

2.3 Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.

2.3.1 Designación, *(identificación personal, contacto, procedimiento de relevo transitorio y definitivo)*

2.3.2 Deberes y Responsabilidades.

2.4 Oficial de Protección del Buque.

2.4.1 Designación, *(identificación del personal, contacto, procedimiento de relevo transitorio y definitivo)*

2.4.2 Deberes y Responsabilidades.

2.4.3 Enlace con los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria. *(Procedimiento para coordinar medidas de protección, información, contacto etc.).*

2.5 Documentación del Plan.

2.5.1 Procedimientos Periódicos de Revisión, *(revisión del sistema, reportes internos retroalimentación del plan, participación de todos los niveles de a bordo, comité de protección de a bordo)*

2.5.2 Protección y Control del Plan, *(protección física y accesibilidad a la información, difusión de medidas y acciones, confidencialidad)*

2.6 Comunicación y Coordinación con:

2.6.1 La Instalación Portuaria.

2.6.2 La Autoridad Marítima y/o Autoridad designada en jurisdicción extranjera.

2.6.3 La Compañía y el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM).

2.6.4 Procedimiento de comunicación y coordinación específico con el buque o instalación portuaria donde se esté operando, *(lista de contacto y coordinación de medidas transitorias, a coordinar en cada operación)*

2.7 Evaluación de Protección del Buque, *(documentación elaborada previa al desarrollo del plan o sus enmiendas, documentación histórica de las evaluaciones aprobadas desarrolladas por la Compañía o una OPR)*

2.8 Niveles de Protección Marítima y medidas asociadas.

2.8.1 Niveles de Protección. *(Breve descripción de cada una de ellas)*

2.8.2 Nivel 1. *(indicación de las medidas a implementar)*

2.8.3 Nivel 2. *(indicación de las medidas a implementar)*

2.8.4 Nivel 3. *(indicación de las medidas a implementar)*

2.9 Cumplimiento de las obligaciones de protección del buque.

2.9.1 Deberes y responsabilidades del tripulante de guardia.

2.9.2 Comunicación, *(interna del buque con el Oficial de Protección del Buque (OPB), con las autoridades públicas responsables de la protección del puerto y con la instalación portuaria)*

2.9.3 Reportes. *(procedimiento para documentar incidentes de protección, y cualquier otra comunicación interna dentro del sistema o fuera de él)*

2.10 Vigilancia de las áreas restringidas, *(para asegurar que sólo las personas*

autorizadas tengan acceso).

2.10.1 Establecimiento de Áreas, Restringidas.

2.10.2 Métodos para vigilar las Áreas Restringidas.

2.10.3 Dispositivos de Detección de Intrusos.

2.11 Control de acceso al buque.

2.11.1 Medidas de control de acceso.

2.11.2 Control de embarque de personas y sus efectos, (*pasajeros, proveedores, talleres de reparaciones y mantenimiento, funcionarios etc.*)

2.11.3 Sistema de Control de Identificación del personal y del Visitante.

2.11.4 Procedimientos de búsqueda y rastreo de personas o efectos no identificados.

2.12 Vigilancia de áreas de cubierta y áreas que rodean al buque.

2.12.1 Métodos.

2.12.2 Ronda de Protección, Procedimientos.

2.12.3 Vigilancia.

2.12.4 Procedimientos de Comunicación.

2.12.5 Iluminación.

2.13 Supervisión del manejo de la carga y de las provisiones del buque.

2.13.1 Medidas de control de embarque.

2.13.2 Procedimientos de detección y rastreo de carga o provisiones no identificados.

2.14 Interfaz Buque / Instalación Portuaria.

2.14.1 Procedimiento para la interfaz con las Instalaciones Portuarias.

2.15 Capacitación y Ejercicios.

2.15.1 Procedimientos para la capacitación, ejercitación y ejercicios asociados con la protección.

2.16 Planes de Contingencia.

2.16.1 Amenaza de Bomba en el buque.

2.16.2 Amenaza de Bomba a la instalación portuaria donde el buque está anclado.

2.16.3 Evacuación del buque.

2.16.4 Procedimientos de Protección estando en dique, en mantenimiento o cualquier otra circunstancia en que el buque esté fuera de las operaciones.

2.16.5 Respuesta a incidentes de protección o actividad sospechosa en, o cerca del buque, incluyendo las disposiciones para mantener las operaciones fundamentales del buque.

(Ver Anexo C en El Peruano del 09/01/2004, pág. 259220)

ANEXO "D"

Modelo del Certificado Internacional de Protección del Buque CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

**REPÚBLICA PERUANA
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS
Y GUARDACOSTAS**

Expedido en virtud de las disposiciones del

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS
BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS
(CÓDIGO PBIP)**

**Bajo la autoridad del Gobierno de la República del Perú
por la Autoridad Marítima Peruana**

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número OMI:

Nombre y dirección de la compañía:

SE CERTIFICA:

1Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.

2Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

3Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial / de renovación* base del presente Certificado

El presente Certificado es válido hasta el..... a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en.....

(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición.....

(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(*Táchese según corresponda)

REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación efectuada de conformidad con la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP

VERIFICACIÓN INTERMEDIA

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES

VERIFICACIÓN ADICIONAL

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

VERIFICACIÓN ADICIONAL

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

VERIFICACIÓN ADICIONAL

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

VERIFICACIÓN ADICIONAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA SECCIÓN A/19.3.7.2 DEL CÓDIGO PBIP

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la

parte A del Código PBIP.

VERIFICACIÓN ADICIONAL

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.3 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.4 DEL CÓDIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 1.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.5 DEL CÓDIGO PBIP, O POR UN PERÍODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.6 DEL CÓDIGO PBIP

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6* de la parte A del Código PBIP hasta el

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.7.1 DEL CÓDIGO PBIP

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha de expiración es:

FIRMA:

LUGAR:

FECHA:

ANEXO "E"

**Modelo del Certificado Internacional de Protección del Buque Provisional
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL**

**REPÚBLICA PERUANA
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS
Expedido en virtud de las disposiciones del**

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS
BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS
(CÓDIGO PBIP)**

Bajo la autoridad del Gobierno de la República del Perú por la Autoridad Marítima Peruana

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número OMI:

Nombre y dirección de la compañía:

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial Sí/No*

Fecha de expedición del certificado provisional inicial:

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición

(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(* Táchese según proceda)

09/03/2004.- R.D. N° 111-2004/DCG.- Aprueba "Normas para el Registro y Habilitación de las Organizaciones de Protección Reconocidas OPR" y deja sin efecto la R.D. N° 759-2003/DCG. (14/03/2004)

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 111-2004/DCG

9 de marzo de 2004

CONSIDERANDO:

Que, la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78), adoptó el 12 de diciembre del 2002, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, así como las enmiendas al referido convenio internacional, relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítima, que entrarán en vigor internacional el 1 de julio del 2004;

Que, estas prescripciones constituyen el ordenamiento-internacional que permitirá que los buques e instalaciones portuarias puedan contar con mecanismos para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo contribuyendo de esta manera a la seguridad del comercio internacional;

Que, mediante Resolución Directoral N° 759-2003/DCG [T.332,§037] de fecha 29.diciembre.2003, se estableció los mecanismos y demás formalidades para que la Autoridad Marítima registre y habilite a personas jurídicas como Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR), que pueden prestar servicios de asesoría en el desarrollo de las evaluaciones así como en la elaboración de los planes de protección marítima a las instalaciones portuarias y a los buques, conforme a lo dispuesto en la regla 1.16 del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS;

Que, de conformidad con el Artículo 2° de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, Ley N° 26620 [T.241,§072], constituye ámbito de aplicación de la misma 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;

Que, el Artículo 3° de la Ley N° 26620 [T.241,§072], Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres de fecha 7 de junio de 1996, establece que 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 dicha ley;

Que, el Artículo A-010501 inciso (4) del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, aprobado por Decreto Supremo N° 028-DE/MGP [T.301,§307], de fecha 25.mayo.2001, establece que es función de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dictar las normas complementarias y emitir resoluciones sobre asuntos de su competencia relativos a las actividades marítimas, fluviales y lacustres;

De conformidad con lo propuesto por el Jefe del Departamento de Material Acuático de la Dirección de Control de Intereses Acuáticos y el Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales; a lo recomendado por el Director de Control de Intereses Acuáticos y a lo opinado por el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas;

SE RESUELVE:

1.- Dejar sin efecto la Resolución Directoral N° 759-2003/DCG [T.332,§037] de fecha 29.diciembre.2003 que aprobó las "Normas para el Registro y Habilitación de las Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR)".

2.- Aprobar las "NORMAS PARA EL REGISTRO Y HABILITACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDAS" (OPR) por la Autoridad Marítima Nacional con la finalidad que puedan prestar servicios de asesoría a las compañías operadoras de buques, en el desarrollo de las evaluaciones de protección marítima; así como, en la elaboración de sus correspondientes planes de protección marítima.

3.- La presente Resolución Directoral entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

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

EDUARDO DARCOURT ADRIANZÉN, Director General de Capitanías y Guardacostas.

NORMAS PARA EL REGISTRO, HABILITACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDA (OPR)

Artículo 1º.- Ámbito de Aplicación

La presente norma es aplicable a las Personas Jurídicas a ser reconocidas como Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) por la Autoridad Marítima Nacional, para prestar servicios de asesoría en el desarrollo de las evaluaciones de protección y elaboración de los planes de protección correspondientes, a las compañías operadoras de buques que deban cumplir con el procedimiento establecido en el Código PBIP para la obtención del Certificado Internacional de Protección de los Buques.

Artículo 2º.- Definiciones

Para efectos de las presentes normas se entiende por:

2.1 Autoridad Marítima Nacional: Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

2.2 Amenaza: Posibilidad de que un incidente de protección ocurra.

2.3 Código PBIP: Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, tal como se define en la Regla XI-2/1.12 del Convenio SOLAS en su forma enmendada.

2.4 Compañía Operadora de Buques: El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

2.5 Evaluación de la Protección del Buque (EPB): Análisis de riesgo de todos los aspectos relacionados a las operaciones del buque y su interfaz con la instalación portuaria, con el fin de determinar que elemento o elementos de éste son más susceptibles y/o tengan más probabilidad de ser sujeto de algunas de las actividades ilícitas indicadas en el numeral 2.7.

2.6 Gravedad: Consecuencia de un incidente en caso que éste se concrete, medido en pérdidas de vidas humanas, lesiones personales, daño ambiental, daño a los bienes o en perjuicio económico.

2.7 Incidente de protección: Cualquier circunstancia, activa, pasiva o sospechosa, en la cual se intenten o concreten actos ilícitos en los buques o que concreten dichas acciones utilizando al buque, su carga o su tripulación como intermediarios de estos actos ilícitos. Comprende asimismo la utilización del buque, la tripulación o su carga como objeto o intermediario para llevar a cabo actos de piratería, robo, hurto, polizonaje, terrorismo, contrabando, tráfico de drogas o precursores, tráfico de armas, esclavitud, inmigración ilegal, etc.

2.8 Nivel de Protección: Graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que atente contra la protección marítima.

2.9 Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM): Persona designada por la compañía para asegurar que se lleve a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolle, se presente para su aprobación, y posteriormente se implante y se mantenga, debiendo efectuar las coordinaciones del caso con los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias y con el Oficial de Protección del Buque.

2.10 Oficial de Protección del Buque (OPB): Persona a bordo del buque, responsable de la aplicación de las medidas de protección del mismo, incluidos la implementación y el mantenimiento del plan de protección y para la coordinación con el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima y con los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias.

2.11 Organización de Protección Reconocida (OPR): Persona Jurídica debidamente reconocida por la Autoridad Marítima, especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques, autorizada para realizar actividades de asesoramiento a las compañías operadoras de buques sobre análisis de riesgo y desarrollo de Evaluaciones y Planes de Protección del buque.

2.12 Plan de Protección del Buque (PPB): Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque, de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

Artículo 3º.- Autorización

Toda persona jurídica, que realice tareas de asesoramiento en protección marítima a las

compañías operadoras de buques, como Organización de Protección Reconocida (OPR), en forma permanente o transitoria, deberá obtener el reconocimiento y autorización correspondiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, debiendo cumplir con los requisitos establecidos en los Artículos 4° y 5° de la presente Resolución para su inscripción en el Registro de Organizaciones de Protección Reconocidas que para tal efecto lleva la Dirección de Control de Intereses Acuáticos.

Artículo 4°.- Requisitos generales para el reconocimiento y autorización de las Organizaciones de Protección Reconocida (OPR)

4.1 Presentar copia del estatuto y de la constancia de inscripción en el Registro Público correspondiente, autenticada por Notario Público.

4.2 Deberán presentar la declaración jurada, de los integrantes de sus órganos de dirección y sus representantes legales de no poseer antecedentes penales ni encontrarse requisitoriado por la Autoridad Judicial o Policial.

4.3 Todos sus integrantes deberán acreditar ser ciudadanos peruanos con título profesional otorgado en el país o en el extranjero debidamente reconocido por el Estado Peruano.

Artículo 5°.- Requisitos Técnicos que deberán cumplir para el reconocimiento y autorización como Organizaciones de Protección Reconocida (OPR)

5.1 En adición a los requisitos generales señalados en el artículo anterior, cada persona jurídica solicitante; postulante a Organización de Protección Reconocida, deberá presentar un expediente organizacional en el cual deberá acreditar documentalmente, que el personal de profesionales que conforman su equipo de asesoría para el desarrollo de evaluaciones y planes de protección marítima de buques, cumple con los siguientes requisitos mínimos:

5.1.1 Contar dentro de sus integrantes con personal directivo, técnico y de apoyo competente, capaz de elaborar los procedimientos contenidos en el Código PBIP, los mismos que deberán cumplir con los perfiles que a continuación se detallan:

5.1.1.1 Conocimientos adecuados en las operaciones de los buques, proyecto y construcción de los mismos.

5.1.1.2 Capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de los buques y las operaciones de su interfaz con el puerto.

5.1.1.3 Capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal.

5.1.1.4 Conocimiento de lo prescrito en el Capítulo XI-2 del SOLAS y en la parte A del Código PBIP, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección, el mismo que deberá ser acreditado mediante la presentación de uno de los siguientes documentos:

Certificado de Estudios o de Capacitación que avalen el haber recibido instrucción referente al tema.

5.1.1.5 Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.

5.1.1.6 Conocimiento sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.

5.1.1.7 Conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.

5.1.1.8 Conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

5.1.1.9 Conocimientos sobre administración de la protección marítima

5.1.1.10 Conocimiento de los convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes.

5.1.1.11 Conocimiento de la legislación y normativa gubernamental pertinente.

5.1.1.12 Metodología de la evaluación de la protección del buque.

5.1.1.13 Métodos de reconocimiento e inspección de la protección del buque.

5.1.1.14 Medidas de protección del buque en una instalación portuaria.

5.1.1.15 Preparación de planes de contingencia y conducción de acciones de respuesta ante emergencias.

5.1.1.16 Métodos de auditoría, inspección, control y observación.

5.1.1.17 Métodos para efectuar inspecciones exhaustivas de medidas de protección marítima.

5.1.1.18 Ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinadas con las instalaciones portuarias

5.1.1.19 Evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

5.1.2 Capacidad para mantener una evaluación permanente de su personal con respecto a sus antecedentes y actividades vinculadas a la seguridad, mediante la presentación de un procedimiento documentado que contenga por lo menos las medidas de control internas, para selección de personal.

5.1.3 Capacidad para mantener las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de información confidencial en materia de protección, o el acceso a la misma, debiendo de presentar lo siguiente:

5.1.3.1 Declaración jurada de cada uno de los componentes de la organización en la cual se comprometen a mantener reserva sobre la información a la cual acceden en función al cargo que desempeñan.

5.1.3.2 Sistema de protección interna que incluya el área de informática, de la documentación y protección física de sus instalaciones.

Artículo 6º.- Reconocimiento y Autorización como Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR)

6.1 La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, recepcionará el expediente de solicitud, procediendo a la revisión del mismo, pudiendo solicitar las aclaraciones que a juicio de ésta se estime necesarias.

6.2 Concluida la revisión y aprobada la documentación presentada, se emitirá la Resolución Directoral de autorización como Organización de Protección Reconocida (OPR), procediendo a su inscripción en el registro correspondiente.

Artículo 7º.- Renovación de la Inscripción

Las renovaciones serán anuales y deberán solicitarse dentro de los cuarenta y cinco (45) días hábiles antes de la fecha del vencimiento.

Artículo 8º.- Inhabilitación

Será motivo de inhabilitación las siguientes:

8.1 Mantener las condiciones exigidas para su autorización y registro.

8.2 No cumplir con la renovación dispuesta en el artículo anterior.

8.3 Cuando luego de una actividad supervisora la Autoridad Marítima verifique el incumplimiento de las actividades normadas en la presente resolución directoral.

8.4 Cuando se viole la confidencialidad de la información sobre protección marítima a la cual tuvo acceso como parte de los procesos de evaluación y desarrollo del plan de protección de un buque.

Artículo 9º.- Información sobre las evaluaciones de protección

Las Organizaciones de Protección Reconocida (OPR) están en la obligación de proporcionar a la Autoridad Marítima Nacional, cualquier información que sea requerida por esta última, en relación a las evaluaciones de protección que realicen.

Artículo 10º.- Cambios en el equipo de profesionales asesores

Las Organizaciones de Protección Reconocida (OPR) deberán informar a la Autoridad Marítima, los cambios realizados respecto a la composición de su personal dentro de las 72 horas de haberse realizado dichos cambios, debiendo de adjuntar la documentación que avale el cumplimiento con los requisitos técnicos establecidos en la presente norma, cuando se incorpore a un nuevo miembro al equipo de profesionales.

Artículo 11º.- Tratamiento de la información

Las Organizaciones de Protección Reconocida (OPR) se regirán por principios éticos de conducta, y en ese sentido tendrán presente la responsabilidad que les incumbe como consecuencia del registro y autorización otorgada por la Autoridad Marítima, en lo que respecta a garantizar una prestación adecuada de los servicios de asesoría y preservar el carácter confidencial de la información a la cual tengan acceso.

Artículo 12º.- Control de la Autoridad Marítima

La Autoridad Marítima, en cumplimiento de su labor de fiscalización verificará el cumplimiento de las actividades normadas en la presente Resolución Directoral.

15/08/2005.- R.M. N° 568-2005-MTC/03.- **Define el nuevo Servicio Especial Básico "118 Emergencia - Guardacostas", para la atención de emergencias por parte de la Autoridad Marítima Nacional. (19/08/2005)**

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 568-2005 MTC/03

Lima, 15 de agosto de 2005

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 2.10.1 del Plan Técnico Fundamental de Numeración - PTFN, aprobado mediante Resolución Suprema N° 022-2002-MTC [T.316,§007], del 31 de agosto de 2002, establece que los Servicios Especiales Básicos son facilidades que brindan los concesionarios de los servicios públicos de telecomunicaciones a la comunidad que tienen por finalidad, salvaguardar los bienes y la vida de las personas, así como, permitir a los usuarios acceder a servicios de reclamos e informaciones inherentes al servicio. El acceso a los servicios especiales básicos brindados a la comunidad son de obligatorio cumplimiento para los concesionarios de servicios públicos locales;

Que, el numeral 3.5.1 del PTFN establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por Resolución Ministerial, podrá incluir otros servicios especiales básicos;

Que, entre las funciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, como Autoridad Marítima Nacional se encuentra la de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables y el control de las actividades que se desarrollan en el medio acuático; para lo cual requiere contar con un número que permita a los usuarios el acceso a los servicios de emergencia brindados por la Autoridad Marítima Nacional en el ámbito de su competencia;

Que, con fecha 7 de julio de 2005, se publicó en el Diario Oficial El Peruano, el proyecto de resolución ministerial que atribuye el número 118 para la atención de emergencias por parte de la Autoridad Marítima Nacional, habiéndose recibido y evaluado los comentarios de los interesados;

Que, en consecuencia resulta necesario emitir el acto administrativo correspondiente a fin de definir el nuevo servicio especial básico;

Estando a lo dispuesto en la Ley N° 27791 [T.314,§255] y la Resolución Suprema N° 022-2002-MTC [T.316,§007];

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Definir el nuevo servicio especial básico siguiente:

118 Emergencia - Guardacostas.

Los concesionarios de servicios públicos locales brindarán obligatoriamente a sus usuarios, el acceso a este servicio.

No son tarificados al usuario.

Artículo 2º.- El Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones - OSIPTEL, de ser el caso, emitirá las disposiciones que considere necesarias para el cumplimiento de la presente norma.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JOSÉ JAVIER ORTIZ RIVERA, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

23/09/94.- **R.D. N° 0313-94-DCG.**-Aprueba el Sistema de Información de Posición y Seguridad en el Dominio Marítimo del Perú. (01/10/94)

Lima, 23 de Setiembre de 1994.

CONSIDERANDO:

Que, es función y responsabilidad de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, velar por la seguridad de la vida humana en el Mar, prestando auxilio a toda nave nacional o extranjera que haya sufrido emergencia o siniestro marítimo;

Que, en la Conferencia Internacional sobre Búsqueda, Rescate y Salvamento Marítimo - 1979, efectuada en el Puerto de Hamburgo 1979, se recomienda la conveniencia de que los buques notifiquen en forma uniforme cuando naveguen en aguas jurisdiccionales;

Que, en tal virtud, es necesario uniformizar el reporte de toda nave de bandera nacional, mercante o investigación científica, de cualquier tipo, mayores de 350 TRB, y de las naves de bandera extranjera, mercantes, investigación científica y pesqueras, de cualquier tipo, capacidad o tonelaje, que naveguen con intenciones de ingreso o salida del Dominio Marítimo del Perú, en demanda o salida de puerto, en tránsito o en operaciones diversas en nuestro Dominio Marítimo;

Que, se encuentran en funcionamiento Estaciones Costeras para el servicio móvil marítimo, así como servicios de comunicaciones en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Capitanías del litoral, Agencias Navieras y Agencias Marítimas, cuyo uso ordenado y sistemático contribuye a la rapidez y eficiencia de la información;

Que, es necesario brindar facilidades al usuario sin perjudicar el fin que persigue el Sistema de conocer la posición de la nave durante su tránsito en el Dominio Marítimo del Perú;

De conformidad con lo informado por el Jefe del Departamento de Tráfico Marítimo y a lo recomendado por el Director de Seguridad y Vigilancia Marítima, Fluvial y Lacustre;

SE RESUELVE:

1.- Aprobar el Sistema de Información de Posición y Seguridad en el Dominio Marítimo del Perú que se anexa.

2.- Los Armadores, los Agentes Generales de las compañías navieras y los Agentes Marítimos con sede en el Territorio Nacional, serán responsables de hacer conocer oportunamente a los Capitanes de las naves a quienes representan, los alcances de la presente Resolución Directoral en la parte que les compete, asumiendo igualmente la responsabilidad de cumplir y hacer cumplir las disposiciones de los artículos 4º y 5º del Anexo N° 1.

3.- De darse el caso que una Unidad de Exploración Aérea, Patrullera de Costa o cualquier Unidad utilizada por la organización para efectos de control, detectase el incumplimiento del reporte respectivo por parte de la nave, ésta será sancionada.

4.- La presente Resolución Directoral deja sin efecto a la Resolución Directoral N° 347-DC/MGP del fecha 20 de diciembre de 1991.

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

ALFONSO BALAGUER TORRIANI, Director General de Capitanías y Guardacostas.

**ANEXO (1)
SISTEMA DE INFORMACION DE POSICION Y SEGURIDAD EN EL
DOMINIO MARITIMO DEL PERU**

Art. 1ro.- Todas las naves mercantes de bandera nacional mayores de 350 TRB, y las naves mercantes extranjeras de cualquier capacidad o tonelaje que ingresan al Dominio Marítimo del Perú, en tránsito o en demanda de puertos peruanos, deberán comunicar la información dispuesta por el sistema, por los medios y métodos establecidos en los Anexos (2) y (3).

Art. 2do.- Todas las naves pesqueras, de investigación científica, de cualquier tipo, de bandera nacional, mayores de 350 TRB, y las naves pesqueras o de investigación científica de bandera extranjera de cualquier tipo, capacidad o tonelaje, que naveguen con intenciones de ingreso o salida del Dominio Marítimo del Perú, en demanda o salida de puerto, en tránsito u operaciones diversas en el Dominio Marítimo, en uso de concesiones, en uso de exploración oceanográfica o ictiológica, etc., deberán comunicar la información dispuesta en el Sistema por los medios y métodos establecidos en los Anexos (2) y (4).

Art. 3ro.- La información deberá ser radiada prioritariamente a través de las Estaciones Costeras de Paita, Callao y Mollendo en las frecuencias que se indican en el cuadro del Anexo (5), y alternativamente a través de las Agencias Marítimas, siendo el destinatario final la Capitanía de Puerto de arribo.

Art. 4to.- Las infracciones a la presente disposición de información de Tráfico Marítimo serán sancionadas de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías.

Art. 5to.- Asimismo, las Agencias Marítimas presentarán a las Capitanías de Puerto, previo al zarpe y como requisito para obtener Licencia de Salida, el Plan de Navegación del buque firmado por el Capitán de la Nave, de acuerdo a la estructura y modelo indicados en el anexo (6).

ANEXO (2)

SISTEMA DE INFORMACION DE POSICION Y SEGURIDAD EN EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

ESTRUCTURA DE LOS MENSAJES DE INFORMACION

- **IDENTIFICACION DEL MENSAJE:**
SHIPREP (designativo del sistema)
- **TIPO DE PARTE INFORMATIVO:**
 - a. Un grupo de letras: ``EPW" (Notificación de ingreso al Dominio Marítimo).
 - ``PR" (Notificación de la posición).
 - ``DPW" (Notificación de salidas del Dominio Marítimo).
 - ``DR" (Cambio de derrota)
- **BUQUE**
 - b. Nombre distintivo de llamada y nacionalidad.
- **FECHA Y HORA LOCAL:**
 - c. Un grupo de seis (6) letras para indicar el día del mes (2 primeras cifras), hora y minutos (4 últimas cifras).
- **SITUACION:**
 - d. Puerto de procedencia
 - Puerto de destino
- **POSICION**
 - e. Un grupo de cuatro (4) cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo ``N" o ``S" y un grupo de cinco (5) cifras para indicar la longitud en grados y minutos con el sufijo ``E" o ``W".
- **RUMBO VERDADERO:**
 - f. Un grupo de tres (3) cifras

- VELOCIDAD EN NUDOS:

g. Un grupo de dos (2) cifras

- PUERTO DE DESTINO:

h. Puerto hacia donde se dirige.

- HORA ESTIMADA DE LLEGADA:

i. Un grupo de seis (6) cifras para indicar el día dos primeras cifras, y para indicar las horas y minutos cuatro (4) cifras últimas.

- RUTA:

j. Ruta proyectada, indicando los puntos (Coordenadas), máximo seis (6) puntos.

- AGENCIA MARITIMA REPRESENTANTE:

k. Nombre de la agencia.

- OBSERVACIONES:

1. Novedades importantes del suceso.

ANEXO (3)

SISTEMA DE INFORMACION DE POSICION Y SEGURIDAD EN EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

PROCEDIMIENTO ESPECIFICO DE INFORMACION PARA NAVES MERCANTES NACIONALES MAYORES DE 350 TRB Y EXTRANJERAS DE CUALQUIER TONELAJE Y TIPO QUE INGRESAN AL DOMINIO MARITIMO EN TRANSITO, O EN DEMANDA DE PUERTOS PERUANOS.

1er. CASO.- INFORMACION DE INGRESO AL DOMINIO MARITIMO (EPW).- Información que debe transmitir la nave al momento de ingresar al Dominio Marítimo del Perú:

..... SHIPREP (Identificación del Sistema)

A.....EPW

B.....Nombre del Buque, distintivo de llamada y nacionalidad

C..... Fecha y hora (de ingreso al Dominio Marítimo)

D..... Puerto de Procedencia

E.....Coordenadas (al ingreso al Dominio Marítimo)

F.....Rumbo verdadero

G..... Velocidad

H..... Puerto de Destino

I..... ETA

J..... Ruta

K.....Agencia representante (Nombre)

2do. CASO.- REPORTE DE CAMBIO DE DERROTA (DR).- Información que debe transmitir la nave para la corrección de un reporte o plan de navegación:

..... SHIPREP (Identificación del Sistema)

A.....DR

B.....Nombre del Buque, distintivo de llamada y nacionalidad

C..... Día y hora del suceso

E.....Coordenadas

F.....Rumbo verdadero

G..... Velocidad

H..... Puerto de Destino

I..... ETA

J..... Ruta

K.....Agencia representante (Nombre)

X.....(Suceso que produjo el cambio de derrota).

NOTA.- La información de Salida del Dominio Marítimo será reemplazada por el Plan de Navegación del Anexo (6).

APENDICE I: MODELOS DE MENSAJES DE POSICION PARA BUQUES MERCANTES

APENDICE I AL ANEXO (3)

SISTEMA DE INFORMACION DE POSICION Y SEGURIDAD EN EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

MODELOS DE MENSAJES DE POSICION PARA BUQUES MERCANTES

1er. CASO.- SHIPREP / EPW / ATLAS / LQVJ / AR / 191300 / BUENOS AIRES / 1820S / 07620W / 330 / 20 / CALLAO / 301100 / OMEGA/.

2do. CASO.- SHIPREP / DR / ATLAS / LQVJ / AR / 192000 / 1622S / 7635W / OMEGA / 0.0 / CALLAO / 302100 / FALLAS MECANICAS REPARACION ESTIMADA EN 10 HORAS/.

ANEXO (4)

SISTEMA DE INFORMACION DE POSICION Y SEGURIDAD EN EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

PROCEDIMIENTO ESPECIFICO DE INFORMACION PARA NAVES CIENTIFICAS O PESQUERAS MAYORES DE 350 TRB: DE BANDERA NACIONAL Y DE CUALQUIER TIPO, CAPACIDAD O TONELAJE DE BANDERA EXTRANJERA OPERANDO EN EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

1er. CASO.- INFORMACION DE INGRESO AL DOMINIO MARITIMO (EPW).- Información que debe transmitir la nave al momento de ingresar al Dominio Marítimo del Perú:

..... SHIPREP (Identificación del Sistema)

A.....EPW

B.....Nombre de la nave, distintivo de llamada y nacionalidad

C..... Fecha y hora (de ingreso al Dominio Marítimo)

D..... Puerto de Procedencia

E.....Coordenadas (al ingreso al Dominio Marítimo)

F.....Rumbo verdadero

G..... Velocidad

H..... Puerto de Destino

I..... ETA

J..... Agencia representante (Nombre)

2do. CASO.- NOTIFICACION DE LA SITUACION (PR).- Información que debe transmitir la nave a 0800 y 2000 horas.

..... SHIPREP

A.....PR

B.....Nombre de la nave, indicativo de llamada y nacionalidad

C..... Fecha y hora local (de posición)

E.....Coordenadas

F.....Rumbo

G..... Velocidad

H..... Puerto de Destino

I..... ETA

3er. CASO.- SALIDA DEL DOMINIO MARITIMO (DPW).- Información que debe transmitir la nave al momento del salir del Dominio Marítimo.

..... SHIPREP

A.....DPW

B.....Nombre de la nave, indicativo internacional y nacional
C..... Fecha y hora local (de salida del Dominio Marítimo)
E.....Posición (Coordenadas de salida del Dominio Marítimo)
H..... Puerto de Destino

APENDICE I: MODELOS DE MENSAJES DE POSICION PARA
BUQUES CIENTIFICOS O PESQUEROS

**APENDICE I AL ANEXO (4)
SISTEMA DE INFORMACION DE POSICION Y SEGURIDAD EN EL
DOMINIO MARITIMO DEL PERU**

**MODELOS DE MENSAJES DE POSICION PARA BUQUES
CIENTIFICOS O PESQUEROS**

1er. CASO.- SHIPREP / EPW / ATLAS / LQVJ / AR / 191300 /
BUENOS AIRES / 1820.8S / 07620W / 330 / 20 / CALLAO / 301100 /
OMEGA/.

2do. CASO.- SHIPREP / PR / ATLAS / LQVJ / AR / 292000 /
1225S / 07715W / 350 / 20 / CALLAO / 301100 /.

3er. CASO.- SHIPREP / DPW / SABOGAL / OABP /301100 /
0324S / 08130W / GUAYAQUIL/.

ANEXO (5) a la R.D. Nro. 0313 94 DC/MGP de fecha 23 de setiembre
1994

**CUADRO DE FRECUENCIAS EMPLEADAS POR LAS
ESTACIONES COSTERAS**

ESTACIONES COSTERAS DE 1RA. CATEGORIA

ESTACION COSTERA

INDICATIVO DE LLAMADA

RADIOTELEGRAFIA

RADIOTELEFONIA

MF

HF

Tx Rx

Tx

Rx

VHF-FM

HF

Tx Rx

Tx

Rx

HORARIO DE ATENCION

TELEFONO TELEX

OBSERVACIONES

PAITA RADIO

OBY2

500 KHz

8527 KHz

4291 KHz

6436 KHz

12695 KHz

8368 KHz (1)

4284 KHz (1)

6276 KHz (1)

12552 KHz (1)

Canal 16
Canal 12

2182 KHz
4419,4 KHz
8780,9 KHz

2182 KHz
4125 KHz
8255 KHz

24 Horas
0100-0600
1700-0000
A petición
A petición

074-611594
41658
PE COSPITA

(1) Canal Común

También receptiona en los sgtes canales de los Apéndices 31 y 34 del Reglamento de Radiocomunicaciones UIT.

8/5678, 4/5678,
6/5678, 12/5678,
16/5678, 22/34.
25/C

Mayor detalle sobre las frecuencias de operación de las Estaciones Costeras se encuentran indicadas en la publicación NOMENCLATOR DE LAS ESTACIONES COSTERAS emitida por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)

CALLAO RADIO

OBC3

500 KHz
8546 KHz
4247 KHz
6360 KHz
13015.5 KHz
17160 KHz
22595 KHz
25045 KHz

8368 KHz (1)
4284 KHz (1)
6276 KHz (1)
12552 KHz (1)
16736 KHz (1)
22280,5 KHz (1)
25172 KHz (1)

Canal 16
Canal 14
Canal 26

2182 KHz
8780.9 KHz
4419.4 KHz
13162.8 KHz

2182 KHz
82255 KHz
4125 KHz
12290 KHz

24 horas
24 horas
0100-0600
1700-0000
A petición
A petición
A petición
A petición

014-655682
014-659540

26069
PE COSTCAL

MOLLENDO RADIO
OBF4
500 KHz

8490 KHz
4260 KHz
6351 KHz
12815 KHz

8368 KHz (1)
4284 KHz (1)
6276 KHz (1)
12552 KHz (1)

Canal 16
Canal 14

2182 KHz
4419,4 KHz
8780,9 KHz

2182 KHz
4125 KHz
8255 KHz

24 Horas
0100-0600
1700-0000
A petición
A petición

054-532939

054-534383
59650
59655
PE COSMOLE

IQUITOS RADIO
OBQ5

8546 KHz
12795 KHz
16970 KHz

8368 KHz (1)
12552 KHz (1)
16736 KHz (1)

Canal 16
Canal 14

24 Horas
A petición
A petición

094-232195

ESTACIONES COSTERAS DE 2DA. CATEGORIA
ESTACION COSTERA
INDICATIVO DE LLAMADA

RADIOTELEFONIA
VHF-FM
Tx Rx
HF
Tx
Rx
TELEFONO
TELEX

ZORRITOS
TALARA
PIMENTEL
PACASMAYO
SALAVERRY
CHIMBOYE
HUACHO
SUPE
FISCO
SAN JUAN
ILO

OBU2
OBT2
OBH2
OBD2
OBR3
OBZ3

C16,C12

C16,C14
C16,C14
C16,C12
C16,C12
C16,C12
C16,C14
C16,C12
C16,C14
C16,C12
C16,C12

8749,9 KHz

8225 KHz

074-525038
074-000000
41521 PE CAPULARA
044-000000
044-522711
044-000000
044-326003
44041 PE CAPUBOTE
034-322671
034-320202-45
034-000000
034-000000
054-000000

**SERVICIOS DE RADIOCOMUNICACIONES MARITIMAS
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA**

- Escucha de Seguridad en frecuencia de socorro
- Comunic. de Coordinación de Búsqueda y Rescate

CORRESPONDENCIA PUBLICA

- Comun. Buques Extranjeros/Nacionales con Agentes y Armadores en el país y en el extranjero
- Comunic. de Tripulantes de Buques con familiares
- Comu. de Tierra a Buques en navegación/ puerto

CORRESPONDENCIA OFICIAL

- Comunic. Buques-Autoridad Marítima
- Recolección de informaciones meteorológicas
- Recolec. Info. sobre estado Ayudas a la Navegación

INFORMACION DE SEGURIDAD MARITIMA

- Transmisión de informaciones meteorológicas
- Transmisión de Avisos a los Navegantes
- Trans. de Informac. de Seguridad Marítima NAVTEX

OTROS SERVICIOS

- Consejo Médico a Buques, Señales Horarias, etc.

ANEXO (6)

**ESTRUCTURA DEL PLAN DE NAVEGACION A SER
PRESENTADO EN LA CAPITANIA DE PUERTO POR LAS
AGENCIAS MARITIMAS**

STRUCTURE SAILING PLAN REPORT

01.- Tipo de parte Plan de Navegación (PN)

- Report Type Sailing Plan (SP)
- 02.- Nombre de la nave
Shipping name
- 03.- Indicativo internacional
International Call sign
- 04.- Bandera
Flag
- 05.- Puerto de zarpe
Port of departure
- 06.- Fecha, hora de zarpe
Date and time of departure a. Hora: Cuatro dígitos
b. Fecha: Dos dígitos
c. Mes: Dos dígitos
d. Año: Tres dígitos
- 07.- Rumbo a Tres dígitos
Course
- 08.- Velocidad estimada Dos dígitos
Estimated Speed
- 09.- Puerto destino
Port destination
- 10.- ETA
- 11.- Derrota
Route
- 12.- Comentarios
Comments
- 13.- Fecha
Date
- 14.- Nombre del capitán
Captain name
- 15.- Firma
Signature
- 16.- Nombre de la agencia
Agency name

APENDICE: MODELO DE INFORMACION DEL PLAN DE NAVEGACION QUE LA AGENCIA DEBE PRESENTAR EN CAPITANIA

APENDICE I AL ANEXO (6)

MODELO DE INFORMACION DEL PLAN DE NAVEGACION QUE LA AGENCIA DEBE PRESENTAR EN CAPITANIA

- 01.- Plan de Navegación : PN
Report Type
- 02.- Nombre de la nave : MV HUANDOY
Shipping name
- 03.- Indicativo internacional : OASE
International call sign
- 04.- Bandera : PERUANO
Flag
- 05.- Puerto de zarpe : CALLAO
Port of departure
- 06.- Fecha, hora de zarpe : 24-11-91 21.30
Date and time of departure
- 07.- Rumbo : 316

course
08.- Velocidad estimada : 13
Estimated Speed
09.- Puerto de destino : GUAYAQUIL
Port destination
10.- ETA : 27-11-91 00.30
11.- Derrota
Route

	FECHALAT.	LONG.	RUMBO	FECHALAT.	LONG
			RUMBO		
1	242130	1203S	07710W	316	
2	250130	1125S	07748W	326	
3	260210	0701S	08049W	333	
4	260642	0608S	08115W	351	
5	261327	0442S	08129W	010	
6	261541	0413S	08124W	034	

12.- Comentarios
Comments
13.- Fecha
Date
14.- Nombre del Capitán
Captain name
15.- Firma
Signature
16.- Nombre de la agencia
Agency name

27/09/87.- D.LEG. No. 438.-Aprueba la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú.-(27/09/87)

POR CUANTO:

El Congreso de la República del Perú, de conformidad con lo previsto en el artículo 188o. de la Constitución Política del Perú, por Ley 24654 promulgada el 1o. de abril de 1987, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de aprobar, mediante Decreto Legislativo, la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú, modificando, sustituyendo y adecuando para ello el Decreto Legislativo No. 131 del 12 de junio de 1981, en aquellas materias a que se contrae la Ley del Ministerio de Defensa;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

LEY ORGANICA DE LA
MARINA DE GUERRA DEL PERU

TITULO I

DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

CAPITULO I

DEL CONTENIDO

Artículo 1o.- La presente Ley establece la Organización General de la Marina de Guerra del Perú y señala la estructura y funciones de sus componentes.

CAPITULO II

DEL AMBITO

Artículo 2o.- El ámbito de la Marina de Guerra del Perú es aquel en el que se realizan, las actividades correspondientes al Poder Naval, y las relacionadas con los Intereses Marítimos de su competencia.

TITULO II

DEL ALTO MANDO Y SUS ORGANISMOS

CAPITULO I
DEL ALTO MANDO

Artículo 3o.- El Alto Mando Naval está constituido por el Comandante General de la Marina y el Jefe del Estado Mayor General de Marina, quienes para el ejercicio de sus funciones disponen de los Organismos que se mencionan en la presente Ley.

TITULO III

DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA
MARINA

CAPITULO I

MISION, CONSTITUCION Y ESTRUCTURA

Artículo 4o.- Corresponde a la Comandancia General de la Marina, realizar las funciones siguientes:

- a. Participar en el planeamiento estratégico de la Defensa Nacional.

- b. Organizar, equipar, preparar y mantener las Fuerzas Navales en su máximo potencial combativo, para asegurar la Defensa Nacional.
 - c. Defender el patrimonio marítimo, fluvial y lacustre, dando protección a las actividades que se realicen en dicho medio.
 - d. Cumplir y hacer cumplir el ordenamiento legal en la Marina de Guerra del Perú.
 - e. Formular la Política General del Instituto.
 - f. Disponer las actividades necesarias para cumplir la misión asignada a la Marina de Guerra del Perú en todo tiempo y frente.
 - g. Poner a disposición del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, las Fuerzas Navales y medios necesarios para cumplir las tareas que se le asignen en los planes de Defensa Nacional.
 - h. Proveer la logística para que los Elementos de Maniobra cumplan las tareas asignadas por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.
 - i. Aprobar los planes de mediano y corto plazo, así como el Plan Operativo Anual de la Marina de Guerra del Perú.
 - j. Autorizar la ejecución del Presupuesto Fiscal como responsable del Programa Presupuestario de la Marina de Guerra del Perú.
 - k. Contribuir al desarrollo económico y social del país y a la Defensa Civil en los asuntos de su competencia.
 - l. Participar en la Defensa Interna del territorio, de acuerdo al artículo 231o. de la Constitución Política del Perú. (1)
- (1) Modificado por el Art. 35 del D. Leg. 743, publicado el 12/11/1991*

Artículo 5o.- La Estructura Orgánica de la Marina de Guerra del Perú es la siguiente:

- a. Organos de Comando
 - Comandancia General de la Marina.
 - b. Organos Consultivos
 - Consejo Superior de la Marina
 - Consejo Económico de la Marina
 - c. Organos de Planeamiento y Supervisión
 - Estado Mayor General de la Marina
 - d. Organos de Control
 - Inspectoría General de la Marina
 - e. Organos de Apoyo
 - Secretaría General de la Marina
 - Dirección de Intereses Marítimos
 - Dirección de Inteligencia de la Marina
 - Dirección de Comunicaciones de la Marina
 - Dirección de Hidrografía y Navegación
 - Dirección de Asuntos Jurídicos de la Marina
 - Secretaría de la Comandancia General de la Marina
 - Servicio Naviero de la Marina
 - f. Organos de Línea Administrativos
 - Dirección General de Personal de la Marina
 - Dirección General de Instrucción de la Marina
 - Dirección General del Material de la Marina
 - Dirección General de Economía de la Marina
 - Dirección General de Capitanías y Guardacostas
 - g. Organos de Línea Operativos
 - Comandancia General de Operaciones Navales
 - Comandancia General de Zonas Navales. (2)
- (2) Modificado por el Art. 36 del D. Leg. 743, publicado el 12/11/1991*

CAPITULO II DEL COMANDO

Artículo 6o.- El Comando General de la Marina de Guerra es ejercido por el Comandante General de la Marina. Dependen del Ministerio de Defensa.

Artículo 7o.- El Comando General de la Marina, comanda a la Marina de Guerra del Perú. Es ejercido por uno de los Vicealmirante en Situación de Actividad designado por el Presidente de la República en su condición de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas. Es responsable de la preparación y desarrollo de la Marina de Guerra del Perú. Integra el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. El tiempo de su permanencia en el empleo, es determinado por el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas. (3)
(3) Modificado por el Art. 37 del D. Leg. 743, publicado el 12/11/1991

CAPITULO III

DEL ESTADO MAYOR GENERAL

Artículo 8o.- El Jefe del Estado Mayor General de Marina es el principal colaborador y asesor de Comandante General de la Marina y supervisor del cumplimiento de sus órdenes.

Dirige las actividades del Estado Mayor;

Artículo 9o.- El Estado Mayor de la Marina, es el órgano de planeamiento operativo y planificación administrativa de más alto nivel de la Marina de Guerra del Perú. Supervisa el cumplimiento de la acción planeada a nivel Instituto y asesora la Comandancia General de la Marina.

La Jefatura del Estado Mayor de la Marina, es ejercida por un Vicealmirante.

CAPITULO IV

DE LA INSPECTORIA GENERAL

Artículo 10o.- La Inspectoría General de la Marina, controla y evalúa en forma permanente el cumplimiento de los planes, programas y grado de alistamiento operativo y administrativo de las Fuerzas, elementos de maniobra y demás organismos de la Marina de Guerra del Perú, así como la correcta aplicación de las Leyes, Ordenanzas Navales y demás Disposiciones.

La Inspectoría General de la Marina, practica Auditorias a las Organismos, Unidades y Dependencias de la Marina. El cargo será ejercido por un Vicealmirante. (4)

(4) Modificado por el Art. 38 del D. Leg. 743, publicado el 12/11/1991

CAPITULO V

DE LOS CONSEJOS

Artículo 11o.- El Consejo Económico de Marina tiene como funciones el estudio y recomendaciones sobre Asuntos Económicos y Financieros que somete a su consideración del Comandante General de la Marina. Cuando el Ministro de Defensa asista al Consejo, asumirá la presidencia.

Artículo 12o.- El Consejo Superior de Marina tiene como función, el estudio de los asuntos que por su importancia Institucional, deben ser tratados a ese nivel.

Es convocado y presidido por el Comandante General de la Marina. Cuando el Ministro de Defensa asista al Consejo, asumirá la presidencia.

Artículo 12o.- El Consejo Superior de Marina tiene como función, el estudio de los asuntos que por su importancia Institucional, deben ser tratados a ese nivel.

Es convocado y presidido por el Comandante General de la Marina. Cuando el Ministro de Defensa asista al Consejo, asumirá la presidencia.

Está constituido por todos los Vicealmirantes en Servicio Activo, excepto los que prestan servicios en el Consejo Supremo de Justicia Militar.

Actúa como Secretario del Consejo, el Secretario del Comandante General de la Marina.

CAPITULO VI

DE LAS DIRECCIONES GENERALES DIRECCIONES Y SECRETARIA

Artículo 13o.- La Dirección General del Personal es el Organismo Técnico - Administrativo que planea, norma, dirige y controla las actividades relacionadas con el Personal.

Artículo 14o.- La Dirección General de Material es el Organismo Técnico Administrativo que planea, norma, dirige y controla las actividades relacionadas con el material.

Artículo 15o.- La Dirección General de Economía gestiona, provee, contabiliza y controla los fondos que son asignados a la Unidad Presupuestaria. A efecto de control, la Unidad Presutaria de Marina, dependen del Comandante General de la Marina.

Artículo 16o.- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, es el órgano que planea, norma, dirige y controla las actividades en los ámbitos marítimos, fluvial y lacustre del Territorio de la República; lo relativo al personal y material de la Marina Mercante Nacional, pesca y náutica deportiva; trabajo marítimo y otras actividades afines; protección del medio acuático, sus recursos y riquezas; seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; *seguridad y vigilancia de Puertos y Muelles*, así como, la represión del contrabando y de cualquier otra actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción. El Director General de Capitanías y Guardacostas es la autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional.

Artículo 17o.- La Dirección General de Intereses Marítimos, es el órgano que planea, norma y dirige las actividades de la Marina relacionadas con aquellos objetivos vinculados al uso del mar en lo político, económico y cultural, coordinando su acción con los organismos correspondientes de los otros sectores. Participa en la formulación de los Objetivos Políticos para el desarrollo de los intereses Marítimos Nacionales.

Artículo 18o.- La Dirección General de Instrucción, es el órgano técnico administrativo que planea, norma, dirige y controla las actividades relacionadas con la institución.

Artículo 19o.- La Dirección de Comunicaciones es el órgano técnico administrativo que norma, dirige y controla y evalúa el sistema de comunicaciones de la Marina, garantizando enlaces seguros e invulnerables para el ejercicio oportuno y efectivo del Comando.

Artículo 20o.- La Dirección de Inteligencia es el órgano técnico administrativo que norma, dirige, promueve y controla las actividades de Inteligencia, Contrainteligencia y Seguridad.

Artículo 21o.- La Dirección de Información es el órgano técnico administrativo que planea, norma, dirige y controla las actividades relacionadas con la difusión de informaciones, relaciones públicas y ceremonial de la Marina de Guerra del Perú.

Artículo 22o.- La Dirección de Asuntos Jurídicos es el órgano que proporciona Asesoramiento Jurídico a la Marina de Guerra del Perú.

Artículo 23o.- La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, administra e investiga en actividades de Oceanografía, Hidrografía, Navegación, Meteorología, Cartografía y Señalización Náutica que se realizan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre del Territorio Nacional, y proporciona la información correspondiente que requieran las Operaciones de las Fuerzas Navales.

Artículo 24o.- La Secretaría del Comandante General de la Marina proporciona apoyo y asistencia al Comandante General de la Marina.

Artículo 24o.A.- La Secretaría General de la Marina, es el Organismo de Apoyo que ejecuta la Política General de la Marina en las relaciones del Instituto con otros Organismos Públicos y Privados ajenos al Sector Defensa; norma y dirige las actividades relacionadas con los Intereses Marítimos, el desarrollo económico y social del país, en el ámbito de su competencia.

El cargo será ejercido preferentemente por un Vicealmirante. (5)

(5) *Adicionado por el Art. 39 del D. Leg. 743, publicado el 12/11/1991*

CAPITULO VII

DE LAS OFICINAS

Artículo 25o.- La Oficina Naviera Comercial administra y opera comercialmente los Buques Auxiliares de la Marina de Guerra del Perú que se le asigne a fin de obtener recursos económicos en beneficio exclusivo de los programas de desarrollo de las Fuerzas Navales y del Establecimiento Naval Terrestre.

CAPITULO VIII

DE LA COMANDANCIA GENERAL DE OPERACIONES NAVALES, COMANDOS DE FUERZA Y ZONAS NAVALES

Artículo 26o.- El Comandante General de Operaciones Navales ejerce el Comando de las Fuerzas Navales que le sean asignadas. Efectúa el planeamiento, preparación, conducción y evaluación de las operaciones de sus Fuerzas, y la formulación de su doctrina.

Artículo 27o.- El Comandante General de Defensa de Costa ejerce el Comando de las Fuerzas Navales, Estaciones y Bases Navales que le sean asignados para la vigilancia y Defensa del Litoral. Efectúa el planeamiento, preparación, conducción y evaluación de las Operaciones de sus Fuerzas, y la formulación de su doctrina.

Artículo 28o.- Los Comandos de Fuerzas Navales, participan en el Planeamiento Operativo, son responsables del alistamiento operativo y administrativo de los recursos humanos y materiales que le sean asignados.

Artículo 29o.- Los Comandos de Zonas Navales ejercen en su jurisdicción el Comando de las Fuerzas Navales y del Establecimiento Naval Terrestre que le sean asignados. Efectúan el planeamiento, preparación, conducción y evaluación de las operaciones de sus fuerzas y la formulación de su doctrina.

CAPITULO IX

DE LOS CONSEJOS DE INVESTIGACION

Artículo 30o.- Los Consejos de Investigación son Organismos permanentes encargados de estudiar y pronunciarse en los casos que establece la Ley de Situación Militar.

TITULO IV

DEL PERSONAL

CAPITULO I

COMPOSICION, CLASIFICACION Y JERARQUIA

Artículo 31o.- El Personal de la Marina de Guerra del Perú está constituido por:

- a) Personal Militar
- b) Personal Civil

Artículo 32o.- El Personal Militar se clasifica en:

- a) Personal Superior.
- b) Personal Subalterno
- c) Marinería.

Artículo 33o.- El Personal Superior comprende las siguientes categorías y grados.

CATEGORIAS - GRADOS:

Almirante, Vicealmirante, Contralmirante.

Oficiales Superiores: Capitán de Navío, Capitán de Fragata, Capitán de Corbeta.

Oficiales Subalternos. Teniente Primero, Teniente Segundo, Alférez de Fragata.

Cadetes Navales.

Artículo 34o.- El Personal Superior en atención a la naturaleza de sus funciones, se clasifica en:

a) Oficiales de Comando.

b) Oficiales Especialistas.

c) Oficiales de Servicios.

Los que estarán inscritos en sus respectivos escalafones.

Artículo 35o.- Son Oficiales de Comando, aquellos que habiendo completado sus estudios en la Escuela Naval del Perú como Cadetes Navales o, por disposición especial, en una Escuela Naval extranjera, reciban Despacho de Alférez de Fragata y continúen su carrera como Oficiales de Comando.

Los Oficiales de Comando son profesionales de nivel Universitario con título otorgado a nombre de la Nación.

Artículo 36o.- Son Oficiales Especialistas, los Oficiales de Comando que voluntariamente cambien de Clasificación para prestar servicios en forma permanente en una especialidad técnica. La capacitación se acredita mediante título académico respectivo.

Artículo 37o.- Son Oficiales de Servicios aquellos egresados de la Escuela Naval del Perú que no sean de Comando, así como los profesionales y los miembros del Clero que presten servicios en la Marina de Guerra del Perú y que ostenten la categoría de Oficial. Estos Oficiales podrán ejercer Dirección o Jefatura sólo en Dependencia u Organismos relacionados con su actividad profesional.

Los Oficiales de Servicios egresados de la Escuela Naval son Profesionales de Nivel Universitario con título otorgado a nombre de la Nación.

Artículo 38o.- Son Cadetes Navales los alumnos que se preparen para Oficiales en la Escuela Naval del Perú, o por disposición especial, en una Escuela Naval extranjera.

Para ser Cadete Naval se requiere ser peruano de nacimiento.

Podrán concederse, becas a Cadetes Navales extranjeros, de acuerdo a disposiciones especiales.

Artículo 39o.- Atendiendo a su condición en el Servicio, los Oficiales de la Marina de Guerra del Perú se clasifican en efectivos y asimilados.

Artículo 40o.- Son Oficiales Efectivos los Oficiales de Comando, los Oficiales Especialistas y los de Servicios que obtienen la efectividad en el grado, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Artículo 41o.- Son Oficiales Asimilados, los profesionales contratados para prestar servicios como Oficiales de Servicios en forma temporal y en su actividad profesional. De acuerdo a los conveniencias del Servicio Naval podrá concedérseles la efectividad en su grado militar, sólo después de haber cumplido dos años efectivos de servicio naval.

Los Oficiales Asimilados no tienen derecho a ascenso.

Los Oficiales Asimilados no tienen derecho sobre el grado, pero conservan los

atributos de éste sólo mientras lo ostentan.

Artículo 42o.- El Personal Subalterno se clasifica en especialidades de acuerdo a la orientación ocupacional que se requiera en función de las necesidades del servicio.

Artículo 43o.- El Personal Subalterno comprende, en orden descendente, las siguientes categorías y grados:

CATEGORIAS : GRADOS

Técnicos Supervisores:

- Técnico Supervisor 1o.
- Técnico Supervisor 2o.

Técnicos

- Técnico 1o.
- Técnico 2o.
- Técnico 3o.

Oficiales de Mar:

- Oficial de Mar 1o.
- Oficial de Mar 2o.
- Oficial de Mar 3o.

CATEGORIA: GRADO

Alumnos - Según reglamento

Artículo 44o.- El Personal Subalterno atendiendo a su condición puede ser:

- Efectivo
- Asimilado

Artículo 45o.- Son Efectivos, los Técnicos Supervisores, los Técnicos y Oficiales de Mar egresados de los Centros de Formación de la Marina, y los asimilados que obtienen la efectividad en el grado, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Los egresados del CITEN son Profesionales de Carrera Específica con título otorgado a nombre de la Nación.

Artículo 46o.- Son Asimilados, los Técnicos Supervisores, Técnicos y Oficiales de Mar, contratados para prestar servicios en forma temporal y en su especialidad.

El Personal Asimilado no tiene derecho a ascenso.

De acuerdo a las conveniencias del Servicio naval, se podrá conceder la efectividad en el grado al personal asimilado, sólo después de haber cumplido dos años efectivos de servicios. El Personal Asimilado no tiene derecho sobre el grado, pero conserva los atributos de éste sólo mientras lo ostenta.

Artículo 47o.- Son Alumnos, los miembros del Personal Subalterno, que se encuentren siguiendo estudios en los Centros de Formación de la Marina o efectuando prácticas en Unidades de Dependencias, para la obtención de una especialidad que les permita incorporarse como Oficial de Mar.

Artículo 48o.- El Personal de Marinería está constituido por:

- a) Personal masculino y femenino, inscrito en los Registros de Marina para el Servicio Militar, que ingresa al Servicio Activo;
- b) El Personal que se reengacha luego de cumplir el tiempo de Servicio Militar;
- c) El Personal Contratado para cubrir las necesidades del Servicio.

Artículo 49o.- El Personal de Marinería comprende en orden descendente, los siguientes grados:

- Cabo 1o.
- Cabo 2o.
- Marinero

- Grumete

Artículo 50o.- El Personal Civil está constituido por los ciudadanos que por razón de profesión, especialidad u oficio presten servicios en la Marina de Guerra del Perú.

El personal Civil se clasifican en:

- Profesional
- Técnico
- Auxiliar

TITULO V

DE LAS RESERVAS NAVALES

CAPITULO I

DEL PERSONAL

Artículo 51o.- Conforman la Reserva Naval el personal calificado que este disponible para su movilización y requiere la Marina de Guerra para sus necesidades de personal en el cumplimiento de sus planes.

CAPITULO II

DEL MATERIAL

Artículo 52o.- Conforman el material de la Reserva Naval, las embarcaciones de bandera peruana, y las instalaciones marítimas y portuarias a flote o en tierra con sus respectivos sistemas y equipos, que requiera la Marina de Guerra para el cumplimiento de sus planes.

DISPOSICION FINAL

Artículo 53o.- Deróganse el Decreto Legislativo No. 131 del 12 de junio de 1981 y demás Disposiciones Legales que se opongan al presente Decreto Legislativo.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla dando cuenta al Congreso.

Lima, 27 de Setiembre de 1987.

ALAN GARCIA PEREZ

GUILLERMO LARCO COX,

Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de la Presidencia

JORGE FLORES TORRES,

Ministro de Guerra

WILLY HARM ESPARZA,

Ministro de Marina,

JOSE GUERRA LORENZETTI,

Ministro de Aeronáutica.

25/05/2001.- D.S. N° 028-2001-DE/MGP.- **Aprueba Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.** (02/06/2001)

DECRETO SUPREMO N° 028-DE/MGP

Nota: Preciso por la R.D. N° 439-2006-DCG, publicada el 06/09/207, Aprueban Normas Complementarias para los Peritos Navales.

Nota: Por disposición del Numeral 1. de la R.D. N° 647-2006-DCG, publicada el 13/09/2007, se aprueba las "Normas para la Formación, Certificación y Matrícula del Personal de Embarcaciones y Artefactos Navales de Bahía" (la R.D. N° 647-2006-DCG entrará en vigor Treinta (30) días luego de su publicación).

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Ley N° 26620 [T.241,§072], se aprobó la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, con el objeto de regular los aspectos de control y vigilancia de la Autoridad Marítima, respecto de las actividades que se desarrollan en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustres del territorio nacional;

Que, la Primera Disposición Transitoria de la referida Ley N° 26620 [T.241,§072], dispuso que la misma debía ser reglamentada, en coordinación con los sectores competentes aprobándose su texto con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Que, conforme a la Segunda Disposición Transitoria de la Ley N° 26620 [T.241,§072], el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres aprobado por Decreto Supremo N° 002-87-MA [T.145,Pág.302] del 9.abril.1997, tendrá vigencia hasta la expedición del Reglamento de la citada Ley;

En uso de las atribuciones conferidas por el inciso 8) del Artículo 118° de la Constitución Política del Perú [T.211,§213] y de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3° inciso 2) del Decreto Legislativo N° 560 [T.164,Pág.281], Ley del Poder Ejecutivo;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1°.- Apruébese el Reglamento de la Ley N° 26620 [T.241,§072], Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, el mismo que forma parte del presente Decreto Supremo y consta de Una (1) Parte Preliminar, Diez (10) Partes, Veintinueve (29) Capítulos y Un (1) Glosario de Términos.

Artículo 2°.- Facúltase a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para que mediante Resolución Directoral, expida las normas complementarias que requiera la aplicación de lo dispuesto en el Reglamento citado en el artículo anterior.

Artículo 3°.- Encárguese a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas la elaboración de la Tabla de Multas de Capitanías, que será aprobada por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Defensa.

Artículo 4°.- Deróguese el Decreto Supremo N° 002-87-MA [T.145,Pág.302], del 9 de abril de 1987 y las demás disposiciones que se opongan a la presente norma.

Artículo 5°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Defensa.

Artículo 6°.- El presente Decreto Supremo entrará en vigencia a los treinta (30) días útiles de su publicación.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los veinticinco días del mes de mayo del dos mil uno.

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

VALENTIN PANIAGUA CORAZO, Presidente Constitucional de la República. WALTER LEDESMA REBAZA, Ministro de Defensa.

NOTA DE EDICION:

El Reglamento fue publicado con cantidad de errores de digitación y hasta la fecha no ha sido publicada la respectiva Fe de Erratas, por lo que publicamos el texto tál y como apareció en su oportunidad en el Diario Oficial.

**REGLAMENTO DE LA LEY DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LAS ACTIVIDADES
MARITIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES**

INDICE

PARTE PRELIMINAR

TERMINOS
FINALIDAD
AMBITO NORMATIVO
AMBITO DE APLICACION
TRAMITES ANTE LA AUTORIDAD MARITIMA
SANCIONES

**PARTE "A"
DE LA AUTORIDAD MARITIMA**

**CAPITULO I
LA AUTORIDAD MARITIMA, JURISDICCION Y FUNCIONES**

SECCION I LA AUTORIDAD MARITIMA
SECCION II JURISDICCION DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y
GUARDACOSTAS
SECCION III JURISDICCION DE LOS DISTRITOS DE CAPITANIAS
SECCION IV JURISDICCION DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO
SECCION V FUNCIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y
GUARDACOSTAS
SECCION VI FUNCIONES DE LOS DISTRITOS DE CAPITANIAS
SECCION VII FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO
SECCION VIII FUNCIONES DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS

**CAPITULO II
POLICIA MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE**

SECCION I MEDIOS Y ATRIBUCIONES
SECCION II INTERVENCION DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS

**CAPITULO III
LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS**

SECCION I GENERALIDADES
SECCION II LA PROTESTA
SECCION III LA INVESTIGACION SUMARIA
SECCION IV SINIESTROS O ACCIDENTES ACUATICOS
SECCION V DAÑOS Y FALTANTES A LA CARGA
SECCION VI IMPOSICION DE SANCIONES

**PARTE "B"
DE LOS PUERTOS, TERRENOS RIBEREÑOS, ISLAS E INSTALACIONES ACUATICAS**

**CAPITULO I
DERECHO DE USO DE AREAS ACUATICAS, FRANJAS RIBEREÑAS, ISLAS Y
TERRENOS RIBEREÑOS**

SECCION I DERECHO DE USO DE AREAS ACUATICAS Y FRANJAS RIBEREÑAS
SECCION II CONTROL DE LAS ISLAS
SECCION III CONTROL DE LOS TERRENOS RIBEREÑOS

**CAPITULO II
INSTALACIONES ACUATICAS**

SECCION I LAS INSTALACIONES ACUATICAS
SECCION II LOS FONDEADEROS
SECCION III LAS BOYAS DE AMARRE DE NAVES
SECCION IV LA SEÑALIZACION NAUTICA

**PARTE "C"
DE LAS NAVES Y LOS ARTEFACTOS NAVALES**

**CAPITULO I
CLASIFICACION Y REGIMEN ADMINISTRATIVO**

SECCION I CLASIFICACION
SECCION II CONSTRUCCION Y MODIFICACION
SECCION III ADQUISICION
SECCION IV MATRICULA
SECCION V DOCUMENTACION
SECCION VI BANDERA, MARCAS Y DISTINTIVOS
SECCION VII RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS
SECCION VIII INSPECCIONES A NAVES EXTRANJERAS

**PARTE "D"
DE LA NAVEGACION**

**CAPITULO I
LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE**

SECCION I CLASIFICACION
SECCION II NAVEGACION EN EL DOMINIO MARITIMO, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES
SECCION III DEL TRAFICO MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE
SECCION IV EL DERECHO DE NAVEGACION POR EL DOMINIO MARITIMO
SECCION V NAVES DE INVESTIGACION CIENTIFICA
SECCION VI TRAFICO ACUATICO EN BAHIA
SECCION VII LA NAVEGACION RECREATIVA

**CAPITULO II
ARRIBO Y ZARPE DE NAVES**

SECCION I GENERALIDADES
SECCION II EL ARRIBO A PUERTO DE LAS NAVES Y SU RECEPCION
SECCION III LA SALIDA DE LAS NAVES Y SU DESPACHO
SECCION IV LA SALIDA Y ARRIBO DE NAVES PESQUERAS
SECCION V ZARPE Y ARRIBO DE NAVES RECREATIVAS
SECCION VI LA ARRIBADA FORZOSA
SECCION VII LOS BUQUES DE GUERRA

**CAPITULO III
PERMANENCIA DE NAVES EN PUERTO**

SECCION I RESTRICCIONES Y OBLIGACIONES

**CAPITULO IV
LA SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE NAVES**

SECCION I SISTEMA DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO DE NAVES EN PUERTO (TRAMAR)

SECCION II SISTEMA DE INFORMACION SOBRE POSICION DE LAS NAVES

SECCION III SISTEMA DE INFORMACION DE AVISTAJES EN LA MAR (SIAMAR) Y DEL USO DE RADIOBALIZAS A BORDO

SECCION IV LAS REGLAS DE NAVEGACION PARA PREVENIR ABORDAJES EN LA MAR

**CAPITULO V
LA PRESTACION DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE**

SECCION I LA PRESTACION DEL PRACTICAJE

SECCION II LA PRESTACION DEL PILOTAJE FLUVIAL

**PARTE "E"
DEL PERSONAL EMBARCADO**

**CAPITULO I
PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE**

SECCION I CLASIFICACION

SECCION II MATRICULA

SECCION III OBTENCION DE TITULOS

SECCION IV REQUISITOS PARA OBTENER EL TITULO

SECCION V FACULTADES A QUE EL TITULO DA DERECHO

SECCION VI FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES Y PATRONES

SECCION VII OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES DE CUBIERTA

SECCION VIII OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES DE INGENIERIA

SECCION IX OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES FLUVIALES Y LACUSTRES

SECCION X OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS RADIOOPERADORES

SECCION XI OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS MOTORISTAS

SECCION XII OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ELECTRICISTAS

SECCION XIII OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS MARINEROS MERCANTES

**CAPITULO II
PERSONAL DE PESCA**

SECCION I CLASIFICACION

SECCION II FACULTADES A QUE EL TITULO DA DERECHO Y REQUISITOS

SECCION III RESPONSABILIDADES, FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES, PATRONES, PILOTOS Y MARINEROS DE PESCA

**CAPITULO III
DEL PERSONAL DE NAUTICA RECREATIVA**

**CAPITULO IV
DEL TRABAJO DEL PERSONAL EMBARCADO**

SECCION I EL CONTRATO DE EMBARCO DE MARINEROS MERCANTES
SECCION II LOS DERECHOS DEL PERSONAL EMBARCADO
SECCION III LOS DELITOS, FALTAS Y MEDIDAS DISCIPLINARIAS

**CAPITULO V
LA DOTACION DE NAVES**

SECCION I LA DOTACION MINIMA DE SEGURIDAD
SECCION II LA DOTACION DE GUARDIA EN PUERTO

**PARTE "F"
DE LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE**

**CAPITULO I
GENERALIDADES**

**CAPITULO II
PREVENCION DE LA CONTAMINACION**

**CAPITULO III
PROTECCION DE LA ZONA COSTERA**

**CAPITULO IV
EL VERTIMIENTO**

**CAPITULO V
INCIDENTES DE CONTAMINACION**

**CAPITULO VI
RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE LA CONTAMINACION**

**PARTE "G"
DEL TRANSPORTE, MANIPULACION Y ALMACENAMIENTO DE SUSTANCIAS Y
MERCANCIAS PELIGROSAS**

**CAPITULO I
SUSTANCIAS Y MERCANCIAS PELIGROSAS**

SECCION I GENERALIDADES
SECCION II MEDIDAS DE CONTROL Y VIGILANCIA

**CAPITULO II
TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR NAVES**

SECCION I GENERALIDADES
SECCION II TRANSPORTE DE SUSTANCIAS Y MERCANCIAS PELIGROSAS EN
BULTOS O EN FORMA SOLIDA A GRANEL
SECCION III MOVILIZACION DE EXPLOSIVOS Y SUSTANCIAS INFLAMABLES
SECCION IV TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUIMICOS LIQUIDOS PELIGROSOS A
GRANEL
SECCION V TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL

**CAPITULO III
MATERIALES NUCLEARES RADIOACTIVOS**

SECCION I NAVES PROPULSADAS CON ENERGIA NUCLEAR Y NAVES CONVENCIONALES QUE CONTENGAN O TRANSPORTEN MATERIALES NUCLEARES RADIOACTIVOS
SECCION II PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD APLICABLES A BUQUES DE GUERRA CON PROPULSION NUCLEAR O QUE TRANSPORTEN MATERIAS NUCLEARES O RADIOACTIVAS

**PARTE "H"
DE LOS SINIESTROS Y SALVAMENTO**

**CAPITULO I
SINIESTROS ACUATICOS**

SECCION I PROCEDIMIENTOS EN CASO DE ACAECIMIENTOS EN LA NAVEGACION
SECCION II ABORDAJES
SECCION III FUNCIONES DE LOS CAPITANES DE PUERTO EN LOS SINIESTROS ACUATICOS

**CAPITULO II
BUSQUEDA Y SALVAMENTO**

SECCION I SALVAMENTO DE UN BIEN EN PELIGRO
SECCION II BUSQUEDA Y SALVAMENTO
SECCION III OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES Y PATRONES EN CASO DE PERSONAS EN SITUACIONES DE PELIGRO
SECCION IV HALLAZGO, RESCATE Y REMOCION DE NAVES Y OTROS OBJETOS HUNDIDOS
SECCION V AUTORIZACION PARA RESCATE Y EXTRACCION DE NAVES Y OTROS OBJETOS HUNDIDOS

**PARTE "I"
DE LAS PERSONAS NATURALES Y JURIDICAS VINCULADAS AL AMBITO ACUATICO**

**CAPITULO I
LAS PERSONAS NATURALES**

SECCION I LOS PRACTICOS
SECCION II LOS BUZOS
SECCION III LOS PERITOS

**CAPITULO II
LAS PERSONAS JURIDICAS**

SECCION I LAS AGENCIAS MARITIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES
SECCION II LAS EMPRESAS Y COOPERATIVAS DE ESTIBA Y DESESTIBA
SECCION III LAS EMPRESAS NAVIERAS
SECCION IV LAS EMPRESAS PESQUERAS
SECCION V LAS PERSONAS JURIDICAS SUJETAS A LICENCIA DE OPERACION
SECCION VI LAS PERSONAS JURIDICAS SUJETAS A REGISTRO
SECCION VII LOS CLUBES NAUTICOS Y MARINAS

**PARTE "J"
DE LAS ACTIVIDADES MERCANTES, PESQUERAS Y NAUTICO RECREATIVAS**

ANEXO I GLOSARIO DE TERMINOS

REGLAMENTO DE LA LEY DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LAS ACTIVIDADES MARITIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES

PARTE PRELIMINAR

TERMINOS

Para los efectos de la aplicación del presente Reglamento se entenderá por:

- a) **Autoridad Marítima**, a la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre.
- b) **Dirección General**, a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- c) **Director General**, al Director General de Capitanías y Guardacostas.
- d) **Ley**, a la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, #Ley N° 26620#.
- e) **Reglamento**, al Reglamento de la Ley.
- f) **TUPA**, al Texto Unico de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú.

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.

TRAMITES ANTE LA AUTORIDAD MARITIMA

Los trámites y la documentación a presentar ante la Autoridad Marítima, para cumplir con las normas establecidas en el Reglamento, se encuentran regulados en el TUPAM.

Todo documento que se presente ante la Autoridad Marítima tendrá el carácter de declaración jurada. La presentación de documentación falsa o adulterada o el empleo de cualquier otro medio de engaño, originará la nulidad de lo actuado sin perjuicio de la acción penal correspondiente contra quienes resulten involucrados y la aplicación de la sanción administrativa.

SANCIONES

Toda infracción a las disposiciones del presente Reglamento será sancionada de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo III de la Parte "A". En el caso de multas, las mismas serán aplicadas de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías.

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 deberá 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 II

JURISDICCION DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

A-010201 La jurisdicción y competencia de la Dirección General abarcan el ámbito de aplicación establecido en la Ley.

SECCION III

JURISDICCION DE LOS DISTRITOS DE CAPITANIAS

A-010301 La Jurisdicción de los Distritos de Capitanías dependientes de la Dirección General son las siguientes:

a) Distrito de Capitanía 1

Jurisdicción: En el litoral marítimo desde la frontera con el Ecuador, hasta el límite departamental entre La Libertad y Ancash; en el ámbito marítimo hasta las 200 millas marítimas.

Abarca las Capitanías de Puerto de Zorritos, Talara, Paita, Pimentel y Salaverry.

b) Distrito de Capitanía 2

Jurisdicción: En el litoral marítimo desde el límite departamental de La Libertad y Ancash, hasta Punta Capa por el sur; en el ámbito marítimo hasta las 200 millas marítimas.

Abarca las Capitanías de Puerto de Chimbote, Supe, Huacho, Callao, Pisco y San Juan.

c) Distrito de Capitanía 3

Jurisdicción: En el litoral marítimo desde Punta Capa por el norte, hasta la frontera con Chile; en el ámbito marítimo hasta las 200 millas marítimas; en el ámbito lacustre comprende el sector peruano del lago Titicaca, y en el ámbito fluvial comprende el río Madre de Dios y sus afluentes navegables.

Abarca las Capitanías de Puerto de Mollendo, Ilo, Puno y Puerto Maldonado.

d) Distrito de Capitanía 4

Jurisdicción: Comprende el río Ucayali aguas abajo hasta Orellana y los ríos Tambo, Urubamba, Pachitea, Aguaytía, Paucartambo, Ene, y sus afluentes navegables.

Abarca la Capitanía de Puerto de Pucallpa.

e) Distrito de Capitanía 5

Jurisdicción: Comprende los siguientes ríos y sus afluentes: Río Marañón, río Huallaga, río Pastaza, Napo, Putumayo, Yavarí y Amazonas, dentro del territorio nacional y el río Ucayali desde Orellana.

Abarca la Capitanía de Puerto de Iquitos y Yurimaguas.

SECCION IV

JURISDICCION DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

A-010401 La jurisdicción de las Capitanías de Puerto es la siguiente:

a) Capitanía de Puerto de Zorritos, con sede en la localidad de Zorritos, desde la frontera con el Ecuador por el Norte, hasta el límite Departamental entre Tumbes y Piura por el Sur.

b) Capitanía de Puerto de Talara, con sede en el Puerto de Talara, desde el límite departamental entre Tumbes y Piura por el Norte, hasta el límite provincial entre Talara y Paita por el Sur.

c) Capitanía de Puerto de Paita, con sede en el Puerto de Paita, desde el límite provincial entre Talara y Paita por el Norte, hasta el límite departamental entre Piura y Lambayeque por el Sur.

d) Capitanía de Puerto de Pimentel, con sede en la localidad de Pimentel, desde el límite departamental entre Piura y Lambayeque por el Norte, hasta Punta Arkama por el Sur.

e) Capitanía de Puerto de Salaverry, con sede en el Puerto de Salaverry, desde la Punta Arkama por el Norte, hasta el límite departamental entre La Libertad y Ancash por el Sur.

f) Capitanía de Puerto de Chimbote, con sede en el Puerto de Chimbote, desde el límite departamental entre La Libertad y Ancash por el Norte, hasta el límite provincial entre Casma y Huarmey por el Sur.

g) Capitanía de Puerto de Supe, con sede en el Puerto de Supe, desde el límite provincial entre Casma y Huarmey por el Norte, hasta Caleta Vidal por el Sur.

h) Capitanía de Puerto de Huacho, con sede en el Puerto de Huacho, desde Caleta Vidal por el Norte, hasta el límite provincial entre Chancay y Huaral por el Sur.

i) Capitanía de Puerto del Callao, con sede en el Puerto del Callao, desde el límite provincial entre Chancay y Huaral por el Norte, hasta Punta Lobos por el Sur.

j) Capitanía de Puerto de Pisco, con sede en el Puerto de Pisco, desde Punta Lobos por el Norte, hasta el límite provincial entre Ica y Nasca por el Sur.

k) Capitanía de Puerto de San Juan, con sede en el Puerto de San Juan, desde el límite provincial entre Ica y Nasca por el Norte, hasta Punta Capa por el Sur.

l) Capitanía de Puerto de Mollendo, con sede en el Puerto de Mollendo, desde Punta Capa por el Norte, hasta el límite departamental entre Arequipa y Moquegua por el Sur.

m) Capitanía de Puerto de Ilo, con sede en el Puerto de Ilo, desde el límite departamental entre Arequipa y Moquegua por el Norte, hasta la frontera con Chile por el Sur.

n) Capitanía de Puerto de Puno, con sede en el Puerto Lacustre de Puno, comprende la parte del Lago Titicaca e islas dentro del territorio nacional.

o) Capitanía de Puerto Maldonado, con sede en Puerto Fluvial de Puerto Maldonado, comprende el río Madre de Dios.

p) Capitanía de Puerto de Iquitos, con sede en el Puerto Fluvial de Iquitos, comprende los ríos Marañón desde la confluencia con el río Tigre; el río Ucayali desde la localidad de Orellana; el río Amazonas; el río Yavarí desde la localidad de Islandia hasta Colonia Angamos; y el río Putumayo desde la localidad de Yahuas hasta Gueppi.

q) Capitanía de Puerto de Yurimaguas, con sede en el Puerto Fluvial de Yurimaguas, comprende los ríos Huallaga, Marañón hasta la confluencia con el río Tigre, Pastaza y Santiago.

r) Capitanía de Puerto de Pucallpa, con sede en el Puerto Fluvial de Pucallpa, comprende el río Ucayali hasta la localidad de Orellana.

A-010402 Las Jurisdicciones antes indicadas podrán ser variadas por la creación o desactivación de las Capitanías de Puerto, mediante Resolución Ministerial, en función a las necesidades de la Autoridad Marítima.

A-010403 Para efectos del Reglamento los puertos se clasifican:

a) Por su ubicación en: Marítimos, fluviales y lacustres.

b) Por su operación y comercio en: Puertos mayores y puertos menores.

A-010404 Puerto Mayor es aquél que reuniendo todas las condiciones de un puerto, cuenta con un movimiento comercial significativo y permanente.

A-010405 Puerto Menor es aquél que cuenta con instalaciones limitadas para la recepción y atención de naves, cuyo movimiento comercial es eventual o escaso.

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.

SECCION VI

FUNCIONES DE LOS DISTRITOS DE CAPITANIAS

A-010601 Son funciones de los Distritos de Capitanías:

- 1) Planear, organizar y controlar las actividades de las Capitanías de Puerto bajo su jurisdicción, para el cumplimiento de sus funciones.
- 2) Coordinar con la Policía Nacional, Ministerio Público y otras autoridades que correspondan, la ejecución adecuada de las acciones contra el tráfico ilícito de drogas y otras actividades ilícitas.
- 3) Disponer patrullajes de las Unidades Guardacostas asignadas a su jurisdicción para efectos de control, vigilancia y seguridad del área de su jurisdicción.
- 4) Coordinar y controlar las operaciones de búsqueda y salvamento, en su función de subcentro de coordinación.
- 5) Coordinar y controlar la ejecución de las actividades correspondientes al Plan Nacional de Contingencia para los casos de contaminación acuática por acción de sustancias nocivas.
- 6) Disponer y coordinar el apoyo requerido, en casos de desastres naturales y otros siniestros.
- 7) Mantener en permanente estado de alistamiento, el personal y material asignado a la Jefatura de Distrito.
- 8) Otras que se le asignen, relacionada con la naturaleza de sus funciones.

SECCION VII

FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

A-010701 Son funciones de las Capitanías de Puerto:

- 1) Ejercer Policía Marítima en el ámbito de su jurisdicción.
- 2) Controlar el tráfico acuático y el sistema de información sobre posición y seguridad de naves en el ámbito acuático de su jurisdicción.
- 3) Disponer la remoción de naves y/o restos que constituyan un peligro a la navegación así como controlar el rescate y extracción de naves y/o restos hundidos que hayan sido debidamente autorizados.
- 4) Controlar el tráfico de naves al ingreso y salida de puertos.
- 5) Activar los medios necesarios para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento.
- 6) Disponer el cierre del puerto en casos de braveza del mar u otros riesgos que afecten la seguridad.
- 7) Supervisión y control de la señalización náutica, así como del cumplimiento de las normas establecidas para el tráfico acuático.
- 8) Velar, dentro del ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, por el cumplimiento de las leyes, disposiciones nacionales y convenios internacionales, referentes a la seguridad de la navegación y protección de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, protección del medio ambiente acuático y protección de los recursos naturales.
- 9) Proponer a la Dirección General la promulgación de disposiciones relativas a la seguridad, control y vigilancia de las actividades acuáticas, requeridas en su jurisdicción.
- 10) Velar por el cumplimiento de las Resoluciones Judiciales que deban ejecutarse en su jurisdicción. Las resoluciones o actuaciones administrativas que deban cumplirse se efectuarán por intermedio o con asistencia de la Autoridad Marítima.
- 11) Coordinar acciones con la Policía Nacional y el Ministerio Público tendentes al control e interdicción del tráfico ilícito de drogas y otras actividades ilegales, en el ámbito de su jurisdicción.
- 12) Reprimir las contravenciones a la Ley, el Reglamento, Convenios Internacionales y demás normas emanadas de los sectores competentes.
- 13) Vigilar el cumplimiento de las normas relativas a la protección de los recursos y riquezas existentes en las aguas de su jurisdicción y en sus respectivos suelos y subsuelos, dictadas por la autoridad competente, sin perjuicio de las funciones y atribuciones que correspondan a otros sectores u organismos de la Administración

Pública.

- 14) Control de condiciones mínimas de seguridad de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros, y de la titulación de la gente de mar de acuerdo a la legislación nacional y los Convenios Internacionales.
- 15) Ejercer un especial control del transporte, manipuleo, estiba y etiquetado de mercancía peligrosa, en naves y terminales.
- 16) Efectuar control y supervisión de naves que transporten explosivos, permitiendo su carga y descarga solamente por terminales autorizados y comunicando a las autoridades competentes para los efectos del transporte en tierra.
- 17) Control de los muelles fiscales y particulares, a fin de que cumplan con las normas de seguridad establecidas.
- 18) Inspección de instalaciones acuáticas en el ámbito de su competencia y jurisdicción.
- 19) Controlar, prevenir y mitigar la contaminación de las aguas de su jurisdicción.
- 20) Prestar el apoyo que requieran las Autoridades competentes así como dar auxilio en casos de desastres naturales y otros siniestros.
- 21) Controlar el practicaje y pilotaje, en el ámbito de su competencia.
- 22) Efectuar y controlar la recepción y despacho de naves.
- 23) Llevar a cabo las inspecciones como Estado Rector de Puerto, disponiendo las medidas correctivas pertinentes e informando a la Dirección General.
- 24) Instruir sumarias por siniestros marítimos, fluviales y lacustres.
- 25) Procesar por infracción al Reglamento y otros dispositivos que competen a la Autoridad Marítima y aplicar las sanciones que correspondan.
- 26) Efectuar la matrícula de naves y artefactos navales.
- 27) Efectuar reconocimientos e inspecciones a naves, y otorgar los certificados que correspondan.
- 28) Efectuar la matrícula de la gente de mar según el Reglamento, así como el registro de las personas naturales y jurídicas vinculadas a las actividades acuáticas.
- 29) Tramitar los expedientes para el otorgamiento de los títulos o licencias de oficiales de la marina mercante, de pesca, y náutica recreativa, y de las personas naturales y jurídicas que corresponda.
- 30) Informar a la Dirección de Hidrografía y Navegación, cuando se presenten obstáculos, peligros a la navegación y comunicar datos meteorológicos, oceanográficos e hidrográficos.
- 31) Supervisar y controlar la señalización náutica, así como normar el tráfico acuático y áreas de fondeaderos.
- 32) Controlar las actividades en las islas e instalaciones acuáticas ubicadas dentro del área de su jurisdicción.
- 33) Operar las Estaciones Costeras.
- 34) Emitir disposiciones complementarias para optimizar la normatividad y el control de las actividades acuáticas.

SECCION VIII

FUNCIONES DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS

A-010801 Son funciones de las Unidades Guardacostas:

- 1) Ejercer Policía Marítima.
- 2) Efectuar visitas y registros a las naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas para controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones nacionales, así como de los convenios internacionales, relacionados con las actividades acuáticas y funciones de la Autoridad Marítima.
- 3) Controlar el tráfico de naves y vigilar el cumplimiento de las reglas, normas y sistemas de seguridad vigentes.
- 4) Vigilar y proteger los recursos y riquezas existentes en el ámbito acuático, así como proteger los bienes de valor histórico o arqueológico.
- 5) Efectuar operaciones de control e interdicción contra el Tráfico Ilícito de Drogas en coordinación con la Policía Nacional y con el Ministerio Público.

- 6) Reprimir las actividades ilegales que fuesen detectadas durante el ejercicio de sus funciones, poniendo al personal y material implicado a disposición de la Capitanía de Puerto.
- 7) Realizar operaciones de búsqueda y salvamento.
- 8) Prestar el apoyo que se requiera dando auxilio en casos de siniestros o desastres naturales.
- 9) Controlar el cumplimiento de las normas sobre prevención de la contaminación acuática, así como participar en su mitigación.
- 10) Vigilar y controlar las islas y las áreas acuáticas entregadas en concesión.
- 11) Participar al inicio de una investigación en caso de accidentes o siniestros marítimos en el lugar de los hechos, emitiendo el informe correspondiente.
- 12) Vigilar la señalización náutica de instalaciones y áreas acuáticas y las luces y marcas de las naves.
- 13) Ejercer el derecho de persecución, detener y conducir a puerto a las naves infractoras, de acuerdo al Reglamento y al Derecho Internacional.
- 14) Entregar el aviso de infracción a las naves que detecte cometiendo infracción.
- 15) Informar a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina cuando se presenten obstáculos o peligros a la navegación, requiriendo de ésta, la señalización necesaria para la seguridad de las operaciones portuarias.

CAPITULO II

POLICIA MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

SECCION I

MEDIOS Y ATRIBUCIONES

A-020101 La Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, constituye la atribución conferida a la Autoridad Marítima para controlar, vigilar y exigir la observancia y cumplimiento de la Ley, el Reglamento y demás normas y disposiciones aplicables, así como la represión de las actividades ilícitas dentro de su jurisdicción. Entendiéndose por represión la intervención inmediata y necesaria para conjurar la prosecución del ilícito, y su consiguiente comunicación a la Policía Nacional y al Ministerio Público, para los fines de ley.

A-020102 Para el cumplimiento de esta función, la Autoridad Marítima cuenta con las Capitanías de Puerto, Puestos de Control de Capitanías, Unidades Guardacostas y otros medios que le sean asignados.

A-020103 La Policía Nacional y Aduanas ejercerán sus funciones dentro del ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, previa autorización de la Capitanía de Puerto que corresponda, a quien solicitará el apoyo que requieran. Las demás entidades públicas harán de conocimiento de la Capitanía de Puerto correspondiente el desempeño de sus funciones en el ámbito marítimo, fluvial o lacustre.

A-020104 La amenaza, injuria, falta, ofensa, desobediencia o resistencia a la Autoridad Marítima o sus representantes a causa del ejercicio de sus funciones o al momento de ejercerlas dará lugar a la denuncia penal correspondiente.

A-020105 Las Capitanías de Puerto, los Puestos de Control y las Unidades Guardacostas en el ejercicio de su función de Policía Marítima están facultadas para efectuar rondas, visitas e inspecciones en las naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas en el ámbito de su jurisdicción, con excepción de los buques de guerra e instalaciones de la fuerza armada y fuerzas policiales, pudiendo utilizar en caso de emergencia naves de particulares, otorgando a sus propietarios una constancia de los servicios prestados.

A-020106 Las personas que impidan u obstruyan el acceso de la Autoridad Marítima o de sus representantes a sus naves, artefactos navales o instalaciones acuáticas serán sancionados administrativamente, sin perjuicio de la denuncia correspondiente ante el Ministerio Público.

A-020107 La Autoridad Marítima brindará el apoyo que fuere requerido por el órgano jurisdiccional para la ejecución de mandatos y resoluciones judiciales o administrativas que deban ejecutarse en su jurisdicción, así como para las investigaciones y actuaciones

que requiera llevar a cabo el Ministerio Público u otras autoridades competentes.

A-020108 Las visitas de inspección a naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas que efectúen los representantes de la Autoridad Marítima deberán constar en el formato correspondiente, copia del cual deberá ser entregada al interesado.

SECCION II

INTERVENCION DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS

A-020201 Las Unidades Guardacostas podrán emprender en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables la persecución de una nave nacional o extranjera, cuando existan motivos para presumir que la nave ha cometido infracción contra las leyes y reglamentos nacionales.

A-020202 La persecución de las naves extranjeras o de sus embarcaciones auxiliares se podrá iniciar cuando la nave se encuentre dentro del dominio marítimo y podrá continuar en alta mar, a condición de no haberse interrumpido la persecución. No se considerará interrumpida la persecución cuando la Unidad Guardacostas es relevada por otra en la persecución de una nave.

A-020203 La persecución cesará, en el momento en que la nave perseguida entre en aguas jurisdiccionales de otro país.

A-020204 No se considerará iniciada la persecución, mientras no se haya emitido una señal visual o sónica de detenerse desde una distancia que permita a la nave perseguida verla u oír-la, dejándose constancia de todo lo acontecido y actuado en el Diario de Bitácora.

A-020205 Cuando una nave presuntamente infractora no acate las reiteradas órdenes para que se detenga se podrá efectuar las maniobras necesarias y utilizar el armamento en forma intimidatoria y progresiva hasta lograr su detención. En caso que la nave utilice armamento contra la Unidad Guardacostas, se disparará contra ella a fin de neutralizarla.

A-020206 Una vez capturada la nave presuntamente infractora será abordada por la dotación de presa de la Unidad Guardacostas.

A-020207 Las Unidades Guardacostas o personal de capitanías que en el ejercicio de sus funciones detectasen actividades ilícitas, tales como contrabando o tráfico ilícito de drogas, tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar la prosecución del ilícito, como interceptar e inmovilizar la nave sospechosa, detención de los sospechosos y custodia de los bienes materia del delito, comunicando de inmediato el hecho a la Capitanía de Puerto, a efectos de dar aviso a la Policía Nacional y al Ministerio Público para los fines de ley, quienes levantarán el acta de comiso, incautarán la droga, insumos o los bienes materia de contrabando, efectuarán la detención de las personas y llevarán a cabo las investigaciones correspondientes, limitándose el personal de la Unidad Guardacostas y Capitanía de Puerto a las funciones de la Autoridad Marítima. Las naves entregadas quedarán a disposición de la autoridad judicial.

CAPITULO III

LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

SECCION I

GENERALIDADES

A-030101 Los procedimientos administrativos son promovidos de oficio por la Autoridad Marítima, o a instancia de parte, para la investigación de siniestros y la imposición de sanciones, para la concesión, reconocimiento y declaración de derechos, constatación de hechos y resolución de oposiciones, dentro del ámbito de su competencia.

A-030102 En los procedimientos administrativos se observará supletoriamente las normas del Derecho Administrativo, del Texto Unico Ordenado de la Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos y demás fuentes del Derecho.

A-030103 La Autoridad Marítima iniciará de oficio el procedimiento administrativo para el esclarecimiento de los accidentes acuáticos, imposición de sanciones por infracciones al

Reglamento, y en general, cuando se trate de un asunto de interés público dentro del ámbito de su competencia.

A-030104 El procedimiento administrativo a instancia de parte deberá promoverse a través de la presentación de la protesta o escrito correspondiente.

A-030105 Las personas con legítimo interés tendrán derecho de apersonarse a los procedimientos administrativos en trámite, de conformidad con el Texto Unico Ordenado de la Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos.

A-030106 La Autoridad Marítima en el ejercicio de sus funciones está facultada para requerir, por escrito y con indicación del motivo, la comparecencia de cualquier persona para el esclarecimiento de asuntos de su competencia materia de investigación, estando facultada en caso necesario a solicitar el auxilio de la Autoridad Política o de la Policía Nacional.

A-030107 La parte afectada podrá interponer recursos impugnatorios contra lo resuelto por las Capitanías de Puerto de acuerdo a lo previsto en este Reglamento y en el Texto Unico Ordenado de la Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos.

A-030108 Los fallos de los Capitanes de Puerto tienen el carácter de resolución de primera instancia y la expedida en apelación por el Director General tiene el carácter de segunda y última instancia, quedando con ella agotada la vía administrativa.

A-030109 El plazo del procedimiento administrativo no podrá exceder de sesenta (60) días calendario salvo que la actuación de las pruebas, evacuación de informes, pericias o inspecciones demanden un período mayor, en cuyo caso la Dirección General podrá otorgar prórroga por un plazo no mayor de cuarenticinco (45) días calendario adicionales.

A-030110 Si durante el procedimiento administrativo aparecieran indicios de la comisión de un delito, se pondrá el hecho en conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional para los fines de ley, prosiguiéndose con la sumaria respecto de los asuntos de competencia de la Autoridad Marítima.

SECCION II LA PROTESTA

A-030201 La protesta es el documento mediante el cual el capitán, patrón, agente, propietario y/o armador de una nave, o cualquier persona con legítimo interés, comunica por escrito a la Capitanía de Puerto, la ocurrencia de algún accidente acuático, incidente o infracción al Reglamento o disposiciones relativas a las actividades acuáticas.

A-030202 La protesta constituye la primera versión de los hechos, y servirá al Capitán de Puerto para iniciar la sumaria investigación en el caso que ésta proceda, siendo dicho documento cabeza del procedimiento en el deslinde o establecimiento de responsabilidades, debiendo estar firmada por el recurrente.

A-030203 Para que una protesta tenga validez, debe ser presentada a la Capitanía de Puerto dentro de las 24 horas de producido el incidente. En el caso de naves que no se encuentran en puerto, el término indicado anteriormente correrá a partir de su arribo.

A-030204 El capitán, patrón, agente o armador de la nave o persona afectada, están en la obligación de presentar una protesta a la Capitanía de Puerto en los siguientes casos:

- a) Accidentes acuáticos.
- b) Contaminación del medio acuático.
- c) Accidentes o decesos de personas.
- d) Arribada forzosa.
- e) Averías sufridas por la nave.
- f) No recalar en puertos que figuren en el despacho.
- g) Echazón.
- h) Presencia de persona no autorizada a bordo.
- i) Piratería.

A-030205 Para que la protesta origine el inicio de una investigación sumaria deberá solicitarse expresamente que la Capitanía de Puerto inicie el procedimiento administrativo correspondiente, además de la propia calificación que efectúe el Capitán de Puerto a efectos de determinar si los hechos protestados ameritan el inicio de una investigación y la

expedición del fallo respectivo.

A-030206 Las protestas pueden ser:

- a) Protesta informativa: Cuando se comunica a la Capitanía de Puerto la ocurrencia de un hecho, pudiendo obtener el interesado una constancia.
- b) Protesta de constatación: Cuando el interesado comunica la ocurrencia de un hecho y pretende obtener de la Capitanía de Puerto la verificación del mismo a través de la actuación de pruebas, concluyendo con la emisión de una certificación.
- c) Protesta resolutive: Cuando el interesado solicita la investigación y la determinación de responsabilidades, y el hecho constituye circunstancia que según el Reglamento deba ser materia de investigación y emisión de fallo. Los Capitanes de Puerto no emitirán fallo cuando el hecho materia de la protesta se refiera a daños o faltantes a la carga.

A-030207 La protesta deberá ser presentada en castellano y durante la investigación el agente marítimo podrá actuar como intérprete, o en su defecto sufragará los gastos para la contratación de uno.

SECCION III

LA INVESTIGACION SUMARIA

A-030301 La tramitación de la investigación sumaria constará de lo siguiente:

- a) Auto de Apertura de Sumaria.
- b) Inspección.
- c) Actuación de Pruebas:
 - Manifestaciones.
 - Confrontaciones.
 - Exhibición de Documentos.
 - Peritajes.
- d) Audiencia.
- e) Apreciación de Pruebas.
- f) Fallo.

AUTO DE APERTURA DE SUMARIA

A-030302 El Auto de Apertura de Sumaria es la resolución escrita del Capitán de Puerto, mediante la cual se da inicio a la investigación sumaria. Su emisión y notificación a las partes involucradas es obligatoria.

INSPECCION

A-030303 En la diligencia de inspección se observará lo siguiente:

- a) Esta diligencia será practicada por el Capitán de Puerto, en caso de ausencia o impedimento será practicada por el Primer Ayudante.
- b) La inspección se llevará a cabo, aun sin haberse dictado el Auto de Apertura de Sumaria, dentro de las 24 horas después de haberse tomado conocimiento del hecho materia de investigación, con citación obligatoria de los interesados. Si el Capitán de Puerto lo juzga necesario, de acuerdo con la magnitud y/o complejidad del hecho, podrá designar peritos para que lo asesoren durante esta diligencia, cubriendo las partes los costos de dicho peritaje.
- c) La inasistencia de los interesados debidamente notificados no detiene, interrumpe o invalida la diligencia.
- d) El Capitán de Puerto levantará un acta en la que deberá expresarse en forma objetiva todas las circunstancias o hechos que observe y/o que las partes señalen y que tenga relación con el caso que se investiga.
- e) Además del acta y formando parte de ella, si amerita, se levantará un croquis en el que se graficará las situaciones relacionadas con el caso investigado; opcionalmente se añadirán fotografías y/o videos.
- f) Tanto el acta, como el croquis serán firmados por todos los que intervinieron en la diligencia, dejándose constancia de la inasistencia de los interesados.

ACTUACION DE PRUEBAS

A-030304 MANIFESTACIONES.- En las manifestaciones se observará lo siguiente:

- a) El Capitán de Puerto citará a las partes o a cualquier otra persona que tenga conocimiento del hecho materia de investigación a efectos de rendir su manifestación. El Capitán de Puerto advertirá a los manifestantes el carácter de declaración jurada que tendrán sus manifestaciones, haciéndoles ver las implicancias de tal hecho.
- b) Las manifestaciones que se reciban en la sumaria tendrá la forma de interrogatorio, debiendo incidir en modo, circunstancias y demás aspectos, en los hechos materia de la investigación.
- c) Si el Capitán de Puerto lo juzga necesario, podrá ordenar la ampliación de las manifestaciones recibidas.
- d) Si alguna manifestación debe efectuarse fuera del lugar donde se investiga el hecho, se remitirá un pliego de preguntas a la Capitanía de Puerto más cercana para que efectúe dicha diligencia y devuelva los actuados.

A-030305 CONFRONTACIONES.- En las confrontaciones se observará lo siguiente:

- a) En caso de manifiesta discrepancia entre dos manifestaciones se ordenará la confrontación de los dos manifestantes, para dilucidar sobre la veracidad de sus declaraciones, haciéndoles recordar que todas sus declaraciones se tomarán bajo juramento.
- b) Si se comprueba que un manifestante ha faltado a la verdad, el hecho será puesto en conocimiento del Ministerio Público, para los fines de ley.

A-030306 EXHIBICION DE DOCUMENTOS.- Efectuada la exhibición de un documento, se agregará al expediente una fotocopia de la parte pertinente debidamente autenticada por el Capitán de Puerto y suscrita por quien presenta el documento, devolviéndose el original a la parte que lo exhibió.

A-030307 PERITAJES.- En los peritajes se observará lo siguiente:

- a) El Capitán de Puerto, en los casos que ameriten la participación de peritos, designará peritos navales propios, merituando sus dictámenes para efecto de sus fallos.
- b) Los peritos navales asesorarán al Capitán de Puerto en el estudio de todos los aspectos científicos y técnicos materia de la investigación, debiendo emitir un dictamen.
- c) En caso de no contar con peritos en la especialidad requerida, el Capitán de Puerto podrá designar a otros profesionales con experiencia en dichas especialidades, debidamente reconocidos ante la Autoridad Marítima.
- d) Las partes interesadas podrán presentar otros dictámenes periciales.
- e) Los honorarios profesionales y demás gastos de los peritos navales serán afrontados por los involucrados. La Autoridad Marítima fijará los costos de los peritajes efectuados por sus peritos, de acuerdo a la naturaleza de los peritajes.

A-030308 APRECIACION DE PRUEBAS.- Las pruebas se apreciarán de acuerdo con las reglas de la sana crítica y el Capitán de Puerto podrá ordenar de oficio las que considere convenientes para el esclarecimiento de los hechos.

AUDIENCIA

A-030309 El Capitán de Puerto podrá citar a las partes debidamente acreditadas a una audiencia, con la finalidad de dilucidar determinadas circunstancias relacionadas con los hechos materia de investigación.

FALLO

A-030310 Concluida la investigación sumaria la autoridad emitirá su fallo. Este contendrá tres partes:

- a) Una parte expositiva (VISTOS:), en la que se consignará los datos de quien presentó la protesta o de su representante, de ser el caso, fecha de presentación y hecho denunciado sobre el que versa la investigación.
- b) Una parte considerativa (CONSIDERANDO:), en la que se consignará los hechos que han sido demostrados durante la investigación y las normas legales aplicables, argumentos doctrinarios o jurisprudenciales aplicables al caso.
- c) Una parte resolutive (SE RESUELVE:), en la que se determine las responsabilidades o

sanciones a que haya lugar, debiendo indicarse las causas y circunstancias en que se suscitó el hecho investigado y la magnitud de los daños.

PLAZOS

A-030311 Los términos que rigen la investigación sumaria son los siguientes:

- a) Para llevar a cabo la diligencia de inspección, hasta (24) horas luego de tomarse conocimiento del hecho.
- b) Para la emisión del auto de apertura de Sumaria, (24) horas luego de haber tomado conocimiento del hecho.
- c) Para la etapa probatoria y audiencia, (30) días calendario contados a partir de la fecha de la notificación del Auto de Apertura de Sumaria.
- d) Para los casos excepcionales en los que sea necesario actuar pruebas fuera de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto, que afecten la investigación o que presente un justificado impedimento material para su actuación, el Capitán de Puerto podrá disponer de (20) días calendario adicionales.
- e) Para el Fallo, un plazo de (10) días calendario desde la finalización del término probatorio.

SECCION IV

SINIESTROS O ACCIDENTES ACUATICOS

A-030401 Para efectos de la investigación de siniestros el Capitán de Puerto, además de los dispuesto en la Sección anterior, deberá acreditar y verificar, entre otros, los siguientes hechos:

- a) Identificación de la nave: matrícula, nombre, bandera, tipo, clase, carga y ruta.
- b) La ubicación y hora del accidente o siniestro.
- c) La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
- d) El estado de la nave y sus equipos, así como la estabilidad, construcción y estado de la carga.
- e) Los libros Diario de Navegación y Máquinas y/o registros automáticos.
- f) Los certificados de registro de matrícula o pasavante.
- g) Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estime necesarios.
- h) La titulación del capitán, patrón, oficiales y tripulantes, según sea el caso.
- i) Desarrollo y resultado del salvamento y/o rescate.

A-030402 En el acto de la audiencia a que convoque el Capitán de Puerto y a solicitud de parte se procederá a fijar el monto de la Carta de Garantía del Club de Protección e Indemnización que deben presentar las naves que sean parte de la investigación, para responder por los daños y costos parciales, como requisito previo al otorgamiento del zarpe. En caso que las partes no lleguen a un acuerdo, el Capitán de Puerto procederá a fijar el monto de la Carta de Garantía, en base a las pruebas presentadas.

A-030403 En caso de siniestros, cuando se produzca el hundimiento y la nave sea irrecuperable, en la parte resolutive se debe disponer la cancelación de la matrícula.

SECCION V

DAÑOS Y FALTANTES A LA CARGA

A-030501 Cuando se produzcan daños o faltantes a la carga durante la travesía o en las operaciones de carga y descarga, aquéllas que tengan legítimo interés o sus representantes, debidamente acreditados, podrán presentar una protesta de constatación ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, que deberá contener además de las generales de ley, la siguiente información y documentación:

- a) Nombre de la nave y viaje.
- b) Fecha y hora de inicio y término de la descarga.
- c) Información pormenorizada referente a los daños o faltantes sufridos por la carga.
- d) Copia de los conocimientos de embarque y facturas comerciales que amparen el cargamento materia de la protesta.

e) En los casos de carga a granel, el estado de hechos debidamente firmados por el Capitán de la nave, debiendo regularizarse en un plazo máximo de 30 días calendario, con la presentación de la constancia certificada de peso otorgada por el respectivo Terminal Portuario, caso contrario, quedará sin efecto la protesta.

A-030502 Admitida la protesta y previo pago de los derechos establecidos, el Capitán de Puerto procederá a efectuar la constatación de los hechos actuando para ello las pruebas que estime conveniente, luego de lo cual emitirá una certificación.

A-030503 En la certificación que emita el Capitán de Puerto, se dejará constancia de lo siguiente:

a) La causa o causas que originaron el daño, merma o faltante a la carga, debiendo exponer detalladamente y con criterio técnico, los orígenes de las mismas, dentro de lo posible.

b) La magnitud de los daños, mermas y daños a la carga, cuidando de establecer en forma ordenada la descripción de la carga dañada o faltante.

SECCION VI IMPOSICION DE SANCIONES

A-030601 La Autoridad Marítima está facultada para sancionar, dentro del ámbito de su competencia, toda contravención a la Ley, al Reglamento, y a las regulaciones de los sectores competentes.

A-030602 Las sanciones que pueden aplicarse son las siguientes:

a) Amonestación escrita.

b) Multas, que se impondrán de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías.

c) Suspensión, consistente en la pérdida temporal de los derechos, las concesiones, licencias, permisos o autorizaciones otorgados por la Autoridad Marítima.

d) Cancelación, consistente en la pérdida de los derechos referidos en el inciso anterior.

(sic)

A-030604 La suspensión será aplicada por los Capitanes de Puerto cuando corresponda, y tendrá una duración de 01 hasta 90 días, dependiendo de la gravedad de la infracción.

A-030605 La cancelación será aplicada por los Capitanes de Puerto, y procederá en los casos de infracciones muy graves, o cuando existan tres sanciones en un período de un año. La Resolución de Capitanía que disponga la cancelación de la licencia será elevada de oficio a la Dirección General, a fin de emitir Resolución Directoral confirmatoria o revocatoria.

A-030606 Para la aplicación de las sanciones, se tendrá en consideración las circunstancias siguientes:

a) Agravantes:

- La reincidencia.

- La premeditación.

- El propósito de violar la norma.

b) Atenuantes:

- Comunicar a la autoridad la propia falta.

- Actuar bajo influencias o presiones.

- Actuar para evitar un riesgo o peligro mayor.

A-030607 Cuando las Unidades Guardacostas o personal de las Capitanías de Puerto detecten alguna infracción en el ejercicio de sus funciones de Policía Marítima, lo comunicarán al infractor mediante el aviso de infracción.

A-030608 El original del aviso de infracción será entregado al infractor, debiendo enviarse copia a la Capitanía de Puerto competente. El infractor firmará como cargo el aviso que se envíe a la Capitanía. La negativa del infractor a firmar o recibir dicho aviso será considerado como agravante.

A-030609 Recibido el aviso de infracción el Capitán de Puerto procederá a su calificación, en el plazo de 24 horas, y tomará una de las siguientes acciones:

a) Si en base al tenor del aviso de infracción considera que la infracción no amerita mayor investigación, emitirá una papeleta de multa, la misma que será notificada al infractor.

b) Si estima que la infracción amerita una investigación sumaria o pudiera originar una sanción distinta a la multa, emitirá el auto de apertura de sumaria dándose inicio a la investigación sumaria conforme a los trámites establecidos en el presente Título.

A-030610 Cuando se detecte una infracción y no hubiese forma de entregar el aviso de infracción, la Unidad Guardacostas o personal de Capitanías, enviará la original y la copia a la Capitanía de Puerto, a fin de que disponga lo pertinente para la notificación de la papeleta de multa o el auto de apertura de sumaria.

A-030611 Las multas se aplican de acuerdo con la Tabla de Multas de Capitanías y otras normas, pero si el valor de la multa no estuviera específicamente señalado, éste será fijado por el Capitán de Puerto atendiendo a la gravedad de la infracción y dentro de los parámetros fijados en la Tabla de Multas de Capitanías para infracciones análogas.

A-030612 Las sanciones serán impuestas por los Capitanes de Puerto mediante Resolución de Capitanía o papeleta de multa. Dicha resolución será notificada a los interesados o sus representantes de acuerdo a las normas sobre Procedimientos Administrativos.

A-030613 El monto de la multa será depositado en el Banco de la Nación, en la cuenta "Fondo de Capitanías y Guardacostas".

A-030614 Si vencido el plazo concedido no se hubiese cumplido con el pago de las multas, la Autoridad Marítima recurrirá a la vía coactiva.

PARTE "B"

DE LAS AREAS ACUATICAS, TERRENOS RIBEREÑOS, ISLAS E INSTALACIONES ACUATICAS

CAPITULO I

DERECHO DE USO DE AREAS ACUATICAS, FRANJAS RIBEREÑAS, ISLAS Y TERRENOS RIBEREÑOS

SECCION I

DERECHO DE USO DE AREAS ACUATICAS Y FRANJAS RIBEREÑAS

B-010101 Las aguas son de propiedad del Estado y su dominio es inalienable e imprescriptible. No hay propiedad privada de las aguas, ni derechos adquiridos sobre ellas. Son de propiedad inalienable e imprescriptible del Estado:

- a) La extensión comprendida entre la baja y la alta marea, más la franja ribereña.
- b) Los terrenos ribereños y franjas marginales, que se reservan por razones de seguridad nacional o uso público.
- c) Las islas en el mar, ríos y lagos.

Los terrenos ganados al mar, ríos y lagos.

B-010102 Las áreas acuáticas son objeto de derecho de uso únicamente a través de la Autoridad Marítima, previa evaluación y aprobación de los proyectos presentados.

B-010103 Para efectos de la aplicación del Reglamento, la franja ribereña de 50 metros contados a partir de la línea de más alta marea será considerada área acuática, correspondiéndole a la Autoridad Marítima otorgar derechos de uso de terrenos situados en dicha franja, para la construcción e instalación de malecones u otras obras de uso público, turístico o recreativo, así como las dedicadas exclusivamente a actividades relacionadas con el uso del mar, tales como astilleros, varaderos, marinas, muelles o dedicadas a la explotación de recursos, para lo cual se seguirá el mismo procedimiento establecido en el artículo anterior. Los derechos de uso no deberán obstaculizar el acceso, uso y libre tránsito por las playas públicas.

B-010104 Los Capitanes de Puerto otorgan derechos de uso de área acuática mediante Resolución de Capitanía y por un plazo no mayor de cinco años, en los siguientes casos:

- a) Instalación de boyas y muertos de amarre, y boyas señalización de tercera categoría.
- b) Ubicación de naves para desguace.

B-010105 La Dirección General mediante Resolución Directoral otorga derechos de uso de áreas acuáticas en los siguientes casos:

- a) Fines de acuicultura.
- b) Instalación de tuberías submarinas, cables, artefactos navales y similares.
- c) Fondeaderos.
- d) Instalación de boyas de amarre y señalización de primera y segunda categoría.

B-010106 Los derechos de uso de áreas acuáticas para la instalación de tuberías submarinas para uso comercial o industrial requieren de la previa habilitación de la zona ribereña, caleta o playa por parte de la Dirección General, en coordinación con la Autoridad Sectorial competente.

B-010107 Los derechos de uso de áreas acuáticas se otorgan mediante Resolución Suprema del Sector Defensa a través de la Dirección General, para los usos de área acuática destinados a instalaciones acuáticas, tales como muelles, embarcaderos, terraplenes, terrenos ganados al mar, ríos y lagos, espigones, plataformas fijas, y aquéllos no considerados en los artículos precedentes.

B-010108 En el caso de fondeaderos de amarre a boyas para operaciones comerciales o industriales, el área materia del derecho de uso estará delimitada por dichas boyas.

B-010109 Los derechos de uso de áreas acuáticas se otorgarán con arreglo a las autorizaciones que deban obtener los usuarios por parte de otros organismos públicos, de acuerdo al tipo de actividad a realizar y de conformidad con las disposiciones vigentes.

B-010110 Los derechos de uso de áreas acuáticas que se otorgan mediante Resolución Directoral y Resolución Suprema, tendrán un plazo máximo de hasta 30 años renovables, teniéndose en cuenta la autorización del sector competente respecto de la actividad a llevarse a cabo, así como la naturaleza y envergadura de las obras y el monto de la inversión en éstas.

B-010111 Los titulares de derechos de uso de área acuática están sujetos única y exclusivamente al pago de los derechos y condiciones establecidos en la Tabla de Tarifas de Capitanías.

B-010112 El usuario está obligado al estricto cumplimiento de las normas referentes a la protección del medio ambiente, la seguridad y salud de la vida humana, preservación de los recursos naturales, mantenimiento, ornato y presentación de la instalación acuática y de otras disposiciones que establezca la Autoridad Marítima.

B-010113 Los derechos de uso de áreas acuáticas terminan:

- a) Por vencimiento del plazo de duración.
- b) Por término o imposibilidad del objeto para el que fueron otorgados.
- c) Renuncia del usuario a su derecho, aprobada por la Autoridad Marítima.
- d) El Estado se reserva el derecho de poner término al derecho de uso que se otorgue de conformidad con el Reglamento, por razones de seguridad, necesidad o interés público, sin derecho a reclamo alguno por parte del usuario.

B-010114 Los derechos de uso de áreas acuáticas caducan:

- a) Si el usuario no hace uso del área para los fines solicitados en un plazo de un (01) año, salvo caso de fuerza mayor.
- b) Por incurrir en atraso mayor de seis (6) meses en el pago de los derechos correspondientes.
- c) Por destinar las áreas a uso distinto, sin autorización.
- d) Por transferencia, total o parcial, no autorizada.
- e) En los demás casos en que el adjudicatario no cumpla las obligaciones que le imponga las leyes, el Reglamento y la resolución de otorgamiento del derecho de uso.

B-010115 No tendrá valor alguno la transferencia que efectúe el usuario si ésta no ha sido previamente autorizada mediante Resolución Suprema, Resolución Directoral o Resolución de Capitanía, según corresponda. El derecho de uso que se otorga en virtud de una transferencia, no podrá tener un plazo que exceda al de la anterior, debiendo otorgarse para la misma finalidad.

B-010116 Al término del derecho de uso, el usuario está obligado a retirar en su totalidad la instalación acuática o artefacto naval, salvo que la Dirección General estime de interés público su permanencia.

B-010117 En la tramitación de los derechos de uso de áreas acuáticas el Capitán de Puerto pasará inspección ocular a dichas áreas, teniendo en cuenta principalmente los

siguientes aspectos:

- a) El tráfico marítimo y la libre navegación.
- b) La seguridad de instalaciones o bases militares.
- c) El libre uso y tránsito por las playas.
- d) La protección del medio ambiente.
- e) Las condiciones hidro-oceanográficas de la zona.
- f) El desarrollo de otras actividades acuáticas.
- g) Otros derechos de terceros que puedan verse afectados.

B-010118 Está prohibido ocupar áreas acuáticas para cualquier fin, sin la respectiva autorización.

B-010119 Los terrenos ganados al mar, ríos y lagos por causas naturales o por obras artificiales, están sometidos a la jurisdicción de la Autoridad Marítima.

B-010120 Está prohibido efectuar trabajos de relleno en el mar, ríos o lagos navegables para ganar terreno sin la respectiva autorización.

B-010121 Las Capitanías de Puerto llevarán un registro de los derechos de uso de áreas acuáticas e informará a la Dirección General acerca del cumplimiento de las disposiciones contenidas en las resoluciones de otorgamiento de derechos de uso de áreas acuáticas.

SECCION II

CONTROL DE LAS ISLAS

B-010201 Las islas situadas en el dominio marítimo, en los ríos y lagos navegables, son de propiedad inalienable e imprescriptible del Estado, pudiendo ser enajenadas o entregadas en uso en los casos que así lo establezca la legislación sobre la materia.

B-010202 Corresponde a la Autoridad Marítima ejercer el control y vigilancia de las islas, así como de las actividades que se lleven a cabo en ellas, aplicando y haciendo cumplir las regulaciones de los sectores competentes.

B-010203 Para la enajenación o concesión en uso de islas por el Estado, se deberá contar previamente con la opinión favorable del Ministerio de Defensa, a través de la Dirección General, sobre aspectos de seguridad y defensa nacional, así como sobre aspectos de protección ambiental de acuerdo a la naturaleza de los proyectos a desarrollar.

B-010204 Está prohibido llevar a cabo construcciones, así como la extracción de cualquier material o recurso en las islas, sin la autorización otorgada por la autoridad competente.

B-010205 Está prohibida la navegación con fines de pesca, extracción y práctica deportiva a una distancia menor de 200 metros de las islas guaneras y otras declaradas zonas protegidas, excepto aquella que se lleve a cabo con fines recreativos y de observación del hábitat, flora o fauna de dichas islas.

B-010206 Ninguna nave podrá arribar a las islas guaneras, salvo que cuente con la autorización otorgada por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

B-010207 En las Capitanías de Puerto se llevará un registro administrativo de las islas.

SECCION III

CONTROL DE LOS TERRENOS RIBEREÑOS

B-010301 Corresponde a la Dirección General, ejercer control y vigilancia sobre los terrenos ribereños hasta los cincuenta 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.

B-010302 Para la adjudicación de terrenos ribereños por el Estado, se deberá contar con la opinión favorable del Ministerio de Defensa sobre los aspectos de seguridad y defensa nacional. @

B-010303 Los terrenos a los que se refieren los incisos (c) y (d) del artículo anterior, podrán ser enajenados por el Estado cuando se destinen a fines de vivienda. Si se solicita para otros fines, sólo podrán ser objeto de concesión.

B-010304 Las playas del litoral son bienes de uso público, siendo libre el ingreso y tránsito por éstas, con arreglo a ley.

B-010305 Los Capitanes de Puerto denunciarán ante la autoridad competente, las apropiaciones ilícitas o intento de usurpación de terrenos sujetos al ámbito de su jurisdicción, dando cuenta a la Dirección General.

B-010306 Está prohibido llevar a cabo construcciones en la franja ribereña, playas y riberas de los ríos y lagos navegables, así como la extracción de cualquier material o recurso, sin la autorización otorgada por la autoridad competente.

B-010307 Las Capitanías de Puerto llevarán el registro, con fines de control, de los terrenos ribereños o riberas otorgados en venta o concesión, correspondiente a su jurisdicción.

CAPITULO II INSTALACIONES ACUATICAS

SECCION I LAS INSTALACIONES ACUATICAS

B-020101 Corresponde a la Autoridad Marítima autorizar la construcción, modificación y operación de las instalaciones acuáticas, así como los trabajos destinados a ganar terrenos a áreas acuáticas, en áreas cuyo uso haya sido previamente otorgado, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad y protección del medio ambiente acuático. En el caso de muelles destinados a operaciones comerciales se requerirá previamente la autorización del sector competente.

B-020102 La construcción y operación de los muelles pesqueros y los de náutica recreativa, así como las instalaciones acuáticas dedicadas a la reparación y/o construcción de naves tales como varaderos y diques secos, estarán sujetas a las siguientes inspecciones, sin perjuicio de las funciones que corresponde a otros sectores de la administración pública:

a) Inspección de Avance de Obra, efectuada por la Dirección General, respecto del 50% del avance de la obra.

b) Inspección de Término de la Obra, que comprende los dispositivos e implementos de seguridad y señalización náutica, efectuada por la Dirección General, la misma que de encontrarse conforme originará el otorgamiento de la conformidad de obra y el permiso de operación. En el caso del permiso de operación, se deberá contar además con la autorización del sector competente.

c) Inspección Anual de Seguridad, efectuada por el Capitán de Puerto, que comprenderá los aspectos de señalización náutica, operatividad de los dispositivos y elementos de seguridad y para la prevención de la contaminación.

d) Inspección Bianual de Estructura, que comprenderá los aspectos estructurales de la instalación acuática y será efectuada por la Dirección General.

B-020103 Los muelles destinados a operaciones comerciales estarán sujetos a las inspecciones descritas en los incisos (b) y (c) del artículo precedente.

B-020104 La Dirección General autorizará la instalación y operación de tuberías submarinas y de plataformas fijas. Estas instalaciones acuáticas deberán aprobar las inspecciones de Término de la Obra y la Bianual de Estructura, las plataformas fijas deberán además aprobar la inspección Anual de Seguridad.

B-020105 Los propietarios de las instalaciones acuáticas están obligados al pago de los derechos por concepto de inspecciones establecidos en la Tabla de Tarifas de Capitanías.

B-020106 La Capitanía de Puerto a mérito de una inspección anual o inopinada, exigirá al propietario de la instalación acuática la ejecución de todos los trabajos que demanden la conservación del buen estado y seguridad de la instalación, pudiendo ordenar la suspensión de su operación en caso de incumplimiento o cuando ofrezca riesgo a la seguridad, dando cuenta a la Dirección General.

B-020107 Los muelles y plataformas fijas deberán contar con una buena iluminación, con no menos de dos aros salvavidas con sus correspondientes líneas, con defensas apropiadas para el acoderamiento, con sistema de lucha contra incendio, con sistemas o equipos de prevención y control de la contaminación; los muelles deberán además contar

con la luz de identificación en el cabezo. El Capitán de Puerto podrá fijar el número y características de dichos elementos para cada caso en particular.

B-020108 Toda instalación acuática deberá contar con la respectiva señalización de acuerdo al Reglamento de Señalización Náutica.

B-020109 Todo cambio de dominio de cualquier instalación acuática deberá ser puesto en conocimiento de la Dirección General, para los fines pertinentes.

B-020110 Las Capitanías de Puerto, llevarán un registro de las instalaciones acuáticas correspondientes a su jurisdicción.

SECCION II LOS FONDEADEROS

B-020201 Los fondeaderos son áreas acuáticas establecidas por las Capitanías de Puerto en su respectiva jurisdicción para el fondeo de naves, siendo su uso obligatorio por éstas.

B-020202 Las Capitanías de Puerto, en coordinación con la autoridad responsable del control del tráfico aéreo, establecerán las áreas acuáticas destinadas al acuatizaje y decolaje de hidroaviones y dispondrá su balizamiento.

B-020203 Las Capitanías de Puerto establecerán, según los requerimientos náuticos o de interés comercial, las zonas de fondeo en los puertos de su jurisdicción, comunicando este hecho a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina para su inclusión en la cartografía respectiva.

B-020204 Los fondeaderos se clasifican según su uso en:

a) Fondeadero Público: Para la espera de autoridades, ingreso a muelle o zona de operaciones.

b) Fondeadero Reservado: Para naves declaradas en cuarentena, interdicción o arresto por las autoridades competentes.

c) Fondeadero Privado: Son los concedidos a particulares, a solicitud y para uso exclusivo, para el fondeo y/o amarre de naves a boyas luego de haberse obtenido la libre plática, para realizar operaciones comerciales o industriales debidamente autorizadas o para estadía indefinida. La concesión de área acuática se efectuará conforme a lo establecido en el presente Título.

B-020205 Los Capitanes de Puerto fijarán las zonas de fondeo para las distintas clases de naves, teniendo en cuenta:

a) Su tipo, estado, clase de cargamento y operaciones que deben realizar.

b) Que la zona esté libre de peligros a la navegación.

c) Que sus fondos sean apropiados para el anclaje y libre de tuberías u otros elementos.

d) Que se encuentre alejado de los canales de navegación y de instalaciones acuáticas.

e) En la región fluvial, las zonas de fondeo estarán situadas lo más cerca posible a las orillas de los ríos para no dificultar el tránsito y cuando la configuración de las mismas lo permitan, las naves se amarrarán a la orilla.

B-020206 Está terminantemente prohibido fondear o amarrar las naves en lugares no autorizados, salvo caso de fuerza mayor o previa autorización de la Capitanía de Puerto.

B-020207 La Capitanía de Puerto podrá autorizar fondeaderos provisionales, alejados del tráfico comercial, para las naves que soliciten autorización para efectuar reparaciones o recorridos de importancia en cubierta o máquinas, o para efectuar abarloadamiento con fines de transferencia de carga autorizada.

B-020208 La Autoridad Marítima velará por el cumplimiento de las disposiciones que emita la autoridad sanitaria en lo concerniente a naves fondeadas en fondeaderos reservados por razones de cuarentena.

B-020209 En caso de conflicto internacional, el Capitán de Puerto, designará a las naves fondeaderos más seguros, dando la preferencia a las nacionales.

B-020210 Dentro de cada zona, las naves deberán fondear formando líneas paralelas y conservarán entre sí como distancia mínima, la necesaria para el borneo claro.

B-020211 Entre las líneas paralelas de naves o en los espacios comprendidos entre los costados de las mismas, no deberán fondearse ni amarrarse pontones, balsas o cualquier otro tipo de nave o artefacto naval.

B-020212 A la llegada de una nave a puerto su capitán decidirá el fondeadero, sin embargo, ante cualquier eventualidad o por razones de control o seguridad el Capitán de Puerto podrá indicar el fondeadero correspondiente.

B-020213 La nave que carezca de elementos de maniobra necesarios o que los tenga en mal estado, no podrá fondear o amarrarse en zonas en que pueda ocasionar perjuicios. Al Capitán de la nave que haya infringido esta disposición se le comunicará para que enmiende inmediatamente de fondeadero, y si no lo hiciera, se le trasladará bajo su cuenta y riesgo, sin perjuicio de la sanción correspondiente.

B-020214 A toda nave le está prohibido cambiar de lugar en el fondeadero sin autorización del Capitán de Puerto, salvo por razones de emergencia, en cuyo caso deberá informarse a la Autoridad Marítima a más tardar al término de la maniobra.

B-020215 Las naves que tengan vueltas en sus cadenas o amarras, estarán obligadas a aclararlas inmediatamente.

B-020216 Si sobre el ancla o cadena de una nave, debidamente fondeada, largase otra nave las suyas, el Capitán de esta última deberá llevarla inmediatamente.

B-020217 Queda prohibido fondearse en el centro de los canales o en parajes que impidan o dificulten la navegación, igualmente está prohibido amarrarse a las boyas y balizas que marcan canales, naves hundidas, muertos, u otros medios de señalización náutica.

B-020218 En los casos de naves que están haciendo agua y que por su mal estado amenacen hundirse obstruyendo el fondeadero, la Capitanía de Puerto dispondrá las medidas establecidas en la Sección III, Capítulo I, de la Parte H del presente Reglamento.

SECCION III

LAS BOYAS DE AMARRE DE NAVES

B-020301 Corresponde a las Capitanías de Puerto otorgar, mediante Resolución de Capitanía, las autorizaciones para la instalación de las boyas y muertos de amarre dentro de su jurisdicción, conforme a los requisitos establecidos. Dicha autorización tendrá un plazo máximo de cinco años y será renovable.

B-020302 La Resolución de Autorización deberá contener los datos de ubicación, dimensión, clasificación, color y demás características de la boya, muerto y cadena, así como la fecha de término de la autorización, y obligaciones sobre pagos e inspecciones.

B-020303 Los Capitanes de Puerto para autorizar el fondeo de boyas de amarre para las distintas clases de naves, deberá tener en cuenta:

- a) La clase, estado, tipo de cargamento y operaciones que debe realizar la nave.
- b) Que la zona esté libre de peligros a la navegación.
- c) Que sus fondos estén libres de tuberías u otros elementos.
- d) Que se encuentre alejado de los canales de navegación y de instalaciones acuáticas.
- e) En la región fluvial, las zonas de fondeo de boyas de amarre estarán situadas lo más cerca posible a las orillas de los ríos para no dificultar el tránsito.

B-020304 Las boyas y muertos de amarre se clasifican de la siguiente manera:

- a) Primera Clase: Las destinadas para amarre de naves de un arqueado bruto igual o mayor a 1556.82 (2000 TRB o más).
- b) Segunda Clase: Las destinadas para amarre de naves menores de un arqueado bruto de 1556.82 (2000 TRB) y mayores de 372.17 (500 TRB).
- c) Tercera Clase: Las destinadas para amarre de naves hasta un arqueado bruto de 372.17 (500 TRB).

B-020305 Los Capitanes de Puerto informarán a la Dirección de Hidrografía y Navegación respecto de los permisos otorgados para la ubicación de boyas de amarre a efectos de actualizar los portulanos.

B-020306 Los propietarios de las boyas de amarre están obligados al pago anual del derecho por concepto de inspección de seguridad establecido en la Tabla de Tarifas de Capitanías, la primera inspección deberá efectuarse en la fecha de su instalación.

B-020307 Una vez ubicada la boya, no podrá moverse ni trasladarse a otra ubicación sin permiso de la Capitanía de Puerto.

B-020308 Los propietarios de las boyas de amarre deberán mantenerlas correctamente pintadas con los colores y marcas establecidos en el Reglamento de Señalización Náutica.

B-020309 Los propietarios de las boyas deberán mantenerlas en perfectas condiciones efectuándoles un recorrido anual. Cada dos años se deberá presentar la planilla de calibración de la cadena, a fin de determinar su condición.

B-020310 El Capitán de Puerto dejará sin efecto la autorización en los siguientes casos:

- a) Por no efectuar el pago por concepto de inspección de seguridad.
- b) Mala condición de la boya, cadenas o muerto de amarre.
- c) No presentar la planilla de calibración de la cadena.
- d) Dar a la boya un uso distinto al autorizado.
- e) A solicitud del propietario.

B-020311 Dejada sin efecto la Resolución de autorización, el propietario deberá retirar la boya y sus componentes, en el plazo de treinta días calendario. Transcurrido dicho plazo el Capitán de Puerto dispondrá su remoción, bajo cuenta, costo y riesgo del propietario.

B-020312 En cada Capitanía de Puerto se llevará un registro de boyas y muertos de amarre, en el que se anotarán los datos del propietario, ubicación y características de los mismos.

SECCION IV

LA SEÑALIZACION NAUTICA

B-020401 El sistema de señalización náutica sirve para brindar mayor seguridad a la navegación marítima, fluvial y lacustre y su aplicación se encuentra regulada por el Reglamento de Señalización Náutica de la República del Perú.

B-020402 El balizamiento es la acción de instalar señales fijas o flotantes para marcar o indicar bajos, veriles, direcciones de canales, presencia de obstáculos o peligros a la navegación o cualquier otro punto que convenga señalar.

B-020403 El sistema de señalización náutica sirve para indicar:

- a) Los límites laterales de los canales navegables.
- b) Los peligros naturales y otros obstáculos tales como los naufragios.
- c) La presencia de plataformas, estructuras, tuberías y cables submarinos y similares.
- d) Los peligros nuevos.
- e) Otras informaciones importantes para el navegante.

B-020404 El sistema de señalización náutica comprende los siguientes tipos de ayudas que pueden emplearse combinadas:

- a) Balizamiento: Laterales, Cardinales, De peligro aislado, De aguas seguras, Especiales, De peligros nuevos.
- b) Otras Ayudas a la Navegación: Faros y faroletes, señales de enfilación, señales sonoras.
- c) Sistema de Señalización para instalaciones acuáticas.

B-020405 La precisión de la posición de las señales deberá cumplir con las normas geodésicas del tercer orden establecidas, referidas al DATUM provisional para América del Sur (La Canoa - Venezuela 1956) y la altitud será referida al nivel medio del mar.

B-020406 El ritmo, las características y el alcance de las señales lumínicas serán los siguientes:

- a) El ritmo de la luz será de acuerdo al que establece el Reglamento de señalización Náutica de la República del Perú.
- b) Las características lumínicas serán establecidas por la Dirección General, a propuesta de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.
- c) El alcance no será menor a dos millas náuticas para un factor de transmisión atmosférica de 0.75.

B-020407 Corresponde a la Dirección General, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, la renovación, instalación, operación y mantenimiento del sistema de faros, radiofaros y marcas de enfilación, así como de las siguientes señales o boyas:

- a) Demarcatoria de fondeaderos públicos.

- b) Demarcatoria de fondeaderos reservados.
- c) Para indicar obstáculos naturales que todavía no están indicados en las cartas náuticas.
- d) Para indicar los límites laterales de los canales navegables.
- e) Para indicar los cabezos de espigones de acceso a radas.

B-020408 La Dirección General, a requerimiento de los Capitanes de Puerto, solicitará a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación que sean requeridas para dar seguridad a la navegación.

B-020409 Los propietarios de naves, artefactos o instalaciones acuáticas están obligados a instalar señales náuticas para indicar peligros a la navegación, tales como naves hundidas, estructuras en construcción o desmanteladas, para indicar presencia de instalaciones, cabezos de muelle, espigones, dolphins, para indicar depósito de materiales y similares, debiendo mantenerlas hasta que se haya eliminado el peligro u obstáculo. Esta señalización no está afectada al pago por derecho alguno, estando obligado el propietario a dar aviso inmediato a la Capitanía de Puerto y la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.

B-020410 Está prohibido instalar señales náuticas sin contar con la autorización previa de la Capitanía de Puerto, con excepción de las señales indicadas en el artículo anterior.

B-020411 Corresponde a la Capitanía de Puerto mediante resolución, otorgar la autorización para la instalación de cualquier tipo de ayuda a la navegación en el mar, ríos, lagos o vías navegables para llevar a cabo trabajos a su cargo o con fines de propaganda, así como por interés propio tales como:

- a) Boyas demarcatorias de zonas de fondeo privado.
- b) Boyas para indicar zonas militares.
- c) Boyas para indicar presencia de cables, tuberías u oleoductos que no presenten peligro a la navegación.
- d) Boyas para indicar zonas reservadas al Recreo.
- e) Boyas para indicar zonas de pesca.
- f) Boyas para indicar depósito de materiales que no presentan peligro a la navegación.

B-020412 Las personas que requieran autorización para instalar señales náuticas indicadas en el artículo anterior deberán cumplir con los requisitos establecidos, dichas señales deberán ser sometidas a inspección anual de seguridad por la Capitanía de Puerto, previo pago del derecho correspondiente de acuerdo a la Tabla de Tarifas de Capitanías.

B-020413 Las personas que hayan sido autorizadas a instalar señales náuticas, están obligadas a su mantenimiento y su conservación e informar a la Dirección General y a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de cualquier novedad que la altere.

B-020414 La Capitanía de Puerto está facultada a exigir el retiro de toda luz ubicada en el ámbito acuático en instalaciones portuarias que provoquen inconveniencia a la navegación o interfieran a las luces de balizamiento, estando sus propietarios obligados a su retiro en el plazo impuesto.

B-020415 Está prohibido amarrar las naves o artefactos navales a las balizas de señalización náutica, así como modificar su color, marca, posición o características autorizadas.

PARTE "C"

DE LAS NAVES Y LOS ARTEFACTOS NAVALES

CAPITULO I

CLASIFICACION Y REGIMEN ADMINISTRATIVO

SECCION I

CLASIFICACION

C-010101 Las naves se clasifican de acuerdo a lo siguiente:

- a) Zonas de operación.
- b) Navegación que realizan.

- c) Sistema de propulsión.
- d) Servicios que prestan.
- e) Arqueo Bruto.
- f) Registro de matrícula.

C-010102 Por las zonas de operación se clasifican en:

- a) Marítimas.
- b) Fluviales.
- c) Lacustres.

C-010103 Según la navegación que realizan se clasifican en:

- a) De travesía: las destinadas al transporte de pasajeros y/o carga en viajes internacionales.
- b) De cabotaje: Las destinadas al transporte de pasajeros y/o carga, únicamente entre Puertos mayores, menores y Caletas habilitadas del Litoral, entre Puertos de las Hoyas Fluviales y Lago Titicaca.
- c) De bahía: Las dedicadas a actividades u operaciones en el área del puerto y proximidades.

C-010104 Por el sistema de propulsión con que cuentan las naves se clasifican en:

- A Vapor.
- Máquinas alternativas.
- Turbinas.
- Máquinas alternativas y turbinas.
- Turbo-eléctrico.
- A Motor.
- Diesel eléctrico.
- Diesel.
- Gasolina.
- A Turbina a Gas.
- Nuclear.

C-010105 Según los servicios que prestan las naves se clasifican en:

- a) Naves de pasajeros.- son las que tienen alojamiento adecuado y exclusivo para más de doce (12) pasajeros y reúne los requisitos exigidos por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, tratándose de naves marítimas. En el caso de naves fluviales o lacustres se aplicarán lo establecido en el citado convenio en lo que sea aplicable, las que se enmarquen dentro de las disposiciones establecidas por la Dirección General para este tipo de transporte.
- b) Naves de Carga.- Son aquéllas que se destinan exclusivamente al transporte de carga comercial y se dividen de la siguiente manera:
 - De carga general.
 - Graneleras.
 - Metaleras.
 - Petroleras.
 - Metaleras-Petroleras (OBO).
 - Gaseras.
 - Quimiqueras.
 - Portacontenedores.
 - De carga rodante (roll on / roll off).
 - Frigoríficas.
 - Multipropósito.
 - Naves de servicio combinado (transportar carga y pasajeros).
- c) Naves recreativas:
 - A motor.
 - A vela.
 - A remo.
- d) Naves de actividad pesquera:
 - Extracción.
 - Pesquera - Factoría.

- e) Naves especiales:
- Científicas.
 - Hidrográficas.
 - Dragas propulsadas.
 - Remolcadores.
 - Diques con propulsión.
 - Motochatas.
 - Hydrofoil, Overcraft.
 - De prospección.
 - Cableros.

C-010106 Por su arqueo bruto se clasifican en:

- Mayores: aquéllas que tienen un arqueo bruto igual o superior a 372.17 (500 TRB).
- Menores: aquéllas menores de 372.17 (menos de 500 TRB).

C-010107 Por su registro de matrícula las naves se clasifica en:

- a) Naves de bandera nacional.
- b) Naves de bandera extranjera.

C-010108 Artefactos Navales, son aquellas construcciones navales, tales como:

- Chata.
- Ganguil.
- Lanchones.
- Pontones.
- Draga sin propulsión.
- Dique sin propulsión.

SECCION II

CONSTRUCCION Y MODIFICACION

C-010201 La construcción de naves y artefactos navales destinadas a operar bajo bandera peruana, o aquéllas que vayan a ser modificadas en su diseño original sea en el país o extranjero, se encuentran bajo la fiscalización técnica de la Dirección General.

C-010202 La Dirección General aprueba los planos y memoria descriptiva de los proyectos de construcción o de modificación de las naves y artefactos navales, expidiendo el certificado correspondiente.

La Licencia de Construcción y/o Modificación de naves o artefactos navales a efectuarse en el país, será otorgada por las Capitanía de Puerto de la jurisdicción donde se ubique el astillero, previa la presentación del Certificado de Aprobación de Planos y/o Modificación. En caso de naves pesqueras se exigirá la presentación previa del incremento de flota otorgada por el Ministerio de Pesquería. Cuando la modificación implique una mayor capacidad de bodega o determine un mayor esfuerzo pesquero debe obtenerse previamente la autorización correspondiente del Ministerio de Pesquería.

C-010203 Los Armadores Nacionales que construyan naves y artefactos navales en el extranjero, deberán gestionar previamente la aprobación de Planos ante la Dirección General.

C-010204 Cuando se soliciten aprobación de planos para la construcción de naves y artefactos navales en serie con un mismo juego de planos, por un astillero o constructor naval, éstos se aprobarán por una sola vez, pero se deberá tramitar la respectiva Licencia de Construcción por cada unidad, presentando copia de los planos aprobados.

C-010205 El diseño, construcción, modificación y equipamiento de naves y artefactos navales, se registrará por las normas técnicas que, para el efecto establezca la Dirección General, de conformidad con las disposiciones nacionales y/o Convenios Internacionales ratificados por el Perú.

C-010206 El número de Licencia de Construcción deberá ser grabado en la roda de la nave, o quilla del artefacto naval, con dígitos cuyas dimensiones deberán estar de acuerdo con las especificaciones establecidas por la Dirección General.

C-010207 El control de la construcción de naves mayores será efectuada periódicamente, e incluirá lo siguiente:

- a) Erección de la quilla y roda.
- b) Erección de tanques y mamparos (50% avance).
- c) Pruebas estructurales necesarias.
- d) Pruebas de estabilidad y compartimentaje.
- e) Prueba de navegación que incluye equipos y sistemas.

C-010209 El control de la construcción de buques menores, embarcaciones y artefactos navales estarán sujetos a los controles y reconocimientos siguientes:

- a) Al 50% del Avance de Construcción.
- b) Al 100% de Avance de Construcción, que incluirá "Prueba de Estabilidad y Compartimentaje" y "Prueba de Navegación y Sistemas".

C-010210 De ser satisfactorias los controles y reconocimientos antes referidos, se otorgarán los Certificados correspondientes.

C-010211 Las naves o artefactos navales que se construyan en el extranjero, estarán sujetas a controles y reconocimientos por un Inspector Naval de la Dirección General, que comprenderán las siguientes etapas:

- a) Al 50% del avance de construcción, que comprenderá el reconocimiento de las estructuras.
- b) Al 100% de avance de construcción, un reconocimiento que incluirá prueba de estabilidad y compartimentaje, y prueba de navegación, que incluye equipos y sistemas. Al término de estos reconocimientos se otorgarán los certificados respectivos.

C-010212 Las naves que se encuentren terminadas que vayan a ser adquiridas en el extranjero, requerirán el reconocimiento del 100%.

C-010213 Cuando se vaya a construir la primera embarcación de un diseño nuevo, no convencional, el propietario deberá presentar a la Dirección General los planos y/o documentación que permita realizar el estudio completo y la misma que fijará las pruebas adicionales a la nave o artefacto naval a construirse.

C-010214 En el caso que un astillero vaya a construir con planos de diseño aprobado, de propiedad de otro astillero, deberá recabar y presentar la autorización del astillero de origen.

C-010215 Todo plano, proyecto, estudio, informe, cálculo y cualquier documento técnico relacionado con la construcción de naves o artefacto naval, que presente un astillero, o propietario, deberá estar autorizado por el arquitecto naval o el ingeniero mecánico.

C-010216 Todo astillero o taller, que efectúe una construcción no autorizada, altere una construcción que difiera de los planos aprobados o modifique una nave sin la debida autorización, será sancionado con una multa de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías.

C-010217 El incumplimiento de cualquiera de los artículos de la presente sección motivará la paralización de la obra y la aplicación de la sanción correspondiente.

SECCION III ADQUISICION

C-010301 A las disposiciones de esta Sección, estarán sujetas sin excepción todas las personas de derecho público y las personas naturales o jurídicas de Derecho Privado Nacional.

C-010302 Para la adquisición, arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo de una nave o artefacto naval de bandera extranjera que será matriculada en el país, deberá obtenerse previamente el Certificado de Aprobación de Características y Condiciones de Navegabilidad, según corresponda, en salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el mar y prevención de la contaminación acuática, otorgado por la Dirección General.(*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 1º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010303 En caso de adquisición, arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo de una nave o artefacto naval de bandera extranjera, que vaya a adquirir la

nacionalidad peruana, el propietario, armador o arrendatario presentará al Director General o al Cónsul la cancelación o suspensión de la matrícula extranjera, según corresponda, quien otorgará el Pasavante respectivo, a efecto que la nave proceda a cualquier Puerto Mayor Peruano y obtenga

su matrícula. En caso de naves pesqueras **que vayan a realizar actividad pesquera dentro del dominio marítimo del Perú, se exigirá, además,** la presentación previa de la autorización de incremento de cuota otorgada por el Ministerio de la Producción y, en el caso de naves mercantes, se deberá cumplir con los requisitos exigidos por la Dirección General de Transporte Acuático. (1)(2)

(1) Artículo modificado por disposición del Art. 1º del D.S. N° 024-2007-DE-MGP, publicado el 20/12/2007

(2) Artículo modificado por disposición del Art. 1º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.

SECCION IV MATRICULA

C-010401 La Matrícula es el procedimiento seguido ante la Autoridad Marítima por el propietario, Armador o representante legal de una nave o artefacto naval, con el objeto de que pueda enarbolar la bandera peruana y se acoja a los derechos y prerrogativas que el Estado le otorga, para poder navegar y operar libremente dentro y fuera del dominio marítimo, ríos y lagos navegables. Al final del procedimiento se extenderá el Certificado de Matrícula.

C-010402 Para tener derecho a enarbolar la bandera peruana de una nave y matricularla, los propietarios o armadores, según corresponda, deben acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Para el caso de las naves mercantes, pesca y otras actividades, lo que la Ley indique para cada actividad.

Inciso a) modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.

b) Estar inscritas en el registro público correspondiente.

c) Tener Capitán o Patrón de Nacionalidad Peruana, los Oficiales y Tripulación serán peruanos en la proporción prescrita para cada actividad.

d) Haber cumplido previamente con los trámites establecidos en este reglamento para la adquisición o arrendamiento, en los casos de Arrendamiento Financiero o Arriendo a Casco Desnudo, o construcción según sea el caso.e) Haber presentado la documentación exigida para la matrícula.

Inciso d) modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.

C-010403 Tienen derecho a enarbolar la bandera peruana, aquellas naves o artefactos navales que habiendo sido adquiridos o arrendados, en los casos de Arrendamiento Financiero o Arriendo a Casco Desnudo, en el Perú o en el extranjero, previo cumplimiento del trámite que el Reglamento señala al respecto, han recibido del Cónsul del Perú el correspondiente pasavante. Durante el período de vigencia del pasavante la Dirección General reconocerá como válidos los Certificados Estatutarios y los de Clase emitidos y/o aceptados por el país de registro anterior.(*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010404 Se consideran Naves o artefactos navales peruanos:

a) Las que cuenten con su respectiva matrícula o pasavante.

b) Las encontradas en abandono en alta mar por ciudadanos peruanos o en el dominio marítimo cuando así lo disponga la autoridad competente.

c) Las confiscadas por contravenir las leyes de la República.

- d) Las incautadas y las requisadas de acuerdo con las leyes internacionales.
e) Las declaradas buena presa por los Tribunales Nacionales de Presas.

C-010405 Para que las naves a que se refiere el artículo anterior puedan definitivamente ser consideradas peruanas, deberán cumplir previamente los siguientes trámites:

a) En los casos de naves o artefactos navales encontrados en abandono en alta mar, dominio marítimo, ríos y lagos, el interesado presentará una protesta a la Capitanía de Puerto respectiva, la que previa sumaria determinará la procedencia o no de la solicitud, para efectos del trámite de adjudicación ante la autoridad competente y posterior matrícula.

b) Para los casos de confiscación, incautación, requisición y lo declarado buena presa, se requerirá el mandato de la autoridad competente, gestionándose la matrícula correspondiente.

C-010406 El Certificado de Matrícula o pasavante son los documentos que servirán para comprobar la nacionalidad peruana de la nave.

C-010407 Se denomina pasavante al certificado otorgado por el Director General a las naves o artefactos navales cuyos expedientes completos de matrícula se encuentren en trámite, hasta un período de noventa días renovables con el fin de que pueda continuar con sus operaciones. También podrá ser otorgado por los Cónsules del Perú en el extranjero, con el fin de facultar a naves extranjeras adquiridas o sujetas a modalidades de Arrendamiento Financiero y Arrendamiento a Casco Desnudo, a dirigirse a puerto nacional para matricularse. (*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010408 El Certificado de Matrícula, es el documento otorgado por la Capitanía de Puerto, con autorización de la Dirección General, a las naves o artefactos navales que han cumplido con su trámite de matrícula, dicho certificado da derecho a enarbolar la bandera Peruana, poder navegar y operar libremente dentro y fuera de dominio marítimo de acuerdo a las facultades que se le confiere a cada tipo de nave y acredita que la nave se encuentra debidamente registrada.

C-010409 Toda nave o artefacto naval para poder operar deberá contar con Matrícula o Pasavante vigente.

C-010410 Quedan exceptuados de la inscripción de la matrícula:

- Los buques de guerra.
- Las naves y/o artefactos navales inflables.
- Las embarcaciones propulsadas exclusivamente a remo.
- Las embarcaciones náuticas recreativas que no cuenten con propulsión a motor, con eslora menor al tipo sunfish.

C-010411 Las matrículas se dividen en marítimas, fluviales y lacustres, estando la emisión de las mismas a cargo de las Capitanías de Puerto, previa asignación del código alfanumérico por la Dirección General.

C-010412 El código alfanumérico de matrícula, constará de dos letras iniciales que indicarán el Puerto de Matrícula, seguidas de cuatro (4) o cinco (5) dígitos, que corresponden al número correlativo de inscripción de la nave, y de dos letras finales, que indicarán, la primera el tipo de servicio, y la segunda el ámbito donde cumplirá sus actividades; es decir, marítimo, fluvial o lacustre.

Las siglas que corresponden a las Capitanías de Puerto autorizadas para efectuar las matrículas de naves según lo especificado:

Zorritos	ZS
Talara	TA
Paita	PA
Pimentel	PL
Pacasmayo	PO
Salaverry	SY
Chimbote	CE

Supe	SE
Huacho	HO
Callao	CO
San Martín (Pisco)	PS
San Nicolás	SN
Mollendo-Matarani	MO
Ilo	IO
Puno	PU
Iquitos	IQ
Pucallpa	PA
Yurimaguas	YU
Puerto Maldonado	PM

Para la codificación de los dos últimos dígitos, se considerarán los siguientes:

TIPO DE NAVE CODIGO

A) MARITIMAS

1. Buques Mercantes: MM

- Pasajeros
- Carga
- Carga-Pasajero

2. Naves Especiales: EM

- Científico
- Hidrográfico
- Remolcador
- Dragas propulsadas
- Diques con propulsión
- Motochatas
- Hydrofoil, Overcraft
- De prospección
- Cableros

3. Artefactos Navales: AM

- Chatas
- Ganguiles
- Lanchones
- Pontones
- Dragas sin propulsión
- Diques sin propulsión

4. Naves de Recreo: DM

5. Buques Pesqueros: PM

- Extracción
- Factoría

6. Embarcaciones Pesqueras de arqueo bruto entre 13.30 y 70.48 (20 y 100 TRB): CM

7. Embarcaciones Pesqueras de un arqueo bruto menor de 13.30 (20 TRB): BM

B) FLUVIALES

- 1. Buques y Embarcaciones Mercantes de Arqueo Bruto**
igual o mayor de 13.30 (20 TRB): FM
 - Pasajeros (Motonaves)
 - Pasajeros-Carga (Motonave)
 - Carga (Motochata)

- 2. Buques y Embarcaciones Especiales Fluviales: EF**
 - Hospital
 - Hidrográfico
 - Frigorífico
 - Remolcador
 - Empujador
 - Otros

- 3. Embarcaciones Fluviales: BF**
 - Bote motor
 - Deslizador

- 4. Embarcaciones de Pesca Fluviales: PF**

- 5. Artefactos Navales Fluviales: AF**
 - Chata
 - Diques Flotantes
 - Albarenga
 - Grúas
 - Barcaza
 - Dragas
 - Aserradero Flotante
 - Grifo Flotante
 - Otros

- 6. Embarcaciones Deportivas y de Recreo Fluviales: DF**

C) MATRICULAS LACUSTRES

- 1. Buques y Embarcaciones Mercantes Lacustres de arqueo bruto igual o mayor de 13.30 (20 TRB): ML**
 - Carga
 - Carga-Pasajeros
 - Pasajeros

- 2. Artefactos Lacustres: AL**
 - Diques Flotantes
 - Dragas
 - Chatas
 - Grúas
 - Barcaza
 - Pontones
 - Otros

- 3. Buques y Embarcaciones Especiales Lacustres: EL**
 - Hospital
 - Empujadores
 - Hidrográfico
 - Remolcador

- Otros

4. Embarcaciones de Deporte y Recreo Lacustre: DL

5. Botes Lacustres: BL

- Bote Motor
- Deslizador

C-010413 La matrícula de las naves se efectuará en cualquiera de las Capitanías de Puerto de la República.

C-010414 Los trámites por cambio de certificado de matrícula por transferencia de dominio de naves o por transferencia de posesión, en los casos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, se efectuarán en cualquier Capitanía de Puerto de la República.(*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010415 La Capitanía de Puerto que recibe la solicitud de cambio de matrícula por transferencia de dominio o por transferencia de posesión, en los casos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, informará a la Dirección General de este cambio de matrícula, para su anotación correspondiente en los registros de matrícula que obran en la Dirección General.(*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010416 Los trámites para el cambio de certificado de matrícula por cambio de las características, cambio de dominio o cambio de poseedor, en los casos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, o cambio de nombre, se efectuarán en cualquier Capitanía de Puerto, debiendo ésta informar a la Dirección General y a la Capitanía de Puerto de origen, para su registro correspondiente.(*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010417 Los trámites para cambio de código de matrícula por cambio de actividad, se efectuarán en cualquier Capitanía de Puerto, debiendo ésta informar a la Dirección General y a la Capitanía de Puerto de origen, para la cancelación de la matrícula anterior y su registro correspondiente.

C-010418 El Certificado de Matrícula tendrá validez permanente, debiendo ser refrendada anualmente.

C-010419 En ningún caso se cambiarán los números del código alfanumérico de la matrícula de la nave, pudiendo cambiarse solamente las letras indicativas de la actividad de la misma.

C-010420 Se cancelará la matrícula de las naves de bandera peruana en los siguientes casos:

- a) Cuando sean vendidas a extranjeros.
- b) Por haber sido confiscada o embargada en el extranjero.
- c) Por haber sido declarada buena presa por el Tribunal Internacional de Presas.
- d) Por imposibilidad absoluta para navegar o pérdida total comprobada y declarada por la Autoridad Marítima.

C-010422 El Capitán de Puerto determinará mediante Resolución, la cancelación de la matrícula.

C-010423 El armador o propietario para obtener autorización de desguace de una nave, deberá previamente gestionar la cancelación de la matrícula respectiva.

C-010424 Cualquier nave que se encuentre operando y no contase con la matrícula o pasavante, o no hubiese iniciado el trámite respectivo, será inmediatamente detenida y conducida a la Capitanía de Puerto más cercana, sin perjuicio de la denuncia ante las autoridades judiciales competentes.

C-010425 A toda nave que sea sorprendida operando al mismo tiempo con matrícula peruana y de otra nacionalidad, se le aplicará el mismo procedimiento del artículo precedente.

C-010426 Los propietarios o armadores de las naves que sean detenidas por los causales contempladas en la presente sección, abonarán, previo al retiro de sus naves, los gastos ocasionados durante el período en que se encontraron bajo custodia, los mismos que serán fijados por la Capitanía de Puerto mediante Resolución.

SECCION V DOCUMENTACION

C-010501 La documentación de la nave estará dividida en: Libros, Certificados, Documentos y Reglamentos.

C-010502 Las naves de bandera nacional deberán contar con la documentación que para cada tipo de nave se indica en el Reglamento, siendo responsabilidad del Capitán, Oficial de Pesca, y/o Patrón, el control de éstas.

C-010503 Los libros serán autenticados y foliados por el Capitán del Puerto de Matrícula de la Nave, sin cuyo requisito carecerán de valor como documento oficial público.

C-010504 En caso se requiera renovar cualquiera de los libros, cuando la nave se encuentre navegando fuera del dominio marítimo del Perú, podrán ser autenticados y foliados por el Cónsul Peruano.

C-010505 Los libros que deberán tener las naves de bandera nacional son:

a) "Diario de Navegación" y "Diario de Máquinas": Están obligados a llevar estos libros, las naves con propulsión propia que efectúen navegación marítima.

b) El diario de navegación será de uso obligatorio en las embarcaciones desde un arqueo bruto de 13.30 (20 TRB), igualmente las embarcaciones de recreo llevarán este diario durante la navegación. El modelo de éstos será normado por Resolución Directoral. En la navegación fluvial y lacustre, tienen esta obligación, las naves con propulsión propia desde un arqueo bruto de 13.30 (20 TRB).

c) Libro "Diario de Registro Radioeléctrico", deberán llevarlo las naves que cuenten con estación de radio, de acuerdo a las reglamentaciones establecidas.

d) Libro de "Reporte de Deficiencia de Seguridad".- Donde se deberán registrar los reportes de deficiencias de los reconocimientos e inspecciones de seguridad que efectúa la Autoridad Marítima.

e) Libro de "Registro de Hidrocarburos".- Deberán poseerlo los buques petroleros con un arqueo bruto igual o superior a 107.21 (150 TRB), y los buques no petroleros con un arqueo bruto igual o superior a 295.54 (400 TRB).

f) Libro de Ordenes Nocturnas.- Este registro será obligatorio para todas las naves de un arqueo bruto mayor de 372.17 (más de 500 TRB).

C-010506 Los Certificados que una nave de Bandera Nacional debe poseer, son:

a) Certificado de Matrícula.- Para todas las naves consideradas en el Reglamento.

b) Pasavante.- En los casos prescritos en el Reglamento.

c) Certificado de Seguridad.- De acuerdo a lo prescrito para cada tipo de nave.

d) Certificado de Dotación de Seguridad.- Para todas las naves de acuerdo a lo prescrito en el Reglamento.

e) Certificado de Desratización.- Expedido por el Ministerio de Salud.

f) Licencia de Estación de Radio.- Las naves que cuenten con el respectivo equipo. Este Certificado es otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

g) Certificados nacionales e internacionales que expide la Autoridad Marítima.

C-010507 Las naves que efectúan viajes internacionales deben poseer la siguiente documentación:

a) Declaración de Zarpe.

b) Declaración Marítima de Sanidad.

c) Declaración General.

d) Manifiesto de Carga.

e) Lista de Pasajeros.

- f) Rol de Tripulación.
- g) Relación de artículos de propiedad de la tripulación.
- h) Lista de Rancho (Declaración de suministros del Buque).
- i) Guía de Correos.

C-010508 Naves dedicadas exclusivamente al tráfico de cabotaje marítimo, fluvial o lacustre deben poseer la siguiente documentación:

- a) Declaración de Zarpe.
- b) Manifiesto de carga para cabotaje.
- c) Lista de Pasajeros.
- d) Rol de tripulación.

C-010509 Los reglamentos que una nave debe poseer son:

- a) Nave de un arqueado bruto mayor de 372.17 (500 TRB):

- Un ejemplar del presente Reglamento.
- Un ejemplar del Código de Comercio.
- Ley General de Aduanas y su Reglamento.
- Reglamento Sanitario Internacional.
- Reglamento de Radio Comunicaciones.
- Reglamento Internacional para prevenir abordajes en la mar.
- Reglamentos que la Autoridad Marítima disponga.

- b) Nave de arqueado bruto menor de 372.17 (500 TRB):

- Un ejemplar del presente Reglamento.
- Reglamento Internacional para prevenir abordajes en la mar.
- Reglamentos que la Autoridad Marítima disponga.

C-010510 El Libro Diario de Navegación, es el principal libro a bordo, en el cual se anotarán las ocurrencias de la navegación y novedades importantes. Deberá ser firmada diariamente por el Capitán o Patrón.

C-010511 En el Libro Diario de Máquinas, se asentarán los datos referentes a la operación de las máquinas y auxiliares, así mismo como cualquier novedad importante que ocurra en las mismas durante la navegación. Este Libro será firmado en cada turno de guardia por el oficial o personal encargado y diariamente por el Jefe de Máquinas.

C-010512 El Libro Reporte de Deficiencias de Seguridad, se asentarán los reportes de los inspectores.

C-010513 El libro Diario de Registros Radioeléctricos, estará a cargo del Radio Operador o encargado de la Radio Telefonía y será llenado de acuerdo a lo prescrito en la Regla 19 del Capítulo IV del SOLAS 74.

C-010514 El Libro Registro de Hidrocarburos se llevará en base a lo prescrito por la Regla 20 y apéndice del anexo I del Convenio MARPOL 73.

C-010515 Toda nave que tenga propulsión propia y cuente con puente o caseta de gobierno, deberá tener expuesta en los indicados lugares una lámina resumen del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972.

C-010516 Toda nave nacional, además de contar con los portulanos y cartas de la zona donde vaya a operar, deberá de contar con las siguientes publicaciones:

- Lista de faros.
- Tabla de mareas.
- Derrotero de la Costa.
- Reglamento de Señalización Náutica.
- Reglamento de Señalización de Socorro.
- Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar.
- Reglamento de Búsqueda y Salvamento.
- Plan Operacional de Contingencia.
- Otras publicaciones y/o reglamentos que disponga la Autoridad Marítima.

SECCION VI BANDERA, MARCAS Y DISTINTIVOS

C-010601 Toda nave registrada en los libros de matrícula y las no registradas que cuenten

con pasavante deberán llevar izada la Bandera Nacional, la cual deberá ser de las medidas establecidas por la Dirección General, y encontrarse en buen estado de aseo y conservación.

C-010602 Están exceptuadas del uso de la Bandera Nacional, las naves con un arqueado bruto inferior a 06.48 (10 TRB), excepto en las zonas fronterizas en que sí están obligadas a su uso.

C-010603 Las naves durante la navegación llevarán izada la Bandera Nacional en el pico o driza de palo, salvo cuando por su diseño o tamaño no posean palo o pico, en este caso la izarán en el asta de popa.

C-010604 Cuando las naves se encuentren fondeadas o en puerto, deberán tener la bandera izada en el asta de popa.

C-010605 Las naves nacionales que se encuentren en puertos o aguas jurisdiccionales extranjeras, cumplirán las disposiciones que sobre el uso de la bandera sean dictadas por la Autoridad que ejerza la soberanía en ese lugar, incluyendo el izamiento de la bandera de cortesía. En el caso de encontrarse fondeada o amarrada a la vista de buques de guerra del país en cuya jurisdicción se encuentra, seguirá los movimientos de los mismos para izar o arriar la bandera.

C-010606 Las naves nacionales y extranjeras, fondeadas o amarradas en Puerto Nacional izarán la Bandera Peruana a 0800 horas debiendo arriarla al ocaso.

C-010607 Las naves nacionales y extranjeras en navegación en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables mantendrán izada al tope del palo la bandera nacional mientras haya visibilidad suficiente para ser reconocida.

C-010608 Las naves extranjeras en puerto, en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, además de su bandera, izarán la peruana en el palo de mayor altura.

C-010609 Las naves nacionales cuando se crucen con buques de la Marina de Guerra del Perú o Marina de Guerra extranjera en el dominio marítimo, harán el saludo correspondiente arriando la bandera a media driza, momentos antes de tener a la otra nave a la cuadra, izándola nuevamente después de que el Buque de Guerra haya finalizado la contestación que consiste en bajar a media driza y subir rápidamente a tope su pabellón. También corresponde a las naves de Bandera Extranjera efectuar este saludo cuando se encuentren con Buques de Guerra nacionales y extranjeros, en el dominio marítimo.

C-010610 La bandera nacional será izada a media asta, en señal de duelo cuando sea dispuesto por el Poder Ejecutivo.

C-010611 El empavesado consistirá en una guirnalda de banderas alfabéticas del Código Internacional de Señales, largadas una a continuación de la otra en una driza de tope a tope de cada palo y de éstos a los extremos de las astas de proa y popa. Se izará el empavesado el día 28 de julio, el 08 de octubre y cuando lo disponga o autorice la Autoridad Marítima. El empavesado se deberá izar y arriar con la Bandera.

C-010612 Las naves extranjeras surtas en Puerto Nacional, en estas ocasiones, previo aviso, acompañarán a las nacionales con el izado del empavesado.

C-010613 Las naves nacionales izarán una guirnalda eléctrica durante la noche en igual ubicación al empavesado, y en las mismas ocasiones. Se encenderá con el ocaso y se apagará con el orto.

C-010614 Las naves nacionales podrán llevar el distintivo de la Empresa en la chimenea. El distintivo podrá ser llevado en forma de Bandera en el asta en proa cuando se encuentre fondeado y en drizas del palo mayor en navegación.

C-010615 Las naves de recreo y otras, podrán llevar el distintivo del Club Náutico al que pertenezcan.

C-010616 Todo nave deberá tener marcado, de modo visible, con letras y números apropiados sus dimensiones, lo siguiente:

a) El nombre de la nave y puerto de matrícula en el espejo de la popa y nombre de la nave en las amuras.

b) Escala de calados en la roda y codaste, en ambas bandas, y en medidas métricas.

c) La marca de la línea máxima de carga, de acuerdo a las instrucciones para el marcado establecidas en el certificado correspondiente.

C-010617 Toda embarcación deberá tener marcado de modo visible, con letras y números apropiados a sus dimensiones, lo siguiente:

- a) Nombre de la embarcación y puerto de matrícula en el espejo de la popa con letras como mínimo de 15 cm. de altura.
- b) Nombre de la embarcación y número de matrícula en el puente de gobierno en ambas bandas. En caso de carecer de superestructura, se marcarán en ambas amuras del casco con letras como mínimo de 15 cm.
- c) Escala de calados en la proa, centro y popa de ambas bandas, en medidas métricas, para embarcaciones que tengan un arqueo bruto superior a 13.30 (20 TRB).
- d) La marca de la línea máxima de carga, de acuerdo a las instrucciones para el marcado establecidas en el certificado correspondiente.

C-010618 Toda nave de pasajeros o que eventualmente transporte pasajeros, excepto las naves que efectúen viajes internacionales marítimos, fuera de la indicación en el certificado de seguridad sobre el número máximo de pasajeros que pueda transportar, tendrá que llevar esta información en forma visible en una inscripción ubicada en la superestructura, lo más cerca posible al portalón, con letras y números como mínimo de 10 cm. de tamaño.

C-010619 Todo artefacto naval deberá tener marcado con letras y números apropiados lo siguiente:

- a) Nombre del artefacto naval y puerto de matrícula, en popa.
- b) Nombre del artefacto naval y número de matrícula, en ambas bandas del casco, con letras como mínimo de 10 cm. tamaño.
- c) Escala de calados en la proa, centro y popa en las que sea aplicable.

C-010620 La nave, que por su diseño no pueda llevar las marcas correspondientes, efectuará las consultas a la Capitanía de Puerto, a fin de ubicar el mejor lugar para llevar las marcas.

C-010621 Las naves que entren a puerto darán cumplimiento a lo siguiente referente al uso de banderas:

- a) En lo relacionado al uso de bandera, darán cumplimiento a lo dispuesto en la Sección VI del presente Capítulo.
- b) Izarán la bandera "Q" hasta ser puesta en libre plástica (ésta será reemplazada de noche por una luz roja sobre otra blanca con una separación de 1.83 mts.).
- c) Las naves que conduzcan explosivos, cualquiera sea su cantidad, izarán en lugar bien visible la bandera "B", que de noche se reemplazará por una luz roja.
- d) Izarán la bandera "G" a fin de solicitar práctico.
- e) Cuando la braveza del mar u otras circunstancias impidan la recepción de la nave, se izará en el palo de señales de la Capitanía, en lugar bien visible, las banderas "U M" del Código Internacional de Señales, que de noche serán reemplazadas por dos luces rojas colocadas verticalmente y separadas entre sí 2.50 mts., si la ubicación de la Capitanía o condiciones meteorológicas no permiten el uso de señales visuales, se efectuarán las comunicaciones radiotelefónicas correspondientes.
- f) Cuando una nave sea puesta en interdicción, mantendrá izada al tope del trinquete la bandera "Q", pero si la interdicción fuese a un buque con brotes de alguna epidemia o infectado, empleará las señales de cuarentena del Código Internacional.
- g) Toda nave mercante que haya solicitado "Despacho de Salida" para salir de puerto, está obligada a mantener izada durante el día, la bandera "P" del Código Internacional.
- h) La embarcación que conduzca al práctico de servicio durante el día, llevará una bandera azul de 1.20 metros de largo por 0.90 de alto, con una letra "P" blanca en el centro, en la noche llevará las luces que establezca el Reglamento Internacional.

SECCION VII

RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICADOS

C-010701 Los reconocimientos e inspecciones dispuestas por el Reglamento para las naves de bandera nacional o naves que van a adquirir la nacionalidad peruana, son la de verificar desde el inicio de su construcción o antes de su adquisición en el caso de naves

extranjeras o antes de su arriendo en los casos de naves que van a estar sujetas a Contratos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo y en forma periódica hasta su desguace o cambio de bandera, o cuando eventualmente los disponga la Autoridad Marítima, que cumplan con las condiciones que se indican a continuación:

- a) Condiciones Marineras.
- b) Condiciones de Seguridad de la nave y para su carga.
- c) Condiciones necesarias para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Prevención de la contaminación del medio acuático y seguridad de la navegación.
- d) Condiciones de habitabilidad del servicio de fonda.
- e) Condiciones de higiene y salubridad.
- f) Construcción acorde a las especificaciones establecidas por la Organización Marítima Internacional en los convenios firmados y ratificados por el Perú.(*)

() Artículo modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

C-010702 Los reconocimientos e inspecciones sólo serán efectuados por inspectores navales, debidamente calificados y autorizados por la Dirección General. En el caso de naves pesqueras, los reconocimientos e inspecciones serán efectuados preferentemente durante épocas de veda o cuando se efectúe reparaciones en las naves, a efectos de no perjudicar sus actividades extractivas.

C-010703 Los reconocimientos e inspecciones que se establecen para naves, serán los siguientes:

- a) Reconocimientos e inspecciones desde el inicio al término de la construcción de una nave, realizado en forma periódica con el fin de efectuar el control de avance de construcción y equipamiento, así como para el otorgamiento de los certificados de seguridad, que correspondan, por primera vez.
- b) Reconocimiento e inspecciones de aprobación de características técnicas y condiciones de navegabilidad, para naves extranjeras que van a ser adquiridas, o que vayan a estar sujetas a Contratos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, la que tiene por objeto verificar que las características técnicas cumplan con los Convenios Internacionales ratificados por el Perú así como las normas establecidas por la Dirección General, asimismo que sus condiciones de navegabilidad sean las adecuadas para el servicio a que esté destinada.(*)

Inciso b) modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.

- c) Reconocimiento e inspecciones para el otorgamiento de los Certificados de Seguridad por primera vez, a las naves extranjeras que han sido adquiridas o que vayan a estar sujetas a Contratos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo y que van a abanderarse.(*)

Inciso c) modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.

- d) Reconocimiento e inspecciones programadas periódicamente hasta el desguace o cambio de bandera, para la expedición de los certificados de seguridad.

e) Inspecciones de peritaje eventuales, por siniestros o averías o cuando lo disponga la Autoridad Marítima, debiendo efectuarse un reconocimiento posterior, una vez reparadas las averías para otorgar el Certificado de Seguridad correspondiente.

f) Los reconocimientos e inspecciones como Estado Rector de Puerto, dispuestas por el Reglamento, para las naves de Bandera Extranjera en los Puertos Nacionales.

g) Arqueo y los cálculos de Línea Máxima de Carga, a naves de un arqueo bruto igual o mayor de 06.48 (10 ó más TRB), al término de su construcción, durante el abanderamiento de naves extranjeras en caso de adquisición o en caso de arrendamiento de naves que vayan a estar sujetas a Contratos de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo o por modificaciones que alteren significativamente los tonelajes de registro del Certificado de Arqueo.(*)

Inciso g) modificado por disposición del Art. 2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el

05/07/2009.

C-010704 Corresponde a la Dirección General, efectuar los reconocimientos e inspecciones de seguridad a las naves de un arqueo bruto igual o mayor de 06.48 (10 o más TRB), y los reconocimientos de arqueo, cálculos de estabilidad y otros para todas las naves.

C-010705 Corresponde a las Capitanías de Puerto efectuar los reconocimientos e inspecciones de Seguridad, de las naves de un arqueo bruto menor de 34.39 (50 TRB) de acuerdo a las disposiciones de la Dirección General, así como la expedición de certificados correspondientes.

C-010706 Las Capitanías de Puerto que no cuenten con Inspectores Navales deberán solicitar a la Dirección General el nombramiento de los mismos, quienes entregarán al Capitán de Puerto los resultados de los reconocimientos o inspecciones para el otorgamiento de los certificados pertinentes.

RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES PARA NAVES NACIONALES QUE REALIZAN VIAJES INTERNACIONALES

C-010707 Los reconocimientos e inspecciones para naves nacionales que realizan viajes internacionales contemplados en los Convenios Internacionales y normas nacionales, tienen por objeto comprobar que estas naves cumplen con dichas normas, así como garantizar periódicamente que la nave continúe cumpliendo con éstas. La expedición del Certificado Internacional será efectuada en la forma y extensión establecidos en dichas normas. Los reconocimientos e inspecciones serán los siguientes:

a) Reconocimiento inicial.- Es el examen integral y minucioso, y pruebas cuando sean requeridas, de una nave y su equipo realizado mediante inspecciones completas que se lleva antes de la emisión de los Certificados de Seguridad pertinentes por primera vez. Este reconocimiento se llevará a cabo, antes de que la nave sea puesta en servicio; en caso de naves nuevas, antes (Aprobación de Planos de Características Técnicas), durante (50% y 100% de avance de construcción), y al término de la construcción, así como en el caso de la modificación de una nave.

b) Reconocimiento Periódico.- Es el examen integral y pruebas cuando sean requeridos de una nave a intervalos establecidos en la presente sección.

c) Reconocimiento Anual.- Es el examen general de la nave y sus equipos, realizado mediante inspecciones y efectuado anualmente, después de lo cual el Certificado pertinente es refrendado.

d) Reconocimiento Adicional.- Es el reconocimiento efectuado en adición a cualquiera de los reconocimientos descritos anteriormente y será efectuado en los siguientes casos:

1) Después de un accidente que cause averías en el casco y/o equipos de una nave, o algún defecto descubierto que afecte su seguridad, o la eficacia e integridad de sus dispositivos de salvamento.

2) Siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes.

C-010708 A las naves nacionales que efectúen viajes internacionales, se les efectuará conjuntamente con el reconocimiento anual o periódico, las inspecciones necesarias para verificar que la nave observe las condiciones adecuadas en lo que respecta al alojamiento, sanidad, higiene, prevención de accidentes ocupacionales, alimentación y servicio de fonda.

C-010709 Los reconocimientos que se establecen para naves que realizan viajes internacionales serán expedidos o refrendados de acuerdo al respectivo Convenio Internacional, Directrices de la Organización Marítima Internacional, o norma que al respecto dicte la Dirección General.

DE LOS RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES DE NAVES QUE NO REALIZAN VIAJES INTERNACIONALES

C-010710 Los reconocimientos que se establecen para las naves que están comprendidas

por su arqueo bruto y tipo de operación, dentro de los especificados en los diferentes Convenios Internacionales ratificados por el gobierno peruano y que no realizan viajes internacionales, serán los mismos que los establecidos en los artículos D-010707 y D-070709; a excepción de los tipos de certificados establecidos para los buques mayores dedicados al cabotaje, no estando comprendidos los pesqueros.

C-010711 Los reconocimientos que se establecen para los buques menores dedicados al cabotaje, buques pesqueros mayores y menores, para las embarcaciones y para los artefactos navales son los siguientes:

TIPO DE NAVE INTERVALO NACIONAL	CERTIFICADO VALIDEZ DEL CERTIFICADO	PERIODO DE QUE DEBE EFECTUARSE	RECONOCIMIENTO	
---------------------------------------	---	--------------------------------------	----------------	--

Buques menores y buques pesqueros mayores y menores según corresponda	Certificado Nacional de Seguridad	4 años	Reconocimiento Inicial	---
			Reconocimiento de Reexpedición	4 años

Reconocimiento Anual (Para Refrenda) Cada año

Certificado Nacional de Línea de Máxima Carga	4 años	Reconocimiento Inicial	---
		Reconocimiento de Reexpedición	4 años

Reconocimiento Anual (Para refrenda) Cada año

Certificado Nacional para la prevención de la contaminación por hidrocarburos con suplemento para buques petroleros de un arqueo bruto igual o mayor de 107.21 (150 TRB) o con suplemento para buques no petroleros de arqueo bruto mayores o iguales a 295.54 (400 TRB) según corresponda.	4 años	Reconocimiento Inicial	---
		Reconocimiento de Reexpedición Cada 12 meses	Cada 4 años
		Reconocimiento Anual (para Refrenda)	meses

Certificado	4 años	Reconocimiento	
-------------	--------	----------------	--

Nacional de Aptitud para el transporte de gases licuados a granel (sólo para buques dedicados a este transporte)	Inicial Reconocimiento de Reexpedición Reconocimiento anual (para refrenda)	Cada 4 Años Cada año		
Embarcaciones Nacional de Seguridad para embarcaciones	Certificado inicial Reconocimiento de Reexpedición Reconocimiento anual (para refrenda)	4 años Cada 4 años Cada año	Reconocimiento	---
Certificado Nacional de Máxima Carga (para embarcaciones de un arqueo bruto igual o mayor a 6.48 (10 TRB))	04 años Reconocimiento de Reexpedición Reconocimiento anual (para refrenda)	Reconocimiento Inicial Cada 4 años Cada año		---
Embarcaciones de un arqueo bruto menor de 6.48 (10 TRB) embarcaciones	Certificado Nacional de Seguridad para embarcaciones	1 año Inicial	Reconocimiento	---
Artefactos Navales	Certificado Nacional de Seguridad para Artefactos Navales Reconocimiento anual (Para refrenda)	4 años Reconocimiento de Reexpedición Cada año	Reconocimiento inicial	---
Certificado de Línea Máxima de Carga para Artefactos Navales	4 años Reconocimiento de Reexpedición Reconocimiento anual (Para refrenda)	Reconocimiento Inicial Cada 4 años Cada año		---

C-010712 La forma en que debe realizarse las inspecciones y las partes a ser inspeccionadas, así como su extensión y reexpedición para naves que no realizan viajes

internacionales, varían según el tipo y tonelaje de la nave.

C-010713 El Reconocimiento inicial para buques menores, buques pesqueros mayores y menores, embarcaciones y artefactos navales, se llevará a cabo antes (aprobación de planos), durante la construcción (50% de avance de obra), y al término de la construcción, así como el término de una conversión mayor.

C-010714 Los Reconocimientos para Reexpedición del Certificado de Seguridad para buques menores, buques pesqueros mayores y menores, y para embarcaciones, se efectuarán de acuerdo a lo normado por la Dirección General.

C-010715 El Reconocimiento de Reexpedición podrá efectuarse dentro del período de dos meses antes de la fecha del vencimiento del Certificado pertinente.

C-010716 El Reconocimiento de Reexpedición del Certificado de Seguridad para Artefactos Navales, incluirá una inspección del exterior del casco, utilizando cualquier método de inspección, y asimismo incluirá pruebas de las maquinarias, equipos y sistemas.

C-010717 A los buques mayores que no realicen viajes internacionales, buques menores, buques pesqueros mayores y menores y embarcaciones, se les efectuará anualmente, conjuntamente con el reconocimiento de seguridad del equipo, para el caso de buques mayores; y de seguridad para el caso de buques menores y embarcaciones; las inspecciones necesarias para verificar que la nave observa las condiciones adecuadas en lo que respecta a alojamiento, sanidad, higiene, prevención de accidentes ocupacionales, alimentación y servicio de fonda.

C-010718 Cuando por razones de su tráfico comercial u otras de interés exclusivo de los Armadores o Propietarios de las naves, éstas no puedan ser reconocidas o inspeccionadas en el Perú, dichos Armadores o Propietarios de las naves están obligados a sufragar en cada caso, además de la Tarifa normal de inspección, los gastos de viaje, como pasaje de ida y vuelta, viáticos por estadía, honorarios y Póliza de Seguro de Vida, del Inspector que se designe para efectuar dicha inspección, en el Puerto extranjero que indiquen los interesados.

C-010719 Los buques retirados temporalmente, por reparación o voluntad del propietario, están exentos de reconocimientos e inspecciones reglamentarias, debiendo los armadores o propietarios comunicar a la Autoridad Marítima oportunamente la fecha del retiro operacional, asimismo solicitará los reconocimientos e inspecciones correspondientes antes de ingresar de nuevo al servicio.

CERTIFICADOS

C-010720 Son los documentos nacionales e internacionales que otorga la Autoridad Marítima, después del resultado satisfactorio de un reconocimiento e inspección efectuada a una nave, y que se encuentran de acuerdo a lo especificado por las normas nacionales e internacionales.

C-010721 Los Certificados de Seguridad Nacionales que expide la Autoridad Marítima, son los siguientes:

a) Para las naves que estén comprendidas por su arqueo bruto y tipo de operación, dentro de los especificados en los diferentes Convenios Internacionales ratificados por el gobierno peruano, que no realizan viajes internacionales; serán los mismos que los Certificados Internacionales.

b) Para Buques Menores:

- Granel (sólo para buques dedicados a este transporte).

c) Para Buques Pesqueros Mayores y Menores:

- Certificado Nacional de Seguridad para buques pesqueros, que incluye las partes de seguridad de construcción, seguridad de equipo, seguridad radiotelegráfica, radiotelefónica y para los buques de un arqueo bruto mayor de 70.48 (100 TRB) y menor de 295.54 (400 TRB) incluirá Prevención de la Contaminación.

- Certificado Nacional de Línea de Máxima Carga.

- Certificado Nacional para la Prevención de Contaminación por Hidrocarburos, para buques de arqueo bruto igual o superior a 295.54 (400 TRB).

- Certificado Nacional de Arqueo.

- Certificado Nacional de Compensación de Compás Magnético.
- d) Para Embarcaciones:
 - Certificado Nacional de Seguridad.
 - Certificado Nacional de Línea de Máxima Carga, para embarcaciones de un arqueo bruto igual o mayor de 06.48 (10 TRB).
 - Certificado Nacional de Arqueo, para embarcaciones de un arqueo bruto igual o mayor de 06.48 (10 TRB.)
 - Certificado Nacional de Compensación de Compás Magnético.
- e) Para Embarcaciones de arqueo bruto menor de 06.48 (10 TRB):
 - Certificado de Seguridad para embarcaciones.
- f) Para Artefactos Navales:
 - Certificado de Seguridad para artefactos navales.
 - Certificado Nacional de Línea Máxima de Carga.
 - Certificado de Arqueo.

C-010722 El período de vigencia de un certificado que va a ser reexpedido, se computará a partir de la fecha de expiración del Certificado previo.

C-010723 Los Certificados de Exención serán expedidos conforme a las reglas del Convenio Internacional pertinente.

C-010724 Solamente bajo circunstancias especiales, a solicitud del interesado y cuando la Dirección General, lo considere conveniente, los Certificados de Seguridad podrán ser prorrogados por un período de gracia desde la fecha de expiración, de hasta 3 meses para naves que realizan viajes Internacionales, y hasta 2 meses para las naves que operan en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables.

C-010725 Terminando este plazo no se concederá ninguna otra prórroga y la nave necesariamente deberá someterse a Reconocimiento.

C-010726 Si en la fecha de expiración de un certificado, un buque nacional de travesía no se encontrase en el Perú, la validez del mismo podrá ser prorrogada en el extranjero por el Cónsul Peruano, en el Puerto donde se halle el buque.

C-010727 Tal prórroga no se concederá sino para que el buque pueda terminar su viaje al puerto donde deberá efectuársele el reconocimiento respectivo. Esta prórroga solamente será concedida cuando esta medida se considere oportuna y razonable y no debe exceder de un período de 3 meses de la fecha de expiración del certificado pertinente.

C-010728 Los certificados internacionales expedidos a sus propios buques por gobiernos extranjeros que forman parte de los convenios internacionales son válidos en el Perú.

C-010729 Son igualmente válidos, los certificados internacionales que los gobiernos extranjeros expiden a los buques nacionales de travesía, a solicitud del gobierno peruano.

C-010730 Las embarcaciones recreativas están sujetas a inspección y expedición de los certificados correspondientes.

C-010731 Las inspecciones prescritas en la presente sección, serán efectuados previo pago de los derechos establecidos en la Tabla de Tarifas de Capitanías.

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.

PARTE "D" DE LA NAVEGACION

CAPITULO I LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

SECCION I CLASIFICACION

D-010101 La navegación para fines de este reglamento se clasifica en:

- a) Navegación de travesía.
- b) Navegación de cabotaje.
- c) Navegación de bahía.
- d) Navegación de pesca.

D-010102 La navegación de travesía es la efectuada entre puertos nacionales y extranjeros. Esta navegación puede ser efectuada por naves nacionales y extranjeras, con sujeción a la normatividad vigente. En la zona fluvial y lacustre se efectuará con los países limítrofes conforme a los tratados internacionales vigentes.

D-010102 La navegación de cabotaje es la efectuada entre puertos mayores, menores y caletas del litoral, entre los puertos fluviales y entre los puertos y caletas lacustres, nacionales. Esta navegación es permitida a las naves nacionales y a las extranjeras en los casos que la ley así lo permita.

D-010103 La navegación de bahía es la que efectúan las naves dentro del área del puerto, pudiendo extenderse a zonas cercanas tales como balnearios, plataformas petroleras, etc. Esta navegación es permitida a las naves nacionales y a las extranjeras en los casos que la ley así lo permita.

D-010104 La navegación de pesca es la que se efectúa con la finalidad de llevar a cabo faenas de pesca, generalmente se realizan en torno al mismo puerto.

SECCION II NAVEGACION EN EL DOMINIO MARITIMO, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES

D-010201 Las naves que operen en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables están obligadas a cumplir con lo dispuesto en el Reglamento, así como las normas nacionales e internacionales relativas a la navegación.

D-010202 Las naves que ingresen al dominio marítimo, ríos y lagos navegables en demanda de puerto y las que operen en navegación de cabotaje, deberán navegar en forma directa e ininterrumpida, podrán variar su rumbo, detenerse o fondear, en la medida que constituya un incidente normal de la navegación, o por razones de fuerza mayor o cuando se preste auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro. Igual obligación tendrán las naves que zarpen de puerto nacional en navegación de travesía, debiendo cumplir además lo establecido en su plan de navegación.

D-010203 Las naves mientras efectúen navegación de travesía, sólo podrán arribar o zarpar de Puertos Mayores.

D-010204 En el ámbito fluvial las naves que efectúen navegación de travesía sólo podrán arribar o zarpar desde el Puerto de Iquitos.

D-010205 Toda nave de bandera extranjera autorizada para operar en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables por el sector competente, y las naves de recreo de bandera extranjera que permanezcan en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables con fines turísticos y/o de recreo, deberán contar con el Permiso de Navegación otorgado por la Dirección General por el plazo autorizado, estando exceptuada las naves en tráfico comercial internacional.

SECCION III DEL TRAFICO MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

D-010301 La organización del tráfico marítimo tiene por objeto la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras en que hay gran densidad de tráfico o en las que la libertad de movimiento de naves por restricciones de espacio, obstáculos para la navegación, limitaciones de profundidad o condiciones meteorológicas desfavorables.

D-010302 Los objetivos concretos del sistema de organización del tráfico marítimo dependerá de las circunstancias de peligro que se quieran atenuar en cada caso pero entre ellos podrán figurar algunos de los siguientes en su totalidad o en parte:

a) Separar corrientes de tráfico opuestas a fin de reducir la frecuencia de casos en que las navas lleven rumbos encontrados;

b) Reducir los peligros de abordaje entre naves que crucen las vías de circulación establecidas y los que naveguen por estas vías;

c) Simplificar las características de la corriente del tráfico en las zonas de convergencia;

d) Organizar un tráfico seguro en zonas de gran densidad de exploración o explotación mar adentro;

e) Organizar el tráfico dentro de zonas en que la navegación sea peligrosa o no aconsejable para todas las naves o para ciertas clases de naves, o alrededor de dichas zonas;

f) Reducir riesgos de varada dando a las naves orientación especial en las zonas en que sea incierta o crítica la profundidad del agua;

g) Encausar el tráfico separándolo de los caladeros u organizarlo a través de éstos.

D-010303 La Dirección General evaluará constantemente el tráfico marítimo a fin de que se dicten las medidas adecuadas que se puedan implementar adecuadamente.

D-010304 En situaciones de emergencia como las que pueden resultar de una vía de circulación inesperadamente interceptada u obstruida por los restos de un naufragio o por algún otro obstáculo peligroso, la Autoridad Marítima dispondrá cambios temporales en el uso del dispositivo de tráfico, a fin de alejar el tráfico del riesgo, asimismo, informar a las naves del mismo.

D-010305 Para el diseño de tráfico marítimo se deberá evitar que torres y plataformas petroleras y otras estructuras análogas queden emplazadas dentro de los dispositivos de organización del tráfico, ni cerca de sus extremos. Cuando no se puede evitar el emplazamiento temporal de una torre de prospección o de una estructura análoga en un dispositivo de separación del tráfico aprobado, este dispositivo se modificará temporalmente.

D-010306 Toda nave que navegue dentro o cerca de un dispositivo de separación del tráfico, cumplirá especialmente con la regla 10 del Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes 1972, a fin de reducir al mínimo el riesgo de abordaje.

D-010307 En los puntos de unión en que se encuentren corrientes de tráfico procedentes de diversas direcciones no es realmente posible establecer una auténtica separación del tráfico, puesto que las naves podrán necesitar cruzar derrotas o cambiar una de éstas por otra. Por consiguiente las naves deberán navegar en tales zonas con gran precaución y tener presente que el simple hecho de que una nave está siguiendo una derrota de tránsito directo no le da ningún privilegio ni derecho especial de paso.

D-010308 Las derrotas en aguas profundas están destinadas principalmente a ser utilizadas por las naves que debido a su calado en relación con la profundidad del agua existente en la zona, necesitan utilizar dichas derrotas. El tráfico directo al que no sea aplicable la consideración anterior evitará utilizar en la medida de lo posible las derrotas en aguas profundas.

D-010309 Las zonas de precaución serán evitadas si esto es posible, por las naves de paso que no utilicen los correspondientes dispositivos de separación del tráfico o que no entren en los puertos ni salgan de ellos.

D-010310 En las derrotas de dos direcciones, incluidas las de dos direcciones en aguas profundas, las naves se mantendrán en la medida de lo posible a estribor.

D-010311 Toda infracción o lo prescrito en la presente Sección será sancionado de acuerdo a la Tabla de Multas de Capitanías.

SECCION IV NAVEGACION POR EL DOMINIO MARITIMO

D-010401 Toda nave de bandera extranjera goza del derecho de navegación por el dominio marítimo de conformidad con la ley y los Tratados ratificados por el Estado.

D-010402 El derecho de navegación por el dominio marítimo se ejerce mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad. Se considerará perjudicial cuando se realice en el dominio marítimo alguna de las actividades que se indican a continuación:

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia nacional o cuando de cualquier otra forma se viole los principios de Derecho Internacional incorporados en la carta de las Naciones Unidas.

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.

c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad nacional.

d) Cualquier acto de propaganda destinada a atentar contra la defensa o la seguridad nacional.

e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o dispositivos militares.

f) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contra de las leyes y regulaciones aduaneras, fiscales, marítimas, sanitarias y de inmigraciones.

g) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario al Reglamento y las leyes.

h) Cualquier actividad de pesca y otras actividades extractivas.

i) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos.

j) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del estado ribereño.

k) Cualquier otra actividad que no esté relacionada con el derecho de navegación por el dominio marítimo.

D-010403 Toda nave de bandera extranjera que se encuentra ejerciendo el derecho de navegación por el dominio marítimo deberá cumplir con las leyes y disposiciones nacionales, en especial con aquéllas que norman aspectos sobre:

a) Seguridad en la Navegación y Tráfico Marítimo.

b) Conservación de los recursos naturales.

c) Preservación del medio ambiente y las de prevención, reducción y control de la contaminación.

d) Protección de cables, instalaciones, ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones.

e) Investigación científica.

f) Ordenanzas Marítimas, aduaneras, fiscales, sanitarias y de inmigraciones.

SECCION V NAVES DE INVESTIGACION CIENTIFICA

D-010501 Toda nave nacional y extranjera que realice trabajos de investigación científica en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, además de la autorización del sector competente, debe obtener el permiso de navegación, conforme a las disposiciones que se establecen en la presente Sección.

D-010502 La solicitud para la obtención del permiso de navegación a que se refiere el artículo anterior deberá ser dirigida a la Dirección General, anexando la documentación establecida y con no menos de 30 días de anticipación a la fecha de inicio de las operaciones.

D-010503 Las solicitudes de permiso de navegación referidas a asuntos hidrográficos, serán remitidas por la Dirección General a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, para su opinión y recomendación, las que serán emitidas antes del inicio de las operaciones.

D-010504 La autorización de ejecución de trabajos de investigación científica requeridos por gobiernos extranjeros, será tramitada a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

D-010505 Si la Dirección General considera que la ejecución de los trabajos de investigación científica puede ofrecer riesgos a la seguridad nacional, elevará la solicitud de permiso de navegación en consulta al Ministerio de Defensa.

D-010506 Para retirar del país cualquier material recolectado durante los trabajos de investigación se requiere permiso de la misma entidad pública que autorizó los trabajos, sin perjuicio de las funciones que en el despacho de naves cumple la Autoridad Aduanera. Durante el desarrollo de la investigación se deberá proporcionar a la Dirección General cualquier información técnica o científica requerida.

D-010507 La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina en coordinación con el sector que autorizó los trabajos de investigación presentará un informe 24 horas antes del zarpe programado de la nave científica, respecto del cumplimiento de los términos de la autorización, a lo dispuesto en este Reglamento y el plan de investigación presentado.

D-010508 La nave científica extranjera proporcionará el alojamiento necesario para el personal nacional que deberá embarcarse para participar en la investigación científica.

D-010509 Toda nave sea nacional o extranjera que realice investigación científica en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables sin autorización, será inmovilizada junto con los materiales recolectados, artefactos empleados y datos obtenidos, hasta el término de las investigaciones, sin perjuicio de la sanción que imponga la Autoridad Marítima.

SECCION VI

TRAFICO ACUATICO EN BAHIA

D-010601 Las naves que operen dentro de la bahía deberán contar con la autorización de "Zarpe en Bahía", otorgada por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción. Estas naves estarán sujetas al control ejercido por la Oficina de Control de Tráfico Marítimo (TRAMAR), dicho servicio está sujeto al pago establecido en la Tabla de Tarifas de Capitanías. Las empresas que brinden servicios en bahía deberán contar con la licencia expedida por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

D-010602 Las naves que comercialicen hidrocarburos en bahía deberán contar con la autorización del Ministerio de Energía y Minas.

D-010603 El Capitán de Puerto está facultado para cerrar el puerto en caso de braveza de mar u otras circunstancias. Las naves deberán acatar la suspensión del tráfico acuático en el puerto, la misma que se anunciará mandando izar en un lugar visible una bandera roja en el día y un farol del mismo color en la noche.

D-010604 Las personas naturales o jurídicas que presten servicios conexos al transporte marítimo en bahía y en áreas portuarias deberán contar con licencia otorgada por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

D-010605 Las naves deberán dar cumplimiento a las normas de seguridad y navegación vigentes, así como a las disposiciones específicas del puerto emitidas por la Autoridad Marítima.

D-010606 La velocidad máxima dentro de los puertos será de 5 nudos. Los hidroaviones deberán desplazarse a mínima velocidad, debiendo respetar las reglas de navegación para naves.

D-010607 Está prohibido a las naves que naveguen dentro de los canales de acceso, detenerse o ejecutar maniobras imprudentes o peligrosas.

D-010608 Las naves que naveguen dentro de los puertos en un mismo sentido, no podrán pasarse una a la otra, debiendo mantenerse a una distancia prudencial.

D-010609 Está prohibido después del ocaso y hasta el orto el transporte de pasajeros en las embarcaciones no provistas de superestructura o caseta, así como la navegación en embarcaciones a remo no provistas de luces de navegación, salvo autorización de la Capitanía de Puerto. En la región fluvial el tránsito es libre.

D-010610 Las embarcaciones de práctico y los artefactos navales que sean remolcados o empujados en bahía, deberán contar con las luces y marcas de navegación conforme al Reglamento y al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

SECCION VII

LA NAVEGACION RECREATIVA

D-010701 La navegación recreativa se clasifica en:

- a) Navegación recreativa de bahía.
- b) Navegación recreativa de costa.
- c) Navegación recreativa de altura.

D-010702 La navegación recreativa de bahía es aquella llevada a cabo en aguas protegidas, la navegación recreativa de costa es aquella llevada a cabo a vista de costa, de un puerto o balneario a otro del litoral; y la navegación recreativa de altura es aquella efectuada en alta mar.

D-010703 Las naves a motor y vela recreativas de bahía son aquellas naves abiertas de características y equipamiento adecuados para navegar sólo en aguas protegidas, de dimensión menor de seis metros de eslora.

D-010704 Las naves a motor y vela de costa son aquellas naves con puente y cabina cerrados de características y equipamiento adecuados para navegar a vista de costa, de un puerto o balneario a otro del litoral, de dimensión menor a 10 metros de eslora. Comprenden los yates y veleros; los veleros contarán con un motor auxiliar.

D-010705 Las naves a motor y vela de altura son aquellas naves con puente y cabina cerrados de características y equipamiento adecuados para navegar en alta mar, con acomodación interior mínima para tres tripulantes y dimensión de 10 metros de eslora o más. Comprenden los yates y veleros; los veleros contarán con un motor auxiliar.

D-010706 Toda nave recreativa deberá contar con los equipos para la seguridad de la vida humana en el mar que se encuentren reglamentados. Para poder navegar deberán contar con sus respectivos certificados de inspecciones de seguridad, según corresponda.

D-010707 Las naves recreativas que efectúen navegación costera deberán contar con un equipo de radio telefonía VHF-FM como mínimo, y las naves que efectúen navegación de altura deberán contar con un equipo de radiotelefonía VHF-FM y HF.

D-010708 Los clubes náuticos y empresas dedicadas al turismo acuático deberán contar con un equipo de comunicaciones, a fin de enlazarse con sus naves y estaciones costeras de la Autoridad Marítima.

D-010709 La navegación en embarcaciones náuticos recreativas de bahía, tales como chingos, kayacs, pedalones, tabla vela, optimist, sunfish, botes inflables, motos náuticas, está permitida sólo en horas diurnas y a una distancia de costa que no exceda los 500 metros y cercana a medios de auxilio, salvo el caso de competencias que cuenten con la autorización y medios de seguridad adecuados. Es obligatorio el uso de chaleco salvavidas o traje especial de flotabilidad.

D-010710 Está prohibida la navegación recreativa en las áreas acuáticas concurridas por bañistas, así como en las áreas de tráfico portuario, muelles, bases militares, islas declaradas como zonas protegidas y otras zonas reservadas.

D-010711 Está prohibido la navegación en embarcaciones náutica recreativas de bahía a personas menores de 12 años de edad, salvo que estén acompañadas o bajo la supervisión de un adulto.

D-010712 Las embarcaciones que remolquen a esquiadores o acuaplanos, deberán estar tripuladas por dos personas, una a cargo del gobierno de la embarcación y la otra para la atención y seguridad del remolcado.

CAPITULO II

ARRIBO Y ZARPE DE NAVES

SECCION I

GENERALIDADES

D-020101 El presente Capítulo comprende las obligaciones de los armadores, agentes marítimos, capitanes y patronos de naves frente a la Autoridad Marítima en la recepción y despacho de las mismas; lo que no exime la obligación de presentar cualquier otra información o documento que se estime necesarios, tales como certificados de matrícula,

de seguridad, de arqueo, de línea máxima de carga, patente, sin perjuicio de la documentación exigible por las autoridades nacionales competentes.

D-020102 Ninguna de las disposiciones del presente Capítulo podrá interpretarse como limitativa de las facultades de otras autoridades distintas a las que intervienen a la recepción de naves, conforme a la legislación pertinente, las mismas que están autorizadas a subir a bordo únicamente para efectos del cumplimiento de su función específica después de la recepción y antes del despacho.

D-020103 Las disposiciones referidas a la documentación exigible al arribo y zarpe, serán de cumplimiento obligatorio para las naves nacionales y extranjeras dedicadas a cualquier actividad, excepto las naves pesqueras o recreativas de bandera peruana que realicen sus actividades en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, en cuyo caso la documentación pertinente será establecida por el Reglamento.

D-020104 Las Capitanías de Puerto brindan el servicio de recepción y despacho de naves las 24 horas del día, estableciéndose como horas ordinarias para la atención de naves de 08:00 a 16:00 horas, los días laborables de Lunes a Viernes. El servicio brindado fuera de dicho horario o en días no laborables, originará el pago de la tasa fijada como "Recepción y Despacho en Horas Extraordinarias" en la Tabla de Tarifas de Capitanías.

D-020105 La solicitud de recepción o despacho de naves se efectuará ante la Capitanía de Puerto, la misma que coordinará la intervención de los representantes de la Autoridad de Salud y de Aduanas, previamente informados por el agente de la nave.

D-020106 La intervención del personal de la Dirección de Migraciones y Naturalización se realizará después de la recepción y antes del despacho de acuerdo a la normatividad vigente.

D-020107 Las autoridades que intervienen en la recepción y despacho de naves, no podrán llevar a bordo personas extrañas. Los Capitanes de Puerto denunciarán ante el superior competente las violaciones a estas disposiciones.

D-020108 Los Capitanes de Puerto, harán anotar en las pizarras de las Capitanías, para conocimiento del público, los días y horas de llegada y salida de las naves.

D-020109 La Declaración General, el Manifiesto de Carga, el Rol de Tripulación y la Lista de Pasajeros deben estar firmadas por el capitán de la nave u oficial autorizado y por el agente marítimo.

D-020110 Las Capitanías de Puerto llevarán un registro denominado "Registro de Ingreso y Salida de Naves a Puerto", en el que se consignará toda la información relativa al movimiento de naves tales como fechas, características de la nave, datos de la agencia, el práctico, la carga, entre otros.

SECCION II

EL ARRIBO A PUERTO DE LAS NAVES Y SU RECEPCION

D-020201 El arribo al país de toda nave procedente del extranjero sólo podrá efectuarse a través de los Puertos Mayores. La nave deberá ser recepcionada por la Autoridad Marítima, de Salud y Aduanas.

D-020202 La llegada de naves a puerto, sin perjuicio de las normas del Sistema de Posición e Información de Naves en el Dominio Marítimo, será informada por escrito a la Capitanía de Puerto por el armador y/o agente marítimo con 24 horas de anticipación. Si las naves conducen mercancías peligrosas, el anuncio se efectuará con 48 horas de anticipación. En el caso de naves de propulsión nuclear o que transporten material nuclear que cuenten con autorización del Estado peruano, el anuncio se efectuará con 3 días de anticipación. En caso de existir modificación en la fecha y hora, el aviso podrá efectuarse hasta una hora antes del arribo.

D-020203 La recepción de naves es de competencia exclusiva del Capitán de Puerto o su representante, quien presidirá el acto de recepción, acompañado del representante de la Autoridad de Salud y de dos representantes de Aduanas. El Capitán de Puerto podrá autorizar la presencia de un representante de la Agencia Marítima en el acto de recepción.

D-020204 En caso de naves provenientes del extranjero se requerirá la presencia del representante de la Autoridad de Salud, salvo que dicha autoridad comunique que ha

otorgado la libre plática sanitaria.

D-020205 La recepción se efectuará inmediatamente al arribo de la nave en la zona de fondeo. El Capitán de Puerto podrá autorizar el atraque directo a muelle, previamente designado, de las naves que provengan de otro puerto nacional.

D-020206 Cuando una nave esté esperando la recepción de las autoridades, ninguna embarcación con excepción a las del práctico y/o autoridades, podrá amarrarse o atracar a la nave, sin que antes haya sido dada la libre plática.

D-020207 Las naves que arriben del extranjero que se encuentren infestadas, estarán en la obligación de cumplir con las disposiciones sanitarias vigentes.

D-020208 Cuando una nave procedente del extranjero carezca de su despacho de salida, se le abrirá una sumaria, quedando la nave incomunicada hasta esclarecer el hecho. Si la nave fuese extranjera, el hecho debe ser puesto en conocimiento del Cónsul de su país.

D-020209 Cuando la nave que carece de despacho de salida proceda de un puerto nacional, los Capitanes de Puerto de arribada y salida se pondrán en contacto por el medio más rápido, a fin de tomar conocimiento del hecho y se procederá de acuerdo a lo indicado en el artículo anterior.

D-020210 Las naves están obligadas a recalar en los puertos consignados en sus despachos de salida. La supresión de una escala sólo es admisible en casos de fuerza mayor, o cuando los Capitanes reciban órdenes precisas de los Armadores. En ambos casos deberán presentar la protesta correspondiente.

D-020211 Salvo caso de emergencia, las naves serán recepcionadas de acuerdo con el orden de llegada; en iguales circunstancias tienen prioridad las naves de pasajeros respecto de las naves de carga, así como las naves de cabotaje respecto de las de tráfico internacional.

D-020212 Es responsabilidad de las Agencias Marítimas proporcionar a las autoridades las embarcaciones adecuadas para su traslado a las naves para su recepción.

D-020213 En la visita de recepción de naves que procedan directamente del extranjero, el representante de la Capitanía de Puerto procederá de la siguiente forma:

a) Exigirá los siguientes documentos:

- El Despacho del último puerto de salida.
- Declaración General.
- Manifiesto de Carga.
- Rol de Tripulación.
- Lista de Pasajeros.

b) Los formatos a emplearse serán los aprobados en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional 1965 en su forma enmendada.

c) Indagará si hay noticias de interés general para la navegación.

d) Examinará la matrícula o pasavante de la nave.

e) Podrá solicitar los títulos y las libretas de embarco, a fin de constatarlas con el rol de tripulación y certificado de dotación de seguridad.

f) Dispondrá el impedimento de desembarco de los pasajeros en caso de no existir en la localidad autoridad de Migraciones, comunicando este hecho al Capitán de la Nave y al Agente Marítimo.

g) Llenará el formato de "Recepción de Naves".

D-020214 En la recepción de las naves procedentes del extranjero, que hayan hecho escala en otro puerto nacional, la Capitanía de Puerto procederá de la siguiente forma:

a) Exigirá los siguientes documentos:

- El Despacho del último puerto de salida.
- Declaración General.
- Manifiesto de Carga.
- Rol de Tripulación.
- Lista de Pasajeros.

b) Indagará si hay noticias de interés para la navegación y procederá a llenar el formato de recepción de naves.

D-020215 Las naves que hagan navegación de cabotaje en forma exclusiva presentarán:

a) Declaración General.

- b) Manifiesto de Carga.
- c) Rol de Tripulación.
- d) Lista de Pasajeros.
- e) En caso de naves extranjeras, el Capitán de Puerto exigirá la exhibición del permiso de navegación correspondiente.

D-020216 El rol de tripulación que presente toda nave nacional procedente del extranjero deberá estar visado por el Cónsul del Perú en el último puerto de escala, sin cuyo requisito se considerará como no existente. Si el buque procede de un puerto nacional, la visación deberá ser hecha por el Capitán de Puerto.

D-020217 Cuando una nave peruana llegue a puerto nacional con menor número de tripulantes de los manifestados en el rol de tripulación, se abrirá sumaria a fin de esclarecer la causa. Si la nave es extranjera, se comunicará además el hecho al cónsul respectivo.

D-020218 La lista de Pasajeros de la nave, deberá cumplir con las siguientes normas:

- a) Si la nave arriba directamente del extranjero, se entregará a la Capitanía de Puerto una lista de pasajeros del último puerto de recalada.
- b) Si procede de un puerto nacional, la formulada en dicho puerto.
- c) La entrega de la lista de pasajeros es obligatoria, aun cuando no haya pasajeros, en cuyo caso el mismo documento lo hará constar.
- d) Las listas de pasajeros para ser válidas, deben estar visadas por los Cónsules del Perú o por los Capitanes de Puerto, según sea el caso.

D-020219 Cuando la nave llegue a puerto con menor número de pasajeros que la indicada en la lista de pasajeros, se abrirá sumaria a fin de esclarecer la causa. Si la nave es extranjera, se comunicará el hecho al cónsul respectivo, pero si el caso ocurriera entre puertos peruanos, se seguirá el mismo procedimiento que para naves nacionales.

SECCION III

LA SALIDA DE LAS NAVES Y SU DESPACHO

D-020301 Las naves, para hacerse a la mar requieren de la autorización de zarpe de la Autoridad Marítima, que se denominará "Despacho de Nave". El Despacho de Naves constará en un sello que se estampará en la Declaración General. Las naves que zarpen en viaje de travesía sólo podrán hacerlo desde los Puertos Mayores.

D-020302 Para el despacho de una nave además de cumplir con todas las condiciones de seguridad para la navegación, el Capitán o el Agente debe presentar a la Capitanía de Puerto la siguiente documentación:

- Declaración General.
- Manifiesto de Carga.
- Rol de Tripulación.
- Lista de Pasajeros.

Los formatos a emplearse serán los aprobados en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional 1965, en su forma enmendada.

D-020303 El Formato de Despacho de Naves, debidamente llenado, deberá ser presentado por el capitán armador o agentes a la Capitanía de Puerto, con 4 horas de anticipación, acompañado de la documentación referida en el artículo anterior y de los recibos de pago por concepto de Despacho de Nave y las demás tasas establecidas en la Tabla de Tarifas de Capitanías.

D-020304 Si a consecuencia de haberse pedido el despacho para la hora determinada, llegase el Capitán de Puerto o su delegado a bordo y advirtiera que la nave no está lista para zarpar, regresará a tierra para volver a la hora que se le indique, independientemente de la sanción que se imponga conforme a la Tabla de Multas de Capitanías.

D-020305 Las naves que deban ser remolcadas están obligadas a proveerse los documentos requeridos para el de despacho de nave, independientemente de los del remolcador.

D-020306 Las naves que efectúen navegación de cabotaje en forma exclusiva, presentarán los mismos documentos que los exigidos para la recepción.

D-020307 Las naves de cabotaje nacional que soliciten permiso para viajar al extranjero, deben cumplir previamente con los requisitos de seguridad establecidos.

D-020308 Para ser aceptado por el Capitán de Puerto el documento Manifiesto de Carga, este deberá llevar la inscripción "SIN CARGO" de Aduanas o estar acompañado con el documento que acredite la conformidad de Aduanas.

D-020309 La salida de las naves que terminen su faena portuaria a la misma hora, será de acuerdo al orden establecido para la recepción de naves.

D-020310 Los requisitos que debe cumplir el rol de tripulación para el despacho son:

a) Debe estar firmado por el Capitán de la nave.

b) En los puertos de origen, deben presentarse a la Capitanía dos ejemplares, uno para archivo y el otro formará parte del despacho de la nave y le servirá en los puertos de escala, previa visación. Cualquier alteración en el rol de tripulación deberá ser informada por el capitán de la nave o agente a la Capitanía de Puerto.

c) El Capitán de Puerto confrontará el rol de salida con el de entrada, y si de la comparación resultará alguna diferencia procederá de acuerdo con lo que dispone este Reglamento respecto al embarco, desembarco y deserción de tripulantes.

d) Toda modificación que sufra el rol de tripulación en los puertos de escala nacionales, debe estar visada por la Autoridad Marítima y por el cónsul de la nación a que pertenezca, si se trata de un buque extranjero.

e) El Capitán de Puerto visará el rol de tripulación, estampando el sello "Es Conforme". Este trámite se repetirá en cada uno de los puertos de escala.

D-020311 En el transporte de pasajeros se deberá verificar que las naves no admitan mayor número del autorizado en el respectivo certificado.

D-020312 La lista de pasajeros debe estar firmada por el capitán de la nave y se hará por duplicado. Un ejemplar quedará en la Capitanía de Puerto y el otro, con el visto bueno del Capitán de Puerto, formará parte del despacho de la nave. Si no hubiera pasajeros, se dejará constancia de este hecho en el mismo documento.

D-020313 Toda nave que solicite el despacho deberá encontrarse en buenas condiciones de seguridad y navegabilidad. El Capitán de Puerto está facultado para exigir los certificados que correspondan o disponer la inspección de control a las naves extranjeras y nacionales.

D-020314 Los Capitanes de Puerto están obligados a impedir el zarpe de una nave, en los siguientes casos:

a) Por inseguridad o imposibilidad de navegación de la nave, o por ofrecer riesgo de contaminación.

b) Por no contar con la dotación mínima de seguridad.

c) Certificados de seguridad vencidos.

d) Falta de documentación de la nave.

e) Sumarias que requieran practicar pericias a la nave o la entrega de un documento de la misma imprescindible para la investigación.

f) Cuando el Manifiesto de Carga no lleve la inscripción "SIN CARGO" de Aduanas o no está acompañado con el documento que acredite la conformidad.

g) Cuando exista orden de inmovilización, emanada de autoridad competente.

h) Encontrarse sobrecargada.

i) Embarcar carga que, de acuerdo al tipo de nave, no estén autorizadas para hacerlo.

j) Embarcar mayor cantidad de pasajeros que la autorizada.

k) En caso de naves dedicadas a investigación científica, cuando no haya cumplido con las obligaciones dispuestas por el Reglamento.

l) Por cualquier otro motivo que las leyes y el Reglamento lo establezcan.

D-020315 Los impedimentos de zarpe de toda nave, se sujetarán a las siguientes normas:

a) Los motivos de impedimento de zarpe serán notificados inmediatamente y por escrito al capitán, patrón o agente de la nave y puestos en conocimiento de la Aduana, de la Dirección General, y del Cónsul de la Nación a que la nave pertenezca, si fuera extranjera.

b) Si el impedimento de zarpe obedece al mal estado de la nave y no existieran en el puerto los elementos necesarios para repararla, podrá el Capitán de Puerto, si juzga que no hay peligro inmediato, permitirle zarpar y dirigirse al puerto más cercano y apropiado,

anotando en el despacho esta circunstancia.

D-020316 En la expedición de los despachos de naves se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) En los ríos, puede hacerse constar solamente la región nacional en que la nave debe navegar y el puerto final. Las licencias otorgadas en esta forma, autorizarán a las naves de la región fluvial a recalar en todos los puertos de su trayecto, estando sus patrones obligados a dar parte de las escalas efectuadas, en el primer puerto de arribada donde haya Autoridad Marítima.

b) A las naves de la región fluvial se les puede conceder despacho para efectuar viajes prolongados en los diferentes ríos de la región fluvial nacional, por períodos que requieran sus operaciones, al término de éstas deberán indicar las novedades que ocurran en el río y la nave ante las Capitanías de Puerto de la región.

D-020317 Salvo casos de emergencia que obliguen a modificarlo, el orden de prioridad para el despacho de naves será el mismo que corresponde al establecido para la recepción de naves.

D-020318 Los documentos para el despacho serán entregados a bordo por el Capitán de Puerto o por su representante.

D-020319 Una vez retirado de a bordo el personal que participa en el despacho, la nave izará sus escalas y quedará incomunicada. Solo está permitido al práctico abordar la nave despachada para efectos de efectuar las maniobras correspondientes, incluyendo al personal de gavieros en los casos de muelles o amarre a boyas autorizados.

SECCION IV

EL ZARPE Y ARRIBO DE NAVES PESQUERAS

D-020401 Toda nave pesquera que cuente con Permiso de Pesca y que se encuentre incluida en los listados de embarcaciones pesqueras autorizadas a realizar actividades extractivas que publica el Ministerio de Pesquería, deberá solicitar el respectivo despacho antes de hacerse a las faenas de pesca, en los formatos establecidos por la Autoridad Marítima para tal efecto.

D-020402 La Dirección General aprobará mediante Resolución Directoral los formatos a ser usados para el zarpe y arribo de las naves pesqueras denominados "Declaración de Zarpe y Arribo".

D-020403 Cuando la nave pesquera zarpe directamente hacia otro puerto, deberá consignarse en el despacho el puerto al que se dirige.

D-020404 Cuando una nave zarpe a zona de pesca se consignará en el despacho la ubicación aproximada de dicha zona, debiendo presentarse a la Capitanía de Puerto donde arribe, la declaración de arribo. En caso que la nave arribe a puerto distinto al consignado en el despacho, deberá comunicarlo en forma inmediata a la Capitanía de Puerto de arribo, donde presentará la protesta correspondiente.

D-020405 Las naves que zarpen o arriben del extranjero deberán dar cumplimiento, en lo aplicable, a los procedimientos establecidos en las Secciones I, II y III del presente Capítulo.

SECCION V

ZARPE Y ARRIBO DE NAVES RECREATIVAS

D-020501 Toda nave recreativa deberá contar con la correspondiente autorización para zarpar de un puerto de las instalaciones de un club náutico o marinas.

D-020502 El zarpe para naves recreativas que tengan como fin una navegación menor de 24 horas, será controlado directamente por los clubes náuticos o marinas, sin perjuicio de la fiscalización que le corresponde a la Autoridad Marítima. En caso de no existir un club náutico o marina en la localidad, la autorización de zarpe será solicitada a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

D-020503 Los clubes náuticos deberán llevar un registro de control de zarpe-arribo o bitácora, donde se anotará previo al zarpe de la nave la siguiente información:

a) Nombre, matrícula y tipo de nave.

- b) Nombre y número de título del capitán, piloto o patrón.
- c) Relación de tripulantes.
- d) Fecha y hora de zarpe.
- e) Destino.
- f) Hora estimada de arribo.
- g) Firma del capitán, piloto o patrón.

D-020504 La autorización de zarpe para naves recreativas que tengan como fin una navegación de más de 24 horas, será otorgada por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción a través del club náutico respectivo, previa presentación de la declaración de zarpe según formato establecido.

D-020505 En aquellos puertos donde existan instalaciones apropiadas para la atención de naves recreativas, se podrá llevar a cabo el despacho y recepción de naves recreativas hacia o desde puerto extranjero, previa coordinación y autorización de la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

D-020506 El zarpe-arribo de naves recreativas hacia o procedentes puertos extranjeros, se sujetará en lo aplicable a lo dispuesto en las Secciones I, II y III del presente Capítulo.

D-020507 Las embarcaciones de recreo provenientes del extranjero en tránsito y que arriben a puertos, clubes náuticos o a marinas autorizadas, sólo para realizar abastecimientos, no requerirán efectuar los trámites y pagos por Recepción, Despacho y Salida, siempre y cuando que la tripulación permanezca a bordo o dentro del recinto del muelle del puerto, club náutico o marina. Los Capitanes de Puerto verificarán el arribo, abastecimiento y zarpe de las embarcaciones, así como el cumplimiento de las condiciones antes indicadas.

SECCION VI LA ARRIBADA FORZOSA

D-020601 Se considera arribada forzosa las que a continuación se indican:

- 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.
- e) Cualquier otra razón de fuerza que lo obligue a tomar esta decisión.

D-020601 Al arribar a puerto se deberá presentar una protesta ante el Capitán de Puerto, a fin de que previa investigación sumaria califique el hecho.

D-020602 Toda nave que entre a puerto de arribada forzosa, quedará incomunicada hasta que la Autoridad Marítima la admita con la libre plática.

D-020603 El resultado de la investigación sumaria debe ser comunicada a las demás autoridades que intervienen en la recepción y despacho de naves.

D-020604 Las naves con arribadas que sean calificadas como forzosas, serán puestas en libre plática, quedando exentas del pago de derecho, siempre que no se practiquen operaciones comerciales.

D-020605 Las arribadas no calificadas como forzosas, obligan a las naves que las efectúan, al pago de todos los derechos de puerto y a las sanciones que, por falta de documentos de entrada, señale este Reglamento.

D-020606 El Capitán de Puerto ejercerá estricta vigilancia sobre las naves de arribada forzosa, para verificar que realicen el propósito por el que ingresaron al puerto.

D-020607 La nave que haga entrada de arribada forzosa a un puerto para solicitar el despacho de salida, deberá presentar la documentación exigida para el despacho de nave que corresponda.

SECCION VII LOS BUQUES DE GUERRA

D-020701 Para los efectos del Reglamento se entiende por buque de guerra a todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores

distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación esté uniformada y sometida a disciplina militar.

D-020702 Las arribadas que los buques de guerra de bandera extranjera deban realizar a puertos de la República serán autorizadas por el Ministro de Defensa a través del Ministerio de Relaciones Exteriores. El Ministro de Defensa oportunamente hará de conocimiento de la Autoridad Marítima estos arribos.

D-020703 Los buques de guerra extranjero que ingresen a puertos peruanos están obligados a cumplir las disposiciones vigentes en materia de seguridad, contaminación, sanitaria y de policía marítima, así como las reglamentaciones portuarias.

D-020704 Los buques de guerra de bandera extranjera que arriben a puerto peruano en misión de carácter comercial, estarán sujetos a todas las reglamentaciones y obligaciones aplicables a los buques mercantes.

D-020705 Los Capitanes de Puerto señalarán el fondeadero que los buques de guerra extranjeros deben ocupar.

D-020706 Los buques de guerra de bandera extranjera están obligados a tomar práctico, para efectos de las operaciones en muelles.

D-020707 La visita y permanencia de buques de guerra de bandera extranjera a puertos nacionales y su tránsito por el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, se regirán por las disposiciones reglamentarias vigentes sobre la materia.

D-020708 La Autoridad Marítima podrá prestar auxilio a los comandantes de los buques de guerra extranjero que lo soliciten, en caso de desorden o actos ilícitos cometidos a bordo de su buque, sin que esto signifique una violación de su status especial.

CAPITULO III

PERMANENCIA DE NAVES EN PUERTO

SECCION I

RESTRICCIONES Y OBLIGACIONES

D-030101 Durante su permanencia en los puertos de la República las naves sólo podrán hacer uso de señales visuales o acústicas, ciñéndose estrictamente a las instrucciones del Código Internacional de Señales y el Reglamento para Prevenir Abordajes en el Mar, quedando prohibido el empleo de sirenas y silbatos para llamar o pedir embarcaciones o remolques, así como manifestaciones similares de cualquier índole ajenas a las necesidades de la navegación.

D-030102 Mientras las naves se hallen fondeadas en puerto, les está permitida la comunicación con estaciones costeras y para atender o enviar la señal internacional de auxilio, estando prohibido establecer cualquier otro tipo de comunicación con el país o extranjero.

D-030103 Está prohibido desde las naves en fondeadero, disparar armas de fuego, arrojar al mar materiales explosivos y emplear cualquier artefacto pirotécnico.

D-030104 Las naves que presten servicios en bahía no permanecerán atracadas a los portalones o escalas, sino el tiempo necesario para la faena que deban realizar. Las que tengan que esperar, lo harán a una distancia que no interrumpa el tránsito de naves, no estando permitido que naves no autorizadas se abarloen.

D-030105 La administración de los terminales deberá hacer de conocimiento de las Capitanías de Puerto cualquier cambio de amarradero.

D-030106 Está prohibido a toda nave amarrada o fondeada en puerto, hacer fuego sobre cubierta, sea cual fuere el motivo o causa.

D-030107 Los patrones de los remolcadores están obligados a ponerse a las órdenes de la Autoridad Marítima, toda vez que sea necesario para auxilio de las naves en puerto.

D-030108 Durante la permanencia en puerto, las naves deberán estar convenientemente lastradas, para que puedan maniobrar o ser removidas prontamente en caso de emergencias.

D-030109 Todos los buques deberán amarrarse dentro de los puertos con sus propias espías o con las que proporcione la empresa portuaria, y colocar discos guardarratas en todas aquellas amarras que los vinculan con tierra.

D-030110 Está prohibido tender cabos o cables que crucen canales, dársenas o diques que impidan el tránsito de las naves.

D-030111 Está prohibido escorar la nave o hacer operaciones que pongan a la misma en malas condiciones de estabilidad, estas operaciones podrán efectuarse en lugares donde lo indique la Capitanía de Puerto.

D-030112 Toda nave de pasajeros, debe estar provista de escalas o planchadas para permitir el desembarco de los pasajeros en condiciones de seguridad adecuadas.

D-030113 Las escalas, portalones o planchadas de acceso a las naves deberán estar en perfecto estado de conservación y las que permanezcan colocadas durante la noche deben tener una luz blanca de intensidad suficiente para hacerlas visibles.

D-030114 Toda vez que sea necesario realizar prueba de máquinas en el interior del puerto, se requerirá la autorización de la Capitanía de Puerto previa coordinación con la administración portuaria. Se deberán reforzar las amarras y colocar señales para advertir a las naves próximas.

D-030115 Cuando existan razones de seguridad o de orden público, el Capitán de Puerto, podrá impedir la salida y/o entrada al puerto de las naves, o disponer normas transitorias de tráfico hasta que cesen las causas que las motivaron.

D-030116 Toda nave amarrada a muelle iluminará su costado o parte más saliente del casco, hacia el agua, por lo menos con una luz provista de pantalla. Las naves amarradas que hayan fondeado anclas, mantendrán encendida una luz blanca en la proa, de forma tal, que ilumine la cadena del ancla, sin encandilar a los que se aproximen.

D-030117 Las naves que requieran arriar sus embarcaciones salvavidas para efectuar pruebas, deberán solicitar autorización a la Capitanía de Puerto.

CAPITULO IV

LA SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE NAVES

SECCION I

SISTEMA DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO DE NAVES EN PUERTO (TRAMAR)

D-040101 El Sistema de Seguridad para el tráfico de naves en puerto está destinado a brindar seguridad y orden en el flujo del tráfico en demanda o salida de los fondeaderos y muelles. Mediante este sistema se informará, asesorará y se dará órdenes a las naves que se encuentran dentro de dichas zonas, para que ejecuten sus movimientos en forma segura y en un orden preestablecido por la Capitanía de Puerto, minimizando las posibilidades de siniestro.

D-040102 Este sistema es establecido por la Autoridad Marítima en los puertos, cuando así lo considere conveniente para la seguridad de la navegación y maniobras.

D-040103 El sistema permite comunicar a las naves la ubicación e intenciones de otras naves, los peligros a la navegación, reportes del tiempo y cualquier otra información necesaria. Hace posible brindar asesoramiento para evitar siniestros.

D-040104 Las naves antes de efectuar sus movimientos para ingresar a puerto, fondeadero, o muelle, o para salir de ellos, deberán solicitar y acatar las ordenes respectivas dadas por el controlador el sistema TRAMAR.

D-040105 Las comunicaciones con TRAMAR se efectuarán en la frecuencia 156.950 Mhz (Canal 19 VHF) y como canal alterno el 70, siendo el idioma a emplearse el castellano. Si una nave estuviera limitada para el empleo del idioma castellano, utilizará las abreviaturas establecidas internacionalmente en el manual del servicio móvil marítimo indicadas en el apéndice 14 del manual de la U.I.T.

D-040106 Las naves que estén por arribar a puerto deberán iniciar las comunicaciones con TRAMAR cuando se encuentren a diez millas del puerto.

D-040107 TRAMAR llevará un libro de anotación de órdenes e incidencias en el puerto, el que servirá como prueba en caso de siniestros.

D-040108 La Autoridad Marítima, mediante Resolución Directoral dictará las disposiciones de detalle para el buen funcionamiento del sistema, siendo responsabilidad de los Capitanes de Puerto efectuar las coordinaciones necesarias con los administradores de puertos, agencias marítimas, prácticos, empresas navieras y demás personas vinculadas al movimiento de naves.

SECCION II

SISTEMA DE INFORMACION SOBRE POSICION DE LAS NAVES

D-040201 Las naves de bandera nacional de un arqueo bruto mayor de 257.44 (350 TRB) y las naves extranjeras de cualquier tonelaje que naveguen en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables deberán comunicar su posición a la Autoridad Marítima para que ésta, en caso de emergencia, preste el auxilio necesario.

D-040202 Las naves indicadas en el artículo anterior están obligadas a informar su posición a la Autoridad Marítima cuando naveguen con intenciones de ingreso o salida del Dominio Marítimo, en demanda o salida de puerto, en tránsito, o realizando cualquier otra actividad autorizada.

D-040203 La información estará referida a:

- a) Su situación al momento de ingresar o salir del dominio marítimo, ríos y lagos navegables.
- b) Su situación cuando se encuentre navegando u operando dentro del dominio marítimo, ríos y lagos navegables.
- c) Su plan de navegación cuando zarpen de puerto en navegación de travesía.
- d) Cambios o correcciones de la derrota.

D-040204 La Dirección General mediante Resolución Directoral dictará las disposiciones de detalle que regulen el Sistema, incluyendo los formatos de transmisión, frecuencias y medios de comunicación a emplearse.

D-040205 Las Agencias Marítimas presentarán a las Capitanías de Puerto, previo al zarpe y como requisito para obtener la licencia de salida, el plan de navegación de la nave firmado por su capitán.

D-040206 Los armadores y los agentes marítimos serán responsables de hacer conocer oportunamente a los capitanes de las naves los alcances del Sistema y sus obligaciones.

D-040207 El control de naves nacionales de un arqueo bruto menor de 257.44 (350 TRB) estará a cargo de las Capitanías de Puerto, así como su ploteo y control de salidas y entradas a Puerto.

D-040208 En el ámbito fluvial y lacustre las Capitanías de Puerto informarán a la Dirección General, el ingreso y salida de toda nave extranjera y de naves nacionales de un arqueo bruto mayor de 372.17 (500 TRB).

SECCION III

SISTEMA DE INFORMACION DE AVISTAJES EN LA MAR (SIAMAR) Y DEL USO DE RADIOBALIZAS A BORDO

D-040301 Con el fin de facilitar el sistema de búsqueda y salvamento, las naves de bandera nacional están obligadas a informar, a la Autoridad Marítima, la situación y posición de todas las naves avistadas durante su navegación por el mar, ríos y lagos navegables.

D-040302 Con el fin de proveer de un sistema de posicionamiento para auxilio oportuno a las personas que se encuentren en una nave en emergencia en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, todas las naves de un arqueo bruto mayor de 13.30 (20 TRB), y las menores de 13.30 (20 TRB) que se alejen a más de 15 millas de la línea de costa, deberán tener a bordo una radio-baliza de 406 Mhz, debidamente aprobada por la Autoridad Marítima.

D-040303 Las radiobalizas serán activadas únicamente en situaciones de emergencia de la nave, su activación indebida conllevará a la imposición de una sanción.

D-040304 La Dirección General mediante Resolución Directoral dictará las disposiciones

de detalle para el correcto funcionamiento del sistema SIAMAR y sobre el uso de radiobalizas.

SECCION IV

LAS REGLAS DE NAVEGACION PARA PREVENIR ABORDAJES EN LA MAR

D-040401 El capitán, patrón o práctico de toda nave, deberá dar cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar de 1972; asimismo, a las reglamentaciones nacionales especiales que sean establecidas para la navegación en radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores.

D-040402 El capitán, patrón o práctico de toda nave, no deberá permitir que se exhiba otras luces o se use otras señales de niebla que las que son requeridas por el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

CAPITULO V

LA PRESTACION DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE

SECCION I

LA PRESTACION DEL PRACTICAJE

D-050101 El practicaaje consiste en las tareas que realiza a bordo de las naves el personal especializado y autorizado para asesorar al capitán en maniobras y reglamentaciones náuticas, circunstancia que no afectará a las atribuciones y responsabilidades del capitán, quien conservará en todo momento el mando de su nave.

D-050102 El practicaaje constituye un servicio de interés público, así como para la seguridad de la vida humana y de la propiedad en el medio acuático, debiendo ser ejercido por los prácticos autorizados.

D-050103 Las personas naturales o jurídicas que prestan servicio de practicaaje deberán contar con licencia otorgada por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

D-050104 Las naves de un arqueo bruto mayor de 372.17 (500 TRB) están obligadas a tomar práctico en los casos siguientes:

- a) Para conducir la nave que llega a puerto, desde el fondeadero hasta amarrarla a boyas, acoderarla a muelle o hasta el lugar señalado por la Capitanía de Puerto.
- b) Para sacar la nave desde cualquiera de los lugares mencionados en el inciso anterior, hasta ponerla en franquía o libre de obstáculo para emprender viaje.
- c) Para cambiar de muelle o dar vuelta sobre el mismo.
- d) Para efectuar maniobras de abarloamiento.
- e) En los casos en que el Capitán de Puerto juzgue necesario el empleo del Práctico.

D-050105 Mientras ejerce sus funciones a bordo de una nave, el práctico deberá cumplir las órdenes del Capitán en lo relativo al servicio de practicaaje.

D-050106 El Capitán de la nave está obligado a suministrar toda la información real concerniente a las características de la nave solicitada por el práctico.

D-050107 En el Lago Titicaca no es obligatorio el practicaaje.

D-050108 Los prácticos sólo podrán ejercer sus funciones en los puertos y amarraderos que se indican en sus respectivas licencias, y en tanto éstas se encuentren vigentes.

D-050109 No es obligatorio la prestación del practicaaje en los siguientes casos:

- a) Cuando las dragas estén efectuando trabajo de dragado en el puerto.
- b) Mientras las naves de investigación científica se encuentren en el área de sus operaciones efectuando dichas labores.
- c) Cuando las naves se desplacen sobre un mismo muelle marginal.
- d) En los casos en que el Capitán de Puerto así lo considere.

D-050110 Está prohibido detener o interrumpir la prestación del servicio de practicaaje durante la maniobra, bajo cualquier circunstancia. El servicio de practicaaje comprende a los remolcadores, el personal de muelle y la tripulación de las naves involucradas.

D-050111 En lugares donde el servicio de practicaaje es obligatorio, los capitanes de las

naves están prohibidos de efectuar maniobras en puerto sin contar con práctico.

D-050112 En naves de eslora mayor a 200 metros será obligatorio el uso de dos prácticos.

D-050113 Los buques de Guerra de bandera extranjera, que se encuentren o no en tráfico comercial, deberán emplear práctico para las maniobras en el puerto.

D-050114 En los puertos donde no exista práctico de muelle el servicio podrá ser prestado por prácticos de muelle de otros puertos. La misma regla será aplicada para los prácticos de boyas de amarre.

D-050115 Son deberes y obligaciones de los Prácticos:

a) Durante el desempeño de una comisión de practicaje, el Práctico deberá permanecer a bordo todo el tiempo que dure la maniobra.

b) Finalizado el practicaje deberá presentar a la Capitanía de Puerto el formato "Reporte del Práctico", firmada por el Capitán de la Nave.

c) Informar por escrito y por la vía más rápida a la Capitanía de Puerto sobre los accidentes, obstáculos u otras ocurrencias que afecten a la navegación.

d) Denunciar ante la Capitanía de Puerto, todos los actos u omisiones que impliquen violación a las leyes reglamentos, ordenanzas y disposiciones vigentes, relativos a la prestación del practicaje.

e) Abstenerse de prestar servicio de practicaje cuando se haya dispuesto el cierre de puerto.

f) No ejercer empleo o actividades públicas o privadas que signifique incompatibilidad con su función de Práctico, por razones de orden ético o jerárquico, que le impidan la prestación de un servicio eficiente y oportuno.

g) Cumplir con los servicios de emergencia que le ordene el Capitán de Puerto o de auxilio a otra nave, salvo razones de fuerza mayor.

h) Cumplir con las disposiciones dictadas por la Capitanía de Puerto relativas al practicaje.

D-050116 El práctico deberá informarse del estado de los implementos de maniobra y de la condición de gobierno de la nave, si éstos no se encuentran en buen estado se abstendrá de brindar el servicio de practicaje y pondrá el hecho en conocimiento de la Capitanía de Puerto.

D-050117 Los Capitanes de Puerto, en coordinación con los prácticos, establecerán mediante Resolución de Capitanía los elementos de seguridad requeridos en condiciones normales para las maniobras de practicaje, tales como remolcadores, cadenas, anclas, espías de amarre.

D-050118 Cuando las condiciones de mar no son normales, el práctico determinará el número de remolcadores, espías y otros elementos adicionales de maniobra requeridos para llevar a cabo el practicaje. En caso de no contar con los elementos necesarios, deberá abstenerse de prestar sus servicios y comunicar tal circunstancia a la Capitanía de Puerto.

D-050119 Las Capitanías de Puerto deberán llevar un registro de los Prácticos autorizados por la Dirección General en su jurisdicción, así como un registro de los practicajes que realicen, revalidaciones de títulos y sanciones.

SECCION II

LA PRESTACION DEL PILOTAJE FLUVIAL

D-050201 El pilotaje consiste en el asesoramiento que brindan los prácticos a las naves durante la navegación por los ríos.

D-050202 Los capitanes y patrones fluviales y lacustres, por su experiencia en la zona donde operan, están relevados de la contratación de prácticos para el pilotaje y/o practicaje.

D-050203 Las maniobras de atraque y desatraque en los puertos fluviales constituyen una continuidad del pilotaje que se efectúa a lo largo de los ríos.

D-050204 De acuerdo con lo dispuesto en el artículo D-020502, el pilotaje es obligatorio para las naves de bandera extranjera de un arqueado bruto mayor de 219.53 (300 TRB) en los ríos navegables.

D-050205 Se aplicará al pilotaje fluvial las disposiciones de la sección anterior en cuanto

corresponda.

PARTE "E" DEL PERSONAL EMBARCADO

CAPITULO I PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE

SECCION I CLASIFICACION

E-010101 El Personal de la Marina Mercante Nacional se clasifica:

a) Por el área de trabajo en:

- Marítimo.
- Fluvial.
- Lacustre.

b) Por su categoría en:

- Capitanes Mercantes.
- Oficiales Mercantes.
- Especialistas Mercantes.
- Marineros Mercantes.

c) Por la naturaleza de sus funciones en:

- De Cubierta.
- De Ingeniería.
- De Comunicaciones.
- Administración y Servicios.

E-010102 La tripulación de las naves deberá encontrarse matriculada en los registros de la Dirección General o Capitanía de Puerto correspondiente y contar con Libreta de Embarco.

E-010103 Son Oficiales los ciudadanos peruanos que se encuentren en alguna de las siguientes condiciones:

a) Los que habiendo obtenido el título profesional en los Centros Académicos de Formación Marítima debidamente reconocidos, y posean el Título de Idoneidad expedido por la Dirección General, que los acredite como tales.

b) Los que actualmente se desempeñan como Pilotos o Ingenieros, y que posean el Título de Idoneidad correspondiente expedido por la Dirección General.

c) Los que habiendo cursado estudios en Centros Académicos de Formación Marítima de otros países, obtienen de la Dirección General el Título que los acredite como tales, previa convalidación.

d) Los Oficiales de la Marina de Guerra del Perú, que hayan pasado a la situación de retiro y que posean el Título de Idoneidad correspondiente expedido por la Dirección General.

e) Los profesionales que sean requeridos a bordo a solicitud del armador, y que a juicio de la Dirección General, se le expida el título correspondiente para formar parte de la tripulación de una nave.

E-010104 La tripulación de una nave tendrá la siguiente escala jerárquica en forma descendente dentro de su respectiva especialidad, de acuerdo con los Títulos expedidos por la Dirección General:

a) Capitanes.

b) Oficiales de Cubierta.

- Primer Piloto.
- Segundo Piloto.
- Tercer Piloto.

c) Oficiales de Ingeniería.

- Jefe Ingeniero.
- Primer Ingeniero.
- Segundo Ingeniero.

- Tercer Ingeniero.
- d) Radioperadores.
- e) Especialistas.
- f) Marineros de Cubierta y de Ingeniería.

El Personal de ingeniería, motoristas y electricistas, podrán desempeñar sus funciones en cualquier tipo de nave marítima, fluvial o lacustre, indistintamente, de acuerdo al título que ostenten.

E-010105 Los Especialistas Mercantes Marítimos tendrán los siguientes títulos y denominaciones:

- a) De Cubierta.
 - Patrón de Cabotaje.
 - Patrón de Bahía.
 - Contramaestre.
- b) De Ingeniería.
 - Motorista.
 - Electricista.
- c) Administración y Servicios.

El Personal de ingeniería, motoristas y electricistas podrán desempeñar sus funciones en cualquier tipo de nave marítima, fluvial o lacustre, indistintamente, de acuerdo al título que ostenten.

E-010106 Los Oficiales de la Marina de Guerra, en situación de retiro, podrán optar a los siguientes títulos de la Marina Mercante Nacional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos:

Alférez de Fragata	Tercer Piloto o Tercer Ingeniero.
Teniente Primero	Segundo Piloto o Segundo Ingeniero.
Capitán de Corbeta	Primer Piloto o Primer Ingeniero.
Capitán de Fragata	Capitán de Travesía o Jefe Ingeniero.

E-010107 Son Marineros Mercantes Marítimos, aquéllos que acrediten haber culminado satisfactoriamente el curso de formación correspondiente dictado por un Centro Académico de Formación Marítima reconocido por la Dirección General, y que hayan obtenido de la Autoridad Marítima el Título y la Libreta de Embarco correspondiente.

E-010108 Los Marineros Mercantes Marítimos tendrán las siguientes categorías:

- a) De Cubierta.
- b) De Ingeniería.

E-010109 El Personal Subalterno de la Armada, en situación de retiro, podrá optar los títulos correspondientes abajo designados, previo cumplimiento de los requisitos establecidos:

- a) Patrón de Cabotaje.- Técnicos y Oficiales de Mar Primeros de la especialidad de señaleros o maniobristas.
- b) Patrón de Bahía.- Oficiales de Mar Segundos o grado superior de la especialidad de señaleros o maniobristas.
- c) Radioperadores.- Técnicos y Oficiales de Mar de la Especialidad de Radio.
- c) Motorista.- Oficiales de Mar Segundos o grado superior de la especialidad de Motorista.
- d) Contramaestre.- Oficiales de Mar Terceros, maniobristas o señaleros con dos años de embarco en el grado.
- e) Electricista.- Técnicos u Oficiales de Mar Primeros de la especialidad de Electricistas.

DEL PERSONAL MERCANTE FLUVIAL

E-010110 El Personal Mercante Fluvial es aquél que posee la libreta de embarco expedida reglamentariamente por la Autoridad Marítima, para desempeñarse en naves fluviales.

E-010111 El Personal de Oficiales Mercantes Fluviales se clasifica en:

- Patrón Fluvial.
- Práctico Fluvial.
- Contramaestre Fluvial.

E-010112 El Personal Subalterno de la Marina de Guerra del Perú en situación de Retiro, podrá optar a los siguientes Títulos de la Marina Mercante Fluvial, previo cumplimiento de los requisitos establecidos:

- a) Patrón Fluvial.- El Técnico de la especialidad de práctico con cinco o más años de servicios efectivos prestados en dicha especialidad.
- b) Práctico Fluvial.- El Oficial de Mar Primero o Segundo de la especialidad de práctico, con cuatro o más años de servicios efectivos prestados en dicha especialidad.
- c) Contramaestre Fluvial.- Los Técnicos, Oficiales de Mar Primeros y Segundos, de cualquiera de las especialidades de cubierta.

DEL PERSONAL MERCANTE LACUSTRE

E-010113 El Personal Mercante Lacustre, es aquél que posee libreta de embarco expedida reglamentariamente por la Autoridad Marítima, para desempeñarse en naves lacustres.

E-010114 El personal de Marinería de la Marina de Guerra del Perú, que haya cumplido satisfactoriamente el Servicio Militar Obligatorio podrá solicitar la Libreta de Embarco, previo cumplimiento de los requisitos establecidos.

E-010115 Los Títulos de los oficiales y/o especialistas no considerados en el Reglamento y que hayan sido otorgados con anterioridad a la expedición del mismo por la Dirección General, continuarán vigentes hasta que el titulado cese en su actividad.

SECCION II MATRICULA

E-010201 La matrícula del personal mercante marítimo, fluvial y lacustre, en la forma establecida en el Reglamento, es obligatoria, constituyendo requisito indispensable para el desempeño de sus funciones o actividades. La matrícula se efectuará por una sola vez.

E-010202 El personal mercante deberá matricularse, según corresponda, en los lugares que se indican a continuación:

- a) Los Oficiales Mercantes Marítimos, en la Dirección General.
- b) Los Oficiales Mercantes Fluviales, en la Capitanía de Puerto de Iquitos.
- c) Los Oficiales Mercantes Lacustres, en la Capitanía de Puerto de Puno.
- d) Los Especialistas Mercantes Marítimos, en la Dirección General.
- e) Los Marineros Mercantes Marítimos, en la Capitanía de Puerto del Callao.
- f) Los Marineros Mercantes Fluviales, en la Capitanía de Puerto de Iquitos.
- g) Los Marineros Mercantes Lacustres, en la Capitanía de Puerto de Puno.

E-010203 Deberán llevarse Registros de Matrícula para cada tipo de Matrícula de las indicadas en el artículo anterior.

E-010204 En adición al Registro de Matrícula, deberá llevarse un legajo personal para cada matriculado, el cual se iniciará al momento de la matrícula con el llenado del formato de inscripción.

E-010205 Sólo pueden ser inscritos en los Registros de matrícula, los peruanos mayores de 18 años y menores de 70 años. No podrán ser matriculados los omisos al Servicio Militar Obligatorio.

E-010206 Los matriculados deberán revalidar la matrícula cada dos (2) años, a partir de la fecha de la inscripción, para lo cual deberán aprobar satisfactoriamente el examen médico correspondiente y otros requisitos establecidos. La revalidación quedará asentada en la Libreta de Embarco respectiva.

E-010207 Cuando un matriculado se encuentre imposibilitado de renovar su matrícula por encontrarse navegando en el extranjero, deberá proceder de la siguiente manera:

- a) Si se encuentra embarcado en nave de bandera nacional, la libreta tendrá vigencia hasta que retorne a Territorio Nacional, debiendo el interesado enviar una comunicación a la Autoridad Marítima para mantener vigente la matrícula.
- b) Si se encuentra embarcado en nave de bandera de otro país, gestionará la renovación ante el Cónsul Peruano del Puerto al que arribe días antes de la fecha de vencimiento de su matrícula, debiendo presentar en adición a su solicitud un certificado de embarco y otro

médico, para que el Cónsul pueda proceder a comunicar este hecho a la Dirección General.

E-010208 La Dirección General y las Capitanías de Puerto indicadas en el Art. E-010202 cancelará la matrícula por las causales siguientes:

- a. Fallecimiento.
- b. Incapacidad física permanente.
- c. Límite de 70 años de edad.
- d. No renovar la matrícula en el período de un año después de la fecha en que correspondió efectuarlo.
- e. A solicitud del interesado.
- f. Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.
- g. Reincidencias en faltas de subordinación, disciplina o cumplimiento en el servicio.
- h. Ineptitud y negligencia reiteradas en el servicio.
- i. Embriaguez habitual.
- j. Adicción al uso de drogas.
- l. Deserción.
- m. Por infracciones consideradas graves por la Autoridad Marítima.

E-010209 Se podrá efectuar la reinscripción de la Matrícula cancelada por las causales indicadas en el artículo anterior, incisos (d) y (e), previo cumplimiento de los requisitos establecidos.

E-010210 El documento de identidad de la Gente de Mar es la Libreta de Embarco, el mismo que constituye la constancia de matrícula.

SECCION III OBTENCION DE TITULOS

E-010301 La dirección y manejo de las naves mercantes nacionales estará confiada a profesionales peruanos, no pudiendo ejercer sus funciones si carecen del Título correspondiente al cargo que desempeña.

E-010302 La Dirección General expedirá los Títulos de oficiales de la Marina Mercante Nacional, a todos aquéllos que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento.

E-010303 Los Títulos correspondientes a las diversas categorías se obtendrán después del tiempo de embarco establecido en este Reglamento y previo examen de competencia, rendido en el lugar designado y ante un jurado dispuesto por la Dirección General.

E-010304 Los exámenes de promoción del personal de la Marina Mercante Nacional, se realizarán cuatro veces al año; en los meses de Enero, Abril, Julio y Octubre, para el personal marítimo y una vez al año, en el mes de Agosto, para el fluvial y lacustre.

E-010305 Los centros académicos de formación marítima, fluvial y lacustre reconocidos por la Dirección General y en coordinación con esta, prepararán los programas y exámenes para la Gente de Mar, en cumplimiento al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y normas nacionales vigentes.

E-010306 Los centros académicos de formación marítima dictarán cursos de capacitación del tipo "Residente" y por "Extensión" para la Gente de Mar, a fin de prepararlos para los exámenes de promoción a las diferentes categorías.

E-010307 Los Títulos de Capitanes, Oficiales y especialistas mercantes marítimos, fluviales y lacustres serán conferidos y expedidos mediante Resolución Directoral por la Dirección General.

E-010308 La jerarquía y equivalencia entre el Capitán y los oficiales mercantes marítimos es la siguiente:

- a) Capitán.
- b) Jefe Ingeniero.
- c) Primer Piloto, Primer Ingeniero.
- d) Segundo Piloto, Segundo Ingeniero.
- e) Tercer Piloto, Tercer Ingeniero, Radio Operador.

E-010309 Los Capitanes y Oficiales que hayan permanecido más de cuatro años sin ejercer su cargo, no podrán salir a la mar con responsabilidad de guardia o mando a

bordo, si es que antes no acreditan lo siguiente:

a) Haber cumplido los siguientes tiempos de embarco:

1) Capitanes y Oficiales de Cubierta.- Tres (3) meses de viaje en el cargo inmediato inferior o como adjunto, inmediatamente antes de incorporarse al cargo para el cual los habilite el título que ostente.

2) Oficiales Ingenieros.- Tres (3) meses de viaje en el cargo inmediato inferior o como adjunto, inmediatamente antes de incorporarse al cargo para el cual lo habilite el título que tenga.

b) Haber superado satisfactoriamente el embarco y responsabilidades anteriores.

c) Haber terminado satisfactoriamente un curso de actualización en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General.

d) Cumplir con las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales vigentes.

e) Presentar el Certificado de Aptitud Física expedido por un centro médico.

SECCION IV

REQUISITOS PARA OBTENER EL TITULO

E-010401 Además de las condiciones generales indicadas en la Sección III, para obtener el título, especialidad de cubierta, se necesitan satisfacer los siguientes requisitos:

a) Para Capitán:

1) Poseer título de Primer Piloto.

2) Haber navegado cinco (5) años como primer piloto en buques de travesía de la marina mercante, mayores de 1600 toneladas de registro bruto, o en naves de cabotaje de igual porte. De estos cinco años, por lo menos tres (3) años en aguas sin límites.

3) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

4) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

b) Para Primer Piloto:

1) Poseer título de Segundo Piloto.

2) Haber navegado tres (3) años como Segundo Piloto o en rango superior, dos de los cuales cuando menos como oficial encargado de la guardia de navegación en viajes en aguas sin límite, en naves de un arqueado bruto mayor de 1236.67 (1600 TRB).

3) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

4) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

c) Para Segundo Piloto:

1) Poseer título de Tercer Piloto.

2) Haber navegado dos (2) años como Tercer Piloto o rango superior.

3) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

4) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

d) Para Tercer Piloto:

1) Poseer título de Oficial de Marina Mercante en la especialidad de cubierta.

2) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

3) Haber prestado servicio en el área de navegación en naves durante un período de embarco no inferior a nueve (9) meses, dentro del programa de caso del inciso 1), realizando funciones como oficial ayudante de guardia de navegación, bajo la supervisión de un oficial competente.

e) Para Patrón de Cabotaje:

1) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

2) Haber cumplido (3) años de embarco, de los cuales uno cuando menos, actuando como encargado de la guardia de navegación o patrón de bahía.

3) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar

en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

f) Para Patrón de Bahía:

- 1) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.
- 2) Haber cumplido tres (3) años de embarco como Tripulante de embarcaciones de bahía.
- 3) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

g) Para Contramaestre:

- 1) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.
- 2) Haber cumplido un mínimo de tres (3) años de como timonel.
- 3) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

h) Para Timonel:

- 1) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.
- 2) Haber cumplido un año de embarco con un mínimo de seis (6) meses de práctica de los deberes propios de las guardias de navegación.
- 3) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

E-010402 Además de las condiciones generales indicadas en la Sección V, para obtener el título en el área de ingeniería, se debe cumplir con los requisitos siguientes:

a) Para Jefe-Ingeniero:

- 1) Poseer título de Primer Ingeniero.
- 2) Haber prestado servicios durante tres (3) años en el área de ingeniería de buques de la Marina Mercante, con instalación motor principal (i.m.p.) superior a 3000 kw. De estos tres años, por lo menos uno como responsable de la maquina principal.
- 3) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.
- 4) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

b) Para Primer Ingeniero:

- 1) Poseer título de Segundo Ingeniero.
- 2) Haber navegado durante tres (3) años en buques de la Marina Mercante prestando servicios en el área de ingeniería de i.m.p. superior a 750 KW. De estos tres años, uno cuando menos como segundo ingeniero en ingeniería superiores a 3000 KW.
- 3) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.
- 4) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

c) Para Segundo Ingeniero:

- 1) Poseer título de Tercer Ingeniero.
- 2) Haber navegado durante tres (3) años en naves de la Marina Mercante prestando servicios en la sección de ingeniería con máquinas de propulsión superiores a 750 KW. De estos tres años, uno cuando menos de Ingeniero de Guardia en i.m.p. de potencia superior a 3000 KW.
- 3) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.
- 4) Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

d) Para Tercer Ingeniero:

- 1) Poseer título de Oficial de Marina Mercante en la especialidad de ingeniería.
- 2) Demostrar por examen médico su aptitud psicofísica.
- 3) Haber prestado servicios en el área de ingeniería durante un período de embarco no inferior a nueve (9) meses, dentro del período indicado en el inciso 1) como ingeniero

ayudante de guardia, bajo la supervisión de un oficial competente.

e) Para Motoristas:

1) Presentar un certificado de haber realizado estudios de la especialidad en un instituto pedagógico.

2) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

3) Presentar un certificado de haber seguido un curso de familiarización y formación en aspectos de seguridad, en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima.

4) Aprobar el examen en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General, de acuerdo a lo recomendado por los convenios internacionales vigentes.

f) Para Electricista:

1) Presentar un certificado de haber realizado estudios de la especialidad en un instituto pedagógico.

2) Aprobar el examen médico de aptitud psicofísica.

3) Presentar un certificado de haber seguido un curso de familiarización y formación en aspectos de seguridad, en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima.

4) Haber aprobado el examen en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General, de acuerdo a lo recomendado por los convenios internacionales vigentes.

E-010403 Para ser admitidos a exámenes profesionales, los oficiales fluviales, deberán reunir los requisitos siguientes, además de los generales indicados en la Sección III:

a) Para Patrón Fluvial: Haber navegado cinco (5) años como Contra maestre Fluvial, haber observado buen desempeño y conducta, y haber aprobado el examen para patrones fluviales.

b) Para Práctico Fluvial: Haber navegado cuatro (4) años como patrón fluvial, haber observado buen desempeño y conducta y haber aprobado la evaluación efectuada por la Autoridad Marítima.

c) Para Contra maestre Fluvial: Haber navegado cinco (5) años como marinero en los ríos, haber observado un buen desempeño y conducta, poseer el 5to. año de Secundaria y haber aprobado el examen de promoción correspondiente.

E-010404 Para ser admitido a exámenes profesionales, los Oficiales Lacustres deberán reunir los requisitos siguientes, además de los indicados en la Sección III:

a) Para Capitán Lacustre: Haber navegado cuando menos cinco (5) años como piloto lacustre y haber aprobado el examen de promoción correspondiente.

b) Para Piloto Lacustre: Haber navegado tres (3) años como contra maestre lacustre y haber aprobado el examen de promoción correspondiente.

c) Para Contra maestre Lacustre: Haber navegado cinco (5) años como marinero en el lago Titicaca, haber observado un buen desempeño y conducta, poseer el 5to. año de Secundaria y haber aprobado el examen de promoción correspondiente.

E-010405 Los Oficiales y Especialistas de Marina Mercante Nacional, necesitan para obtener el título, además de los requisitos generales indicados en la Sección III del presente Capítulo.

E-010406 Los Capitanes, Oficiales, Especialistas y Marineros deberán contar con el respectivo certificado de competencia para poder prestar servicios en las naves petroleras, químicas, gaseras y demás naves que requieran ser operadas por tripulación especializadas de acuerdo a los Convenios Internacionales vigentes.

SECCION V

FACULTADES A QUE EL TITULO DA DERECHO

E-010501 El título indica la posición jerárquica que tiene la Gente de Mar a bordo de una nave y las facultades a que da derecho.

E-010502 El título de Capitán, Oficial y Especialista mercantes marítimos de cubierta faculta al que lo posee a desempeñar las funciones siguientes:

- a) El Capitán de Travesía: Ejercer su cargo en naves de cualquier tonelaje y navegar en aguas sin límites.
- b) El Primer Piloto: Desempeñar dicho cargo y cubrir guardia como oficial de navegación, a bordo de naves de cualquier tonelaje, y mandar naves de un arqueo bruto menor de 1236.67 (1600 TRB) en aguas sin límite.
- c) El Segundo Piloto: Desempeñar dicho cargo y cubrir guardia como oficial de Navegación, a bordo de naves de cualquier tonelaje, y mandar naves de un arqueo bruto menor de 144.36 (200 TRB) en aguas sin límite, y menores de 761.37 (1000 TRB) en el dominio marítimo.
- d) El Tercer Piloto: Desempeñar dicho cargo y cubrir guardia como oficial de navegación, a bordo de cualquier nave, y mandar naves de un arqueo bruto menor de 372.17 (500 TRB) en el dominio marítimo.
- e) El de Patrón de Cabotaje: Desempeñar funciones de contra maestre a bordo de cualquier nave y mandar naves de un arqueo bruto menor de 372.17 (500 TRB) en litoral nacional.
- f) El de Patrón de Bahía: Desempeñar funciones de contra maestre a bordo de cualquier nave y mandar naves de un arqueo bruto menor de 144.36 (200 TRB) en el litoral nacional.
- g) El de Contra maestre: Desempeñarse como tal a bordo de cualquier nave y cubrir guardia de navegación en naves de cabotaje de un arqueo bruto menor de 144.36 (200 TRB).

E-010503 Los títulos de oficiales y especialistas mercantes marítimos de ingeniería, facultan al que lo posee, para poder desempeñar las siguientes funciones:

- a) El de Jefe Ingeniero: Dirigir el área de ingeniería de cualquier nave y potencia, cualquiera sea el tipo de instalación propulsora principal.
- b) El de Primer Ingeniero: Desempeñarse como primer oficial de ingeniería en cualquier nave y potencia, cubrir guardia en ingeniería y reemplazar al Jefe Ingeniero en las indicadas instalaciones o asumir la jefatura en todas las naves con instalación motora principal de potencia inferior a 3000 kw.
- c) Segundo Ingeniero: Desempeñar dicho cargo y cubrir guardia en ingeniería en naves con cualquier tipo de instalación propulsora principal, y tomar la dirección del área de ingeniería en naves cuya potencia de propulsión principal sea inferior a 1560 kw.
- d) Tercer Ingeniero: Desempeñar dicho cargo y cubrir guardia en ingeniería en naves con cualquier tipo de instalación propulsora principal, y asumir la dirección del área de ingeniería en naves cuya potencia sea inferior a 750 kw.
- e) El de Electricistas: Controlar las instalaciones eléctricas bajo la supervisión de los ingenieros, oficiales de ingeniería de guardia u otros ingenieros de mayor rango.
- f) Los motoristas podrán ejercer funciones de Ayudante de Oficial de Guardia en ingeniería con potencia mayor de 750 kw. Asimismo podrán dirigir o hacer guardia en el área de ingeniería en naves de potencia inferior a 750 kw y en las naves menores dedicados al cabotaje marítimo, navegación fluvial y lacustre.

E-010504 Los títulos de oficiales fluviales faculta al que los posee, para desempeñar las funciones siguientes:

- a) El de Patrón Fluvial: Mandar naves de un arqueo bruto menor de 1236.68 (1600 TRB), en todos los ríos de la región fluvial.
- b) El Práctico Fluvial: Asesorar a los capitanes marítimos y cubrir guardia en naves de cualquier tonelaje en todos los ríos de la región fluvial.
- c) El de Contra maestre Fluvial: Cubrir guardia en naves de cualquier tonelaje y mandar naves de un arqueo bruto menor de 70.48 (100 TRB) en todos los ríos de la región fluvial.

E-010505 El título de oficial lacustre faculta al que lo posee para desempeñar las funciones siguientes en el lago Titicaca:

- a) El de Capitán Lacustre: Mandar naves de cualquier tonelaje.
- b) El de Piloto Lacustre: Cubrir guardia como oficial de navegación en cualquier nave y mandar naves de un arqueo bruto de hasta 219.53 (300 TRB).
- c) El de Contra maestre Lacustre: Para desempeñar trabajos en cubierta y cubrir guardia como oficial de navegación en cualquier nave.

E-010506 Los Oficiales Fluviales no están facultados para ejercer funciones en el mar ni en el Lago Titicaca.

E-010507 Los Oficiales Lacustres no están facultados para ejercer funciones en el mar ni en los ríos.

SECCION VI

FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES Y PATRONES

DE LOS CAPITANES

E-010601 Las facultades, obligaciones y responsabilidades que se encuentran establecidas para los Capitanes Mercantes, son aplicables a toda persona que por habilitación concedida por la Autoridad Marítima o por causa de fuerza mayor, asuma o desempeñe dicho cargo.

E-010602 El Capitán deberá ser peruano y poseer título conferido por la Autoridad Marítima.

E-010603 Son inherentes al cargo de Capitán las facultades siguientes:

a) Mandar la tripulación y dirigir la nave al puerto de destino conforme a las instrucciones que hubiese recibido del armador.

b) Imponer con sujeción a los contratos, a las leyes y al Reglamento, estando a bordo, las sanciones correctivas a los tripulantes que dejen de cumplir sus órdenes o falten a la disciplina, instruyendo la correspondiente investigación sobre los delitos cometidos a bordo en la mar, la cual entregará y denunciará a las autoridades competentes en el primer puerto que arribe.

c) Disponer en caso de urgencia y estando en viaje, las reparaciones en el casco, aparejos y ingeniería de la nave, así como proveerse de los pertrechos que sean necesarios para que pueda continuar y concluir su viaje. Si llegase a un puerto en el que existiesen agentes de la nave, obrará de acuerdo con su armadores a través de éstos.

d) Autorizar testamento a bordo.

e) Desempeñar las funciones de Oficial de Registro para los nacimientos y defunciones a bordo durante la travesía.

E-010604 Son obligaciones del Capitán las siguientes:

a) Conservar y operar, segura, económica y eficientemente la nave, así como la seguridad de los pasajeros, tripulación y carga. Es el representante del propietario, así como delegado de la Autoridad Pública para la conservación del orden y disciplina en la nave.

b) Verificar que los Oficiales de a bordo tomen conocimiento y apliquen el Reglamento en el cumplimiento de sus labores.

c) Cumplir las funciones inherentes a su cargo que le señale el Reglamento, las leyes nacionales y los instrumentos internacionales suscritos y ratificados por el Gobierno Peruano.

d) Dictar las disposiciones convenientes para conservar la nave bien provista y pertrechada y adoptar las medidas necesarias y convenientes para evitar accidentes a bordo.

e) Verificar que la nave cuente con los libros y documentos exigidos de acuerdo al Reglamento, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Perú y demás normas reglamentarias, y que éstos se encuentren vigentes y presentes a bordo.

f) Visar los Diarios de Navegación, Ingeniería y Radio. En caso de siniestro disponer sean puestos a salvo.

g) Recibir en el extranjero como pasajeros a los tripulantes desertores nacionales y a los desembarcados como enfermos de otras naves nacionales, siempre que les sean entregados por los cónsules peruanos. El máximo de dichos pasajeros estará de acuerdo a la capacidad de alojamiento y elementos de seguridad con que cuente la nave.

h) Transportar en su nave a cualquier tripulante nacional que se encuentre abandonado en cualquier puerto extranjero donde no hubiera Cónsul del Perú, previa identificación por las Autoridades competentes del Puerto.

i) No dar asilo o esconder a bordo a delincuentes nacionales o extranjeros y a desertores de los institutos armados.

j) No permitir el embarque de personas que adolezcan de enfermedades mentales o impedimento físico, salvo el caso de que vayan acompañados por alguna personas que los asista, tanto durante el viaje como a su arribo al puerto de destino.

k) Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y reglamentos de navegación, aduanas, sanidad y otros.

l) Conocer a cabalidad, los planos, capacidades, compartimentajes, equipos de navegación, gobierno y comunicaciones, y demás características de la nave y de la maquinaria, así como su estado de operatividad.

E-010605 Además de las indicadas en el artículo precedente, son obligaciones de los Capitanes relacionadas con la seguridad de la navegación durante su estadía en puerto y antes del zarpe, las siguientes:

a) Al recibir el Capitán la confirmación del viaje que se inicia, deberá informar a los Oficiales de a bordo aquellos aspectos concernientes a las operaciones que supervisan, con el fin de permitirles efectuar los preparativos previos y dar las instrucciones necesarias para tener listo el buque para la hora del zarpe.

b) Antes de zarpar, el Capitán deberá cerciorarse que la nave esté en buenas condiciones de navegabilidad en todo aspecto, con especial atención en lo concerniente a la carga y/o lastre del buque. Oportunamente, exigirá un informe de cada Oficial de a bordo para asegurarse, entre otros:

1. Que han dispuesto lo conveniente y realizado las comprobaciones previas de reglamento.

2. Que el personal esté a bordo, en sus respectivos puestos, así como los pasajeros.

3. Que existen a bordo provisiones, materiales, repuestos, petróleo y agua suficiente para el viaje que se inicia, más un excedente razonable para cubrir situaciones de demora teniendo en cuenta la ruta, duración del viaje, estación del año, probables condiciones del tiempo y otros factores previsibles que intervengan.

4. Que los equipos e instrumentos de navegación están operativos y que existen a bordo el número y clase de cartas de navegación y publicaciones relacionadas con las rutas y puertos programados para el viaje.

5. Que existan a bordo equipos de seguridad suficientes para la tripulación y pasajeros.

E-010606 Son obligaciones de los Capitanes respecto del establecimiento de guardia a bordo, las siguientes:

a) El Capitán deberá garantizar que se tomen las disposiciones adecuadas para que se establezcan guardias seguras de navegación y en puerto.

b) Para establecer el sistema de guardia deberá tomar en cuenta lo siguiente:

1. La composición de la guardia, incluida la dotación de vigías, será siempre adecuada y apropiada para las circunstancias y condiciones existentes.

2. Debe garantizar la seguridad de la vida humana de la nave, de la carga y de las instalaciones portuarias. En naves con cargamentos de tipo especial o peligroso deberá nombrar guardia adicional.

3. Se deberá mantener el orden y las actividades normales de a bordo.

4. La guardia estará a cargo de un oficial de puente calificado, salvo en naves un arqueo bruto menor 372.17 (500 TRB) que no transporten mercancías peligrosas, en las cuales el capitán podrá nombrar a cualquier tripulante que reúna actitudes para realizar la guardia en puerto.

5. La guardia deberá estar constituida por personal de cubierta e ingeniería.

6. El sistema de guardia se organizará del modo que la eficiencia de los miembros de la tripulación que están de turno no disminuya por fatiga.

c) Para decidir la composición de la guardia en el puente tendrá en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

1. No dejar en ningún momento que el puente esté desatendido.

2. Condiciones meteorológicas, visibilidad y si es de día o de noche.

3. Proximidad de peligro para la navegación que puedan obligar al oficial de turno a desempeñar servicio de navegación adicional.

4. Uso y condiciones de funcionamiento de las ayudas náuticas, como el radar, equipos electrónicos indicadores de posición y todo equipo que pueda contribuir a una navegación

segura.

5. Si el buque tiene instalación de piloto automático.

E-010607 Son obligaciones de los Capitanes respecto de la navegación, las siguientes:

a) Pedir práctico en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación y principalmente al entrar a puerto, canal o río, tomar rada, fondeadero o zonas restringidas y cuando sea obligatorio.

b) Dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes y otras regulaciones vigentes referentes a la seguridad de la navegación.

c) El Capitán deberá encontrarse en el puente de mando en toda circunstancia difícil o de peligro, tales como las recaladas y mal tiempo, en las entradas y salidas de puerto, canales, ensenadas y ríos. Permanecerá a bordo en caso de peligro la nave hasta perder la última esperanza de salvarla, antes de abandonarla oír a los oficiales y a la tripulación. Si tuviera que retirarse en el bote, procurará ante todo llevar consigo los libros y documentos de la nave y luego los objetos de mayor valor, debiendo justificar en caso de pérdida, que hizo cuanto pudo para salvarlos.

d) En caso de abandono de la nave, el Capitán será el último en desembarcar.

e) El Capitán de una nave que se encuentre en navegación con lo indicado a continuación, de lo cual no se haya recibido aviso, está obligado a transmitir la información que proceda por todos los medios que disponga, a las naves que se hallen cercanas, así como a las autoridades competentes, utilizando la primera estación costera de radio con la que pueda comunicarse:

1. Cascos hundidos o flotantes a la deriva.

2. Bajos, arrecifes y otros peligros no indicados en las cartas.

3. Hielos, derrelictos peligrosos o cualquier otra causa que suponga peligro inmediato para la navegación.

4. Tempestad tropical.

5. Temperaturas de aire inferiores a la congelación, juntamente con vientos duros que ocasionen una seria acumulación de hielo en la superestructura.

6. Vientos de una fuerza igual o superior a diez (10) en la escala Beaufort.

f) En caso de varada, incendio o naufragio, es obligación del Capitán disponer que se lleven a cabo las faenas que fuesen necesarias emprender según las circunstancias, conservando el orden a bordo y evitando confusiones para proceder al salvamento de los pasajeros, tripulantes y posteriormente de la documentación de la nave.

g) Los Capitanes deben tener establecidos los roles respectivos para casos de incendio y abandono de la nave, los cuales estarán colocados en lugar central y visible, independientemente de las tabillas de camarote, en las que debe indicarse a la tripulación y pasajeros su puesto en tales circunstancias. En cada salida de puerto deberá efectuar un ejercicio de zafarrancho, anotando los resultados del mismo en el Diario de Navegación.

h) Los Capitanes de las naves que sufran temporal naufragio, accidente que amerite o que por otra causa consideren que exista avería en la carga o en la nave, harán su protesta al primer puerto a que arriben dentro de las 24 horas siguientes a su llegada, observando al respecto lo que prescribe el Reglamento. En caso llegue la nave a puerto extranjero, el Capitán presentará la protesta dentro del mismo término antes indicado, al Cónsul del Perú y a la Autoridad Marítima local.

i) El Capitán de una nave está obligado a informar a la Capitanía del primer puerto de entrada, sobre cualquier alteración o irregularidad relativa a faros, boyas y balizas, encontradas durante el viaje, novedades que deberán ser anotadas en el Diario de Navegación.

j) Después de efectuar cada viaje redondo internacional o trimestralmente para naves de cabotaje, el Capitán está obligado a presentar a la Capitanía de Puerto nacional a donde arribe y dentro de las 24 horas de su llegada, el Diario de Navegación para su visado.

k) En navegación, el Capitán llevará un libro de órdenes, en el cual deberán anotarse diariamente los rumbos a seguir durante la noche, tanto en el compás magistral como en el de gobierno, velocidad del buque y número de revoluciones correspondientes de la máquina, precauciones especiales para la zona en que se navega y cualquier disposición

que crea conveniente para la mayor seguridad de la nave.

E-010608 Son obligaciones de los Capitanes respecto de la carga, las siguientes:

a) Tomará las medidas de control y seguridad referentes a la estiba de la carga, estabilidad de la nave y procedimientos para el transporte de mercancías peligrosas, para evitar averías a la carga, nave o a terceros y prevenir la contaminación. En lo referente a la contaminación acuática, dará cumplimiento a las normas establecidas en los convenios internacionales y a lo que prescribe este reglamento.

b) Dispondrá en todo momento que los oficiales y tripulantes de guardia vigilen cuidadosamente la estiba y desestiba de la carga. No permitirá que se embarque mercancías peligrosas sin tomar las precauciones recomendadas para su envase, manejo y segregación. No permitirá que se lleve sobre cubierta carga alguna que dificulte las maniobras marineras o pueda comprometer la seguridad de la nave. En caso que la naturaleza de las mercancías y las condiciones climatológicas permitiera conducir sobre cubierta alguna carga, escuchará primeramente la opinión de los oficiales de la nave y contará con la anuencia de los embarcadores y del armador.

E-010609 Son obligaciones de los Capitanes respecto del fallecimiento a bordo, deserción y desembarco, las siguientes:

a) En los casos de muerte de algún tripulante, deserción o desembarco durante el viaje, el Capitán de la nave presentará ante el Cónsul peruano la protesta correspondiente. En el caso de que falleciese en el extranjero algún tripulante o que se desembarcase de la nave por alguna de las causas legales que indica el Reglamento, el Capitán acudirá al Cónsul peruano para que asiente en el rol de tripulación la anotación respectiva.

b) Pondrá a buen recaudo todos los papeles y prendas de cualquier individuo de la tripulación que falleciera en el buque o desertara, tomando un inventario detallado en presencia de dos testigos, quienes firmarán dicho inventario.

c) En caso de presentarse la necesidad de otorgar testamento a bordo, el procedimiento a seguir es el que determina el Código Civil.

E-010610 En caso de emergencia, el Capitán deberá prestar la asistencia y auxilio para salvar vidas humanas en peligro que encuentre durante la navegación, de acuerdo a las normas internacionales y a lo prescrito por el Reglamento.

E-010611 Son obligaciones de los Capitanes respecto de las visitas y registro, las siguientes:

a) Los Capitanes de las naves nacionales no permitirán la visita o registro de buques de guerra extranjeros, salvo en los siguientes casos:

1. Que el buque se halle en aguas jurisdiccionales de un país beligerante y la visita sea efectuada por un buque de guerra beligerante.

2. Que exista algún tratado o acuerdo entre el Perú y el Gobierno al cual pertenece el buque de guerra extranjero, que faculte a este último para efectuar la visita.

b) El Capitán de un buque mercante nacional legalmente visitado o registrado, exigirá el asiento de la visita en el Diario de Navegación, firmado por el oficial que la efectuó.

c) El Capitán que sufra visita injustificada de un buque de guerra extranjero, asentará la visita en el Diario de Navegación y presentará el protesto correspondiente ante la Autoridad Marítima o Cónsul del Perú del primer puerto al que arribe.

d) Si estando en viaje se declara la guerra con otro Estado y llegase a conocimiento del Capitán la presencia de buques de guerra enemigos, estará obligado a arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta a su armador o representante y esperar la ocasión de navegar en convoy o que pase el peligro, salvo órdenes contrarias del armador o de los agentes, siempre que éstas no atenten contra la tripulación o pasajeros.

E-010612 Son obligaciones de los Capitanes respecto de la disciplina a bordo, las siguientes:

a) El Capitán, como responsable de la disciplina a bordo, está obligado a imponer las sanciones correctivas del caso en la forma previstas en el Reglamento. Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, el Capitán no podrá abandonar en tierra ni en el mar, a hombre alguno de su tripulación o pasajero, a menos que como reo de algún delito proceda su prisión y entrega a la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso que es obligatorio para el Capitán.

b) Es obligación del Capitán el prohibir absoluta y terminantemente el uso de drogas, abuso de alcohol, así como todo juego de envite a bordo de su nave.

c) En caso de deserción en puerto extranjero de algún miembro de la dotación, el Capitán deberá informar al Cónsul Peruano y a la Autoridad Marítima local, debiendo disponer que el Agente representante de la nave en ese puerto se encargue de la repatriación del miembro de la dotación.

E-010613 Son obligaciones de los Capitanes respecto de los derechos de la tripulación, las siguientes:

a) El Capitán gestionará a través del agente de la nave, las hospitalizaciones que en el extranjero requieran los pasajeros o miembros de la tripulación.

b) Si la nave zarpase antes del restablecimiento del paciente, los Capitanes cumplirán con informar al respecto al Cónsul Peruano.

c) En ningún caso, salvo urgencia del servicio a bordo, el Capitán de una nave podrá impedir que algún miembro de su tripulación se presente ante la Autoridad Marítima o consular peruana, para hacer algún reclamo.

d) El personal de tripulación en número no menor del tercio, podrá reclamar por escrito, ante las Autoridades Marítimas o consulares peruanas, con conocimiento del Capitán, por la cantidad y calidad de los víveres que se les suministran e igual reclamo podrá ser efectuado por los pasajeros. Las autoridades indicadas están facultadas previa comprobación, a exigir al Capitán la subsanación de la deficiencia.

E-010614 Los Capitanes de naves de bandera nacional están en la obligación de informar a la Capitanía de Puerto al arribo al primer puerto peruano sobre cualquier incidente ocurrido durante la navegación, fuera del dominio marítimo, ríos y lagos navegables o en puerto extranjero.

E-010615 Los Capitanes están obligados al cumplimiento de las normas sobre control del transporte de pasajeros clandestinos contenidas en los Convenios internacionales suscritos por el Perú.

DE LOS PATRONES DE NAVES MERCANTES Y ESPECIALES

E-010616 A los patrones les son aplicables en la parte correspondiente, las mismas obligaciones, facultades y responsabilidades previstas para los Capitanes de Naves Mercantes y Especiales, y al cumplimiento de todas las normas previstas en el Reglamento.

E-010617 Son aplicables las obligaciones del Patrón a toda persona que por razones de fuerza mayor asuma o desempeñe temporalmente dicho cargo.

E-010618 Los patrones no tendrán facultades para autorizar testamentos, ni para actuar como oficiales de registros, para los nacimientos o defunciones.

E-010619 Asumirán las obligaciones y responsabilidades de los Oficiales que no se hubieran asignado a bordo por razones de no corresponder a la dotación de la nave dado su menor porte.

SECCION VII

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES DE CUBIERTA

DEL PRIMER PILOTO

E-010701 El Primer Piloto es el Jefe del área de cubierta, asume el mando en ausencia momentánea del Capitán y le sucede provisionalmente en caso de incapacidad o muerte del mismo. Sus obligaciones y responsabilidades son las siguientes:

a) Programar y supervisar las actividades de entrenamiento de Oficiales y marineros de cubierta, y de acuerdo con las instrucciones del Capitán, hacer practicar a la tripulación y pasajeros los ejercicios de emergencia, incendio, colisión y abandono del buque.

b) Cuando se embarque o desembarque mercancías peligrosas, deberá tomar las precauciones de seguridad de acuerdo con las órdenes del Capitán, asignando guardia especial para la supervisión, así como los equipos de seguridad y contraincendio. En caso de incendio, naufragio u otros accidentes que pongan a la nave en peligro, se encargará de mantener el orden a bordo, secundando las disposiciones del Capitán. Si éste ordena

el abandono de la nave, dirigirá tal operación.

c) Acatar otras obligaciones y responsabilidades que le asigne el Capitán, compatibles con su cargo y jerarquía.

DEL SEGUNDO PILOTO

E-010702 El Segundo Piloto es el oficial de navegación encargado de la derrota de la nave, por lo que responde ante el Capitán. Cuando se trate de otros deberes inherentes al puesto no relacionados con las guardias y la navegación, recibirá instrucciones del Primer Piloto, de quien depende administrativa y organizativamente. Sus obligaciones y responsabilidades son las siguientes:

a) Solicitar con anticipación las cartas y publicaciones actualizadas que sean necesarias para la navegación, mantenerlas al día, revisando los avisos a los navegantes.

b) Familiarizarse con la operación, características y capacidad del sistema de carga de la nave, a fin de estar capacitado para reemplazar el Primer Piloto en caso necesario.

c) Es directamente encargado de la derrota de la nave y de todos los instrumentos de navegación y como tal debe:

1. Obtener diariamente la posición de la nave para preparar el informe correspondiente.

2. Preparar los informes meteorológicos que se le indique.

3. Operar, mantener, cuidar e inventariar todos los equipos e instrumentos de ayuda para la navegación y llevar al día el registro de errores y lecturas de dichos aparatos.

4. Verificar el correcto funcionamiento de todos los equipos de navegación.

DEL TERCER PILOTO

E-010703 Es responsable ante el Capitán por su actuación y comportamiento cuando asume la función de piloto de guardia en navegación y en puerto. Cuando cumple otros deberes inherentes a su puesto, no relacionados con las guardias y la navegación, recibirá instrucciones del Primer Piloto, de quien depende administrativa y organizativamente. Sus obligaciones y responsabilidades son las siguientes:

a) Cuidar y mantener en buen estado los equipos de señales de la nave, incluyendo banderas, luces y libros del Código Internacional de Señales, así como de proteger y mantener los equipos de salvamento y lucha contra incendio, siguiendo las instrucciones del Primer Piloto.

b) Conectar y probar todos los equipos de navegación, los sistemas de comunicación y otros equipos del puente, con anterioridad a la salida de la nave de muelle o fondeadero.

OBLIGACIONES COMUNES A LOS PILOTOS

E-010704 Son inherentes al cargo de los Pilotos las obligaciones y responsabilidades siguientes:

a) Cubrir guardia de navegación llenando el Diario de Navegación.

b) Cubrir guardia de puerto.

c) Cubrir puesto de maniobra.

d) Supervisar todas las operaciones relacionadas con la carga, estiba y descarga de los productos que constituyen el cargamento y que le hayan sido asignadas para control.

e) No ordenar ningún movimiento de la nave y carga sin autorización del Capitán. Si las circunstancias no le permitieran recibir sus órdenes, le dará cuenta a la brevedad posible de las disposiciones que haya tomado.

f) Vigilar todos los trabajos que se ejecuten a bordo, y que hayan sido asignados bajo su responsabilidad.

g) Tomar conocimiento permanente y dar al Capitán los datos que éste le solicite respecto a las existencias de agua, material de cubierta y demás aprovisionamiento de su cargo.

h) El servicio de guardias de los pilotos será dispuesto por el Capitán, no pudiendo ser alterado ni modificado sin autorización.

RELATIVAS A LA PREPARACION DEL VIAJE

E-010705 Respecto a la preparación del viaje son obligaciones y responsabilidades a cargo de los Pilotos las siguientes:

- a) Confirmar al Capitán que el aprovisionamiento y equipamiento del área de su responsabilidad es el adecuado para el viaje programado.
- b) Comprobar que los aparatos, maquinarias y carga que están sobre la cubierta, en los pañoles u otro lugar de su responsabilidad, estén trincados en forma segura.
- c) Verificar que las tapas de escotillas, bodegas, puertas laterales y otras aberturas expuestas al mar a su cargo estén herméticamente cerradas.
- d) Efectuar en coordinación con los Oficiales, un cuidadoso registro de todos los compartimentos del buque, con el fin de descubrir la presencia de polizones, contrabando o drogas, informando al Capitán los resultados.
- e) Informar al Primer Piloto y éste al Capitán acerca del personal de cubierta a su cargo que se encuentra a bordo y de aquél que está ausente.
- f) Verificar que el personal que está a bordo ocupe su puesto, realizando los preparativos apropiados para hacerse a la mar.

RELATIVAS A LA SEGURIDAD

E-010706 Respecto a la seguridad son obligaciones y responsabilidades a cargo de los Pilotos las siguientes:

- a) Supervisar directamente todo trabajo en el área de su responsabilidad que involucre riesgos.
- b) Inspeccionar, mantener y ubicar correctamente todos los equipos de seguridad, salvamento y contra incendio, excepto aquéllos que estén específicamente asignados a ingeniería.
- c) Ejercer vigilancia continua sobre las amarras del buque, haciendo aclarar las vueltas de las cadenas cuando sea necesario. Asegurarse frecuentemente que las anclas de respeto están listas para ser usadas en cualquier momento.
- d) Cualesquiera que sea el peligro de la nave, no debe ser abandonada sino en el último extremo, después de haber agotado todos los medios para salvarla. En todo caso, deberá siempre formarse un consejo, a fin que todo el personal de oficiales emita su parecer al respecto.
- e) Deben asistir a los ejercicios de incendio y abandono, ocupando los puestos que se les haya designado.

RESPONSABILIDADES COMUNES DE LOS PILOTOS DE GUARDIA EN PUERTO

E-010707 El oficial de guardia no hará entrega de la misma al oficial que haya de relevarle si tiene motivos para sospechar que éste parece tener algún impedimento que le incapacita para desempeñar eficazmente sus obligaciones; en caso de duda el oficial de guardia informará al Capitán. El oficial de relevo deberá recibir del oficial saliente información oportuna acerca de los puntos siguientes:

- a) Profundidad existente en el atracadero, calado de la nave, altura y horas de pleamar y bajamar; estado de las amarra, disposición del (de las) ancla(s), cantidad de cadena que se encuentre en el agua y otras características del fondeo importantes en cuanto a la seguridad del buque; estado de la máquina principal y disponibilidad de la misma en caso de emergencia.
- b) Trabajos que hayan de realizarse a bordo, naturaleza, cantidad y disposición de la carga embarcada o de la carga o de los residuos que quedan a bordo después de descargar.
- c) Nivel de agua en las sentinas y en los tanques de lastre.
- d) Señales y/o luces que se exhiben.
- e) Personas autorizadas a bordo y número de tripulantes que deben permanecer a bordo.
- f) Estado de los dispositivos contraincendio.
- g) Cualquier reglamentación portuaria de carácter especial.
- h) Consignas y órdenes especiales del Capitán.
- i) Líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal de muelle y/o las autoridades portuarias en caso de emergencia o que se necesite asistencia.
- j) Cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad de la nave y la protección contra la contaminación del medio marino.

E-010708 El oficial de relevo verificará lo siguiente:

- a) La sujeción de las amarras y/o de la cadena del ancla son firmes.
- b) Las señales y/o luces reglamentarias se encuentren a la altura debida y estén siendo bien exhibidas.
- c) Se observen las medidas reglamentarias de seguridad y de prevención de incendios.
- d) Conocer la naturaleza de cualesquiera mercancías de las que se deriven riesgos o que en sí sean peligrosas, que se estén cargando o descargando, así como las medidas aplicables en caso de derrame y/o incendio.
- e) Que ninguna condición o circunstancia externa ponga en peligro la nave y que no constituya ningún peligro para los demás.
- f) Si a la hora de cambio de la guardia se está efectuando una operación importante, ésta será concluida por el oficial saliente a menos que el Capitán ordene otra cosa.

E-010709 Son funciones del oficial de guardia:

- a) Hacer rondas periódicas para inspeccionar la nave.
- b) Comprobar de modo particular:
 1. El estado y la sujeción de la plancha de embarco, la cadena del ancla y las amarras, especialmente durante el cambio de marea o en los fondeaderos en que sea grande la diferencia entre las sondas de pleamar y bajamar. En caso necesario tomar medidas para garantizar que todo aparejo está en condiciones normales de trabajo.
 2. El calado, la sonda bajo quilla y el estado de la nave, para evitar cambios de escora y asiento peligrosos durante las operaciones de manipulación de la carga y/o lastrado.
 3. El estado del tiempo y de la mar.
 4. El cumplimiento de todas las reglamentaciones relativas a medidas de seguridad y de prevención de incendios.
 5. El nivel de agua en sentinas y tanques.
 6. La presencia y la ubicación de las demás personas a bordo, especialmente de las que se hallen en espacios muy apartados o cerrados.
 7. La exhibición de señales y luces.
- c) En mal tiempo o cuando se reciba aviso de temporal, tomar las medidas necesarias para proteger la nave, el personal y la carga.
- d) Tomar toda posible precaución para evitar la contaminación del medio marino ocasionada por su propia nave.
- e) Dar la alarma, informar al Capitán y tomar todas las medidas posibles para evitar daños a la nave, cuando una situación de emergencia amenace la seguridad de ésta y en caso necesario, pedir ayuda a las autoridades de tierra y/o a las naves que se hallen cerca.
- f) Conocer las condiciones de estabilidad de la nave en caso se produjera un incendio y hubiera que indicar a los servicios contraincendio de tierra las cantidades de agua que se podría bombear a bordo sin peligro para la nave.
- g) Ofrecer socorro a las naves o personas que se hallen en peligro.
- h) Tomar las precauciones necesarias para evitar daños o accidentes cuando se pongan las hélices en marcha.
- i) Anotar en el diario de navegación todos los sucesos importantes que afecten a la nave.

RESPONSABILIDADES COMUNES DEL PILOTO DE GUARDIA EN NAVEGACION

E-010710 Las funciones y obligaciones comunes de los pilotos de guardia en navegación serán las siguientes:

- a) En todos los casos imprevistos, tomará inmediatamente las medidas requeridas para la seguridad de la nave informando a la vez al Capitán.
- b) Aun cuando el Capitán esté presente en el puente, el piloto de guardia sigue siendo el responsable de la navegación segura de la nave, mientras el Capitán no le comunique que él asume dicha responsabilidad y ello quede bien entendido por ambos.
- c) Seguirá estrictamente las Reglas Internacionales para evitar Abordajes.
- d) El Piloto que recibe la guardia se cerciorará que el buque gobierna al rumbo indicado y que la máquina funcione con regularidad, debiendo verificar velocidad y rumbo, posesionándolo cuantas veces sea necesario, así como tomar nota de todo peligro a la navegación que se pueda presentar durante la guardia.

- e) No podrá cambiar el rumbo ordenado por el Capitán. Si por una emergencia se viera obligado a apartarse del rumbo comunicará el hecho en forma inmediata al Capitán.
- f) Verificará que el personal de la guardia esté siempre listo a ejecutar cualquier maniobra y se mantenga alerta en su puesto de guardia.
- g) No podrá abandonar su puesto de guardia bajo ninguna circunstancia, salvo caso de emergencia que será comunicada al Capitán, quien dispondrá el relevo correspondiente.
- h) Verificará periódicamente que las luces de navegación tengan la intensidad correspondiente y que estén bien orientadas.
- i) Verificará las disposiciones para socorrer a un hombre que caiga al agua. En caso sucediera procederá a ejecutar la maniobra respectiva, ordenando zafarrancho de "hombre al agua".
- j) Cada vez que la nave fondee, el Piloto de guardia efectuará marcaciones a los puntos que haya designado el Capitán, con el fin de determinar la situación de la nave. Todas estas marcaciones se anotarán en el Libro Diario de Navegación y serán verificadas horariamente por el Piloto de Guardia.
- k) El oficial de relevo no tomará la guardia hasta que haya comprobado:
 - 1. Las órdenes permanentes y cualesquiera otras consignas especiales del Capitán relativas a la navegación de la nave.
 - 2. Situación, derrota, velocidad y calado del buque.
 - 3. Los estados de mareas, corrientes, tiempo y visibilidad, así como el efecto de esos factores en la derrota y la velocidad.
 - 4. Las condiciones de navegación.
 - 5. El oficial de guardia comprobará con regularidad:
 - a.- Que el timonel o el piloto automático mantenga la derrota correcta;
 - b.- El error del compás magistral por lo menos una vez durante cada guardia y, de ser posible, después de todo cambio importante de rumbo. Se compararán con frecuencia el compás magistral y los girocompases; los repetidores estarán sincronizados con el compás magistral.
- m) Estará perfectamente familiarizado con el manejo de las ayudas electrónicas a la navegación que se lleven a bordo y conocerá tanto sus posibilidades como sus limitaciones.
- n) En Aguas Costeras utilizará la carta de mayor escala actualizada disponible a bordo para la zona. Se determinará la posición con intervalos frecuentes y siempre que las circunstancias lo permitan, se tomarán las marcaciones utilizando diferentes métodos.
- o) Los deberes y obligaciones del práctico a bordo no eximen al oficial de guardia de sus deberes y obligaciones relativos a la seguridad del buque. Si tiene la menor duda en cuanto a la actuación o a las intenciones del práctico, procurará aclarar con él la situación y, si sus dudas persisten, notificará inmediatamente al Capitán, tomando cualquier medida necesaria antes de la llegada del Capitán.

SECCION VIII

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES DE INGENIERIA

DEL JEFE DE INGENIERIA

E-010801 El Jefe de Ingeniería es el jefe del área de ingeniería, siendo responsable ante el Capitán por su administración y operación eficiente y segura, manteniéndolo informado de todo lo concerniente a los asuntos del área de ingeniería. Sus obligaciones son las siguientes:

- a) Verificar que todo el tiempo se mantenga una guardia de ingeniería segura y eficaz.
- b) Garantizar la eficiente operación, mantenimiento regular y la correcta reparación de toda la maquinaria, equipos y sistemas pertenecientes al área de ingeniería, maquinaria y sistemas del área de cubierta, así como los de cocina y otros equipos asignados al área de cámara.
- c) Supervisar directamente todas las actividades de ingeniería, estableciendo procedimientos para que se le mantenga informado todo el tiempo acerca de lo siguiente:
 - 1. Consumo y existencias disponibles de combustibles, agua para calderas y lubricantes.

2. Desarrollo de las tareas de mantenimiento, trabajos de reparación, incluyendo el procedimiento de registro establecido por el sistema de mantenimiento preventivo.

3. Condición de la maquinaria principales, auxiliares y personal que las opera en el área de su responsabilidad, incluyendo su rendimiento histórico, las reparaciones realizadas y las requeridas.

4. El movimiento y existencias de repuestos, materiales y herramientas.

d) Comprobar que todos los trabajos realizados por el personal de ingeniería sean hechos con seguridad, verificando que se efectúen las anotaciones correspondientes en el registro respectivo.

e) Coordinar las actividades de capacitación y entrenamiento de los oficiales de ingeniería.

f) Revisar personalmente las anotaciones de la guardia en el Libro Diario de Ingeniería y Libro de Registro de Hidrocarburo y firmarlos diariamente.

g) No realizar modificación alguna, reparación o trabajo de magnitud, sin autorización previa del Capitán de la nave.

E-010802 Son obligaciones del Jefe de Ingeniería antes del zarpe, las siguientes:

a) Disponer se preparen la planta de ingeniería con la anticipación debida y comprobar personalmente su operatividad, así como la del timón y el telégrafo de órdenes. El cumplimiento de lo anterior deberá quedar registrado en el Libro Diario de Ingeniería y confirmado al Capitán al momento de comunicarle que las ingeniería están listas.

b) Informar al Capitán acerca del personal de ingeniería que se encuentra presente a bordo.

c) Verificar que se tengan a bordo los repuestos, materiales, combustibles, agua para caldera y otros necesarios para el viaje y que las piezas y otros bultos pertenecientes o ubicados en los espacios de máquina estén debidamente almacenados, protegidos y asegurados en lugares apropiados.

d) Realizar una inspección de registro dentro del área de su responsabilidad, con el fin de descubrir la existencia de polizones, contrabando o droga.

E-010803 Durante la navegación, el Jefe de Ingeniería tendrá las siguientes obligaciones:

a) Verificar que el oficial de ingeniería de guardia cumpla tanto las órdenes impartidas por él, como las que reciba del puente; exigirá que el oficial ingeniero de guardia le informe sobre órdenes recibidas del puente.

b) Establecer las instrucciones para el servicio general de ingeniería, distribución de guardias y las particularidades del servicio.

c) Verificará personalmente el Libro Diario de Ingeniería, debiendo firmarlo diariamente.

d) Tendrá especial cuidado y vigilancia con los equipos y material de ingeniería destinados a combatir incendios y controlar vías de agua.

e) Deberá estar en la planta de ingeniería, cuando y donde él considere que su presencia sea necesaria, en circunstancias en que la nave esté navegando por canales, en aguas restringidas, o con malas condiciones de tiempo o de operatividad, durante las maniobras de atraque/desatraque, así como cuando el Capitán le solicite que permanezca en condición de alerta. Si tal condición se prolongase demasiado, el Jefe de Ingeniería podrá delegar sus obligaciones al oficial de guardia durante períodos adecuados, informando esto al Capitán.

DEL PRIMER INGENIERO

E-010804 El Primer Ingeniero es el segundo oficial a cargo del área de ingeniería y en ausencia del Jefe de Ingeniería, asume las responsabilidades de éste.

E-010805 Están bajo la supervisión del Primer Ingeniero los oficiales y marineros de ingeniería que le sean asignados.

E-010806 El Primer Ingeniero es responsable ante el Jefe de Ingeniería por lo siguiente:

a) Cubrir guardia de ingeniería durante la travesía o en puerto.

b) Operar segura y eficientemente las máquinas principales y verificar que las otras del área correspondiente sean operadas de acuerdo con las directivas e indicaciones del Jefe de Ingeniería y del Libro de Operación de las mismas, informándole de cualquier novedad.

c) Verificar las anotaciones hechas por los Ingenieros de Guardia en el Libro Diario de Ingeniería.

- d) Preparar y coordinar diariamente con el Jefe de Ingeniería el programa de tareas de mantenimiento y trabajos de reparación, supervisando la ejecución de dichas tareas.
- e) Mantener al día los registros de tareas realizadas y repuestos consumidos, así como analizar los informes de reparación que preparan los ingenieros encargados.
- f) Mantener condiciones seguras de trabajo dentro del área de ingeniería y comprobar que los trabajos sean ejecutados con orden y limpieza, aplicando buena técnica y práctica marinera.
- g) Colaborar con el Jefe de Ingeniería en la preparación y actualización del inventario del material a su cargo.
- h) Se encargará de todo lo relacionado con los equipos contra incendio del buque así como de su eficiente utilización.

DEL SEGUNDO Y TERCER INGENIERO

E-010807 Los Segundos y Terceros Ingenieros son responsables ante el Jefe de Ingeniería por lo siguiente:

- a) Cubrir guardia en la planta de ingeniería, tanto en navegación como en puerto.
- b) Cumplir con las obligaciones de la guardia bajo la dirección del Primer Ingeniero, cuando éste asuma por delegación expresa tal responsabilidad.
- c) Observar durante la guardia el correcto funcionamiento de los sistemas y equipos cuyo control y operación están a su cargo.

E-010808 Los Segundos y Terceros Ingenieros realizarán, bajo la dirección del Jefe de Ingeniería, o la del Primer Ingeniero cuando se les indique, trabajos tales como:

- a) Mantenimiento y acondicionamiento de las calderas y sus equipos auxiliares.
- b) Operación y mantenimiento de los sistemas y equipos contra incendio, motores auxiliares, de emergencia, compresoras, así como equipos centrifugos, de refrigeración, bombas de alimentación y de achique, etc. haciéndose responsables por el grupo de ingeniería auxiliares, calderas y otros equipos o sistemas que se les asigne, según los manuales o sistema de mantenimiento preventivo.
- c) Controlar la existencia de agua para calderas, combustibles, lubricantes, etc.
- d) Preparar los informes sobre tareas de mantenimiento y trabajos de reparación de ingeniería, equipos, sistemas, etc. que estén a su cargo.
- e) Colaborar con el Jefe de Ingeniería en la preparación y actualización del inventario del material a su cargo.

OBLIGACIONES DE LOS OFICIALES INGENIEROS COMO OFICIALES DE GUARDIA DURANTE LA NAVEGACION Y EN PUERTO

E-010809 Son obligaciones de los Oficiales de Ingeniería como oficiales de guardia, las siguientes:

- a) No ausentarse de la planta de ingeniería por ningún motivo, sin antes haber sido correctamente relevado.
- b) Informará al Jefe de Ingeniería de las órdenes que reciba del Capitán o Piloto de guardia, referentes a la operación de las ingeniería, o en caso de accidentes, averías u ocurrencias extraordinarias al área de ingeniería.
- c) Si por alguna circunstancia se viere obligado a disminuir la velocidad o parar la máquina, lo hará después de dar aviso al Jefe de Ingeniería y Piloto de Guardia. En circunstancias imprevistas y siempre que la conservación de las ingeniería así lo requiera, podrá proceder inmediatamente con la urgencia del caso, informando a la brevedad al Jefe de Ingeniería.
- d) Anotarán en el libro respectivo todas las novedades que hubiesen ocurrido durante su servicio. Si el piloto lo solicita, le enviará los datos de ingeniería que deben ser considerados en el Libro de Bitácora.

SECCION IX

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES FLUVIALES Y LACUSTRES

E-010901 Las obligaciones y responsabilidades de los Patrones, Prácticos, y Contra maestres Fluviales y Capitanes, Pilotos y Contra maestres Lacustres, son los que el Reglamento establece para los Capitanes marítimos, con las restricciones inherentes a la naturaleza de la navegación y comercio fluvial o lacustre.

E-010902 Las atribuciones y deberes de los Patrones, Prácticos, y Contra maestres Fluviales y Capitanes, Pilotos y Contra maestres Lacustres, son los siguientes:

- a) Dirigir la navegación, desde que la nave es puesta en franquía por el patrón, hasta que éste tome nuevamente el mando.
- b) Solicitar del patrón, cuando lo estime necesario, el sondaje y señalamiento del canal; así como sugerir las medidas que estime necesario para la seguridad de la navegación.
- c) Acatar y ejecutar las órdenes del patrón, así como desempeñar las comisiones del servicio que éste les encomiende.
- d) Son igualmente atribuciones y deberes de los prácticos fluviales de guardia, las señaladas a los pilotos de guardia.
- e) Anotar en el Diario de Navegación, las novedades ocurridas en su guardia, horas en que se pasó a la cuadra de puertos y puntos notables, avistaje de naves, entradas y salidas a puertos, fondeos, etc., debiendo firmar el Diario al terminar su guardia.

E-010903 Los oficiales de ingeniería y motoristas tienen las mismas atribuciones y deberes señalados a los oficiales ingenieros y motoristas marítimos.

SECCION X

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS RADIOOPERADORES

E-011001 El servicio de la estación de radio de una nave depende del Capitán, quien deberá exigir las prescripciones establecidas en el Reglamento de Radio Comunicaciones de la U.I.T.

E-011002 El servicio de toda estación de radio podrá ser ejercido por el Capitán, Oficial de Cdeberá estar a cargo del Capitán, un Radioperador debidamente titulado por la Autoridad Marítima.

E-011003 El Encargado de la Estación de Radio Comunicaciones es directamente responsable ante el Capitán del cumplimiento de las prescripciones establecidas en el Reglamento de Radio Comunicaciones, tanto en lo que respecta al servicio que presta la estación a su cargo, como del cumplimiento de las mismas por el personal que trabaja a sus órdenes, tendrá las siguientes obligaciones:

- a) Es responsable del material de radio comunicaciones, así como del correcto estado y registro de los libros y formas de despachos de su estación.
- b) En el caso que tenga personal de radioperadores bajo sus órdenes, elaborará los roles de guardia, debiendo hacerlos visar por el Capitán.
- c) En caso de ausentarse de la nave, solicitará la autorización respectiva al Capitán y en ausencia de éste, al Primer Piloto.
- d) Hacer de conocimiento del Capitán los reportes meteorológicos y otros que requiera su conocimiento.

SECCION XI

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS MOTORISTAS

E-011101 El motorista responde ante el Jefe de Ingeniería, o del oficial de ingeniería asignado por el funcionamiento, la conservación de todo el material a su cargo y ejecución de los trabajos programados conforme a sus instrucciones. Será responsable ante el Capitán o Patrón cuando la dotación de la nave no considere oficiales de ingeniería.

E-011102 Los motoristas están adscritos al área de ingeniería, teniendo a su cargo y bajo su responsabilidad lo siguiente:

- a) El mantenimiento de los motores principales y auxiliares.
- b) Las faenas de conservación y reparaciones menores de los motores principales y auxiliares.
- c) El cambio y control de los niveles de aceite de los motores principales y auxiliares.

- d) El mantenimiento y reparación de los motores auxiliares que operen cualquier equipo asignado a la nave.
- e) El mantenimiento de los materiales de lucha contra incendios que se les asigne.
- f) Otras responsabilidades que le asigne el Jefe de Ingeniería, Oficial Ingeniero, Capitán o Patrón.

E-011103 Cuando la nave no cuente con electricista, los motoristas tendrán a su cargo, además de lo indicado en el artículo anterior, lo siguiente:

- a) El control, operación y mantenimiento de los grupos electrógenos, baterías, sistemas de alumbrado general y de navegación.
- b) Las faenas de combustible y aceite, así como su almacenamiento en cantidades suficientes para asegurar la navegación prevista.

SECCION XII

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ELECTRICISTAS

E-011201 El electricista responde ante el Jefe de Ingeniería por el funcionamiento y la conservación de todo el material asignado y por la ejecución de los trabajos programados conforme a sus instrucciones. Será responsable ante el Capitán o Patrón cuando la dotación de la nave no considere Oficiales de Ingeniería.

E-011202 Los electricistas están adscritos al área de ingeniería, teniendo bajo su responsabilidad lo siguiente:

- a) Sistemas de controles automáticos de la nave.
- b) Sistemas eléctricos de distribución, potencia, alumbrado o de alimentación a sistemas de control eléctricos, motores eléctricos, partes eléctricas de equipos y tableros de control.
- c) Sistemas de alimentación de luces de navegación.
- d) Preparación y coordinación de la toma de energía eléctrica del exterior.
- e) Baterías del buque.
- f) Partes eléctricas de los grupos electrógenos.
- g) Iluminación interior y exterior de la nave y de las bodegas durante las estadias en puerto.
- h) Trabajos de mantenimiento y reparaciones menores de la fuente de alimentación de los equipos auxiliares de navegación y estación de radio.
- i) Control y la conservación de todos los repuestos y herramientas asignadas.
- j) Otras responsabilidades que le asigne el Jefe de Ingeniería u Oficial de Ingeniería, compatibles con su responsabilidad.

SECCION XIII

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS MARINEROS MERCANTES

E-011301 Son obligaciones y responsabilidades de los marineros mercantes, las siguientes:

- a) Mantener limpio su alojamiento y servicios comunes.
- b) Familiarizarse con los sistemas de extinción de incendios existentes a bordo, así como las disposiciones sobre zafarranchos de emergencia.
- c) Desempeñarse en cualquier faena que por necesidad común o por emergencia fuera ordenada por el Capitán, Jefe del área correspondiente u Oficial de Guardia, incluyendo aquellas maniobras propias de entrada y salida a puerto, amarre a muelle y guardias de seguridad en puerto y en la mar.
- d) Observar buena conducta y disciplina a bordo.
- e) Prestar inmediata ayuda y cooperación para combatir y prevenir peligros que amenacen la nave, su cargamento, la vida de los tripulantes o pasajeros u otra nave.
- f) Participar en los ejercicios de zafarrancho de incendio, abordaje y abandono de nave.
- g) Cumplir con lo dispuesto en el Reglamento.

DE LOS MARINEROS DE CUBIERTA

E-011302 Las principales obligaciones de los marineros de cubierta, en navegación y en

puerto, son las siguientes:

- a) Cumplir con las obligaciones del timonel y vigía, así como desempeñar dichos puestos durante las guardias de puerto o en navegación.
- b) Cumplir con las otras obligaciones a bordo establecidas en el contrato de embarco respectivo.

DE LOS TIMONELES

E-011303 Los marineros de cubierta durante su guardia en la mar se encontrarán a órdenes del Oficial de guardia en el puente, siendo sus principales responsabilidades:

- a) Conservar el rumbo que se le haya ordenado.
- b) No abandonar el timón por ningún motivo, salvo órdenes del Capitán u Oficial de guardia, debiendo comunicar al Oficial de guardia cualquier razón que le imposibilite seguir en su puesto.
- c) Familiarizarse con los diferentes sistemas de gobierno a bordo.
- d) Familiarizarse con el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar y el Código Internacional de Señales.
- e) Verificar constantemente el rumbo del compás de gobierno y girocompás.
- f) Repetir las órdenes que reciba del práctico o del Capitán durante las maniobras que se realicen, para seguridad de que ha entendido las mismas.
- g) Familiarizarse con el sistema detector de incendios, que vigilará por lo menos una vez cada hora durante su guardia.
- h) Encargarse de encender las luces de navegación al ocaso, vigilando que el encendido sea completo y eficiente. Igualmente se encargará de apagarlas al orto.
- i) Si se encontrara desempeñando el puesto de vigía, se mantendrá en alerta, a fin de informar cualquier novedad.
- j) Familiarizarse con los principios básicos de la navegación, teoría del compás, procedimiento de emergencia y elementos de comunicaciones.

DE LOS MARINEROS DE INGENIERIA

E-011304 Estarán a órdenes del oficial de guardia de Ingeniería, siendo sus principales obligaciones y funciones las siguientes:

- a) Cumplir las órdenes impartidas por el Oficial de Guardia respecto a los trabajos de limpieza, conservación y mantenimiento de la sala de ingeniería y compartimientos del área correspondiente.
- b) Al iniciar sus servicios y durante su período de guardia deberá verificar:
 - Temperatura de los motores principales y auxiliares.
 - Niveles de tanques de servicio (petróleo, agua, aceite, etc.).
 - Servomotor.
 - Sentina, tanques de compensación, descansos del eje de cola de la máquina principal.
 - Nivel de agua y presión de calderas.
- c) Engrasar y lubricar las bombas y motores en servicio.
- d) Informar a su relevo sobre los equipos de ingeniería en funcionamiento.
- e) Antes de entregar la guardia a su relevo, deberá achicar las sentinas, previo conocimiento y autorización del Oficial de Guardia.
- f) Controlar los motores, bombas en funcionamiento y purificadores de lubricantes y combustibles. Efectuará la limpieza de estos últimos de acuerdo a la rutina establecida.
- g) Controlar la presión de las calderas.
- h) Controlar niveles de aceite de los motores principales y auxiliares.
- i) Vigilar el trasvase del petróleo.
- j) No retirarse de la sala de ingeniería en ningún momento sin la autorización del oficial de guardia, tanto en puerto como en navegación, ni efectuar trabajos ajenos, salvo en casos de emergencia.
- k) Participar en los trabajos de ingeniería, cuando lo considere necesario el Jefe de ingeniería u Oficial de Guardia.

CAPITULO II

PERSONAL DE PESCA

SECCION I CLASIFICACION

E-020101 Se considera pescador, a toda persona dedicada a la extracción de especies hidrobiológicas en aguas marinas o continentales, cualquiera sean los métodos lícitos empleados para tal fin.

E-020102 El personal de pesca está constituido por los matriculados ante la Autoridad Marítima, y que cuenten con el correspondiente título, carné y libreta de embarco vigentes, debiendo revalidarlos cada dos (2) años. Los menores de 21 años renovarán su matrícula anualmente.

E-020103 El personal de pesca está clasificado en las siguientes categorías:

- a) Capitanes de Pesca.
- b) Oficiales de Pesca.
- c) Patrones de Pesca.
- d) Motorista de Pesca.
- e) Marineros de Pesca.

E-020104 Los oficiales de ingeniería, y el personal de administración y servicios requerido a bordo de naves pesqueras, será el mismo considerado en el Personal de la Marina Mercante.

E-020105 Los Oficiales de Pesca son:

- a) Primer Oficial de Pesca y Navegación.
- b) Segundo Oficial de Pesca y Navegación.
- c) Tercer Oficial de Pesca y Navegación.
- d) Asistente de Pesca y Navegación.

E-020106 Los Patrones de Pesca, son:

- a) De Primera.
- b) De Segunda.
- c) De Tercera.
- d) De Pesca artesanal.

E-020107 Los Motoristas de Pesca, son:

- a) Primer Motorista.
- b) Segundo Motorista.
- c) Tercer Motorista.

E-020108 Los Oficiales de Marina de Guerra del Perú, en situación de retiro, y los Oficiales de la Marina Mercante, que hayan seguido la segunda especialidad de pesca en uno de los Centros Académicos de Formación Marítima reconocido por la Dirección General, podrán optar el título respectivo, correspondiéndoles el cargo de su especialidad primigenia, previo cumplimiento de los requisitos establecidos.

E-020109 El registro de matrícula de pescadores, contendrá la filiación y datos personales de los pescadores, debe ser foliado y legalizado por la Dirección General.

E-020110 Sólo pueden ser inscritos en los registros de matrícula de pescadores, los peruanos a partir de los 17 años.

E-020111 Los menores de edad, a partir de los 16 años, podrán ser admitidos en las embarcaciones pesqueras para su entrenamiento, con el consentimiento escrito de los padres o tutores y autorización de la capitanía de Puerto Mayor, debiendo cumplirse con las disposiciones sobre Convenios de Formación Laboral Juvenil regulados por la legislación sobre la materia.

E-020112 Está prohibido el embarco de personas que no cuenten con su matrícula y documentación vigente en naves de pesca.

E-020113 Por razones de seguridad, salubridad y prevención de la contaminación, está prohibido paralizar las operaciones de las naves pesqueras mientras se encuentran en navegación o que cuenten con especies hidrobiológicas en sus bodegas.

E-020114 La anterior disposición se extiende al personal en tierra que participa en la descarga de naves de pesca, mientras exista especies hidrobiológicas susceptibles de

deteriorarse a bordo de naves que deban descargar.

E-020115 Serán de aplicación al personal de pesca las disposiciones referidas a las causales de cancelación de la matrícula las correspondientes al personal de la Marina Mercante, a excepción del límite de edad.

SECCION II

FACULTADES A QUE EL TITULO DA DERECHO Y REQUISITOS

E-020201 Los títulos de capitán y oficiales de pesca son los siguientes:

a) Capitán de Pesca:

1.- Facultado para mandar buques pesqueros dedicados a cualquier tipo de faena de pesca, sin limitaciones en el tonelaje del buque.

2.- Es requisito para alcanzar este título, poseer el título de primer oficial de pesca con una vigencia mínima de cinco (5) años, haber navegado no menos de tres años en la categoría de primer oficial de pesca a cargo de la guardia de navegación en naves de pesca de un arqueo bruto mayor de 1236.67 (1600 TRB) o haber mandado naves pesqueras menores de 919.02 (1200 TRB) durante el mismo período, y haber aprobado el examen académico programado por la Dirección General.

b) Primer Oficial de Pesca y Navegación:

1.- Facultado para cubrir la guardia de navegación en naves pesqueras sin limitación en el arqueo bruto, así como mandar naves pesqueras de un arqueo bruto hasta 919.02 (1200 TRB).

2.- Es requisito para alcanzar este título, poseer el título de segundo oficial de pesca con una vigencia mínima de cuatro (4) años, haber navegado no menos de tres años en la categoría de segundo oficial de pesca a cargo de la guardia de navegación en naves de pesca o haber mandado naves pesqueras de un arqueo bruto menor de 604.71 (800 TRB) durante el mismo período y haber aprobado el examen académico programado por la Dirección General.

c) Segundo Oficial de Pesca y Navegación:

1.- Facultado para cubrir la guardia de navegación en naves pesqueras sin limitación en el arqueo bruto, así como mandar naves pesqueras de un arqueo bruto hasta 604.71 (800 TRB).

2.- Es requisito para alcanzar este título, poseer el título de tercer oficial de pesca con una vigencia mínima de cuatro (4) años, haber navegado no menos de tres años en la categoría de tercer oficial de pesca a cargo de la guardia de navegación en naves de pesca o haber mandado naves pesqueras de un arqueo bruto menor de 372.17 (500 TRB) durante el mismo período, y haber aprobado el examen académico programado por la Dirección General.

d) Tercer Oficial de Pesca y Navegación:

1.- Facultado para cubrir la guardia de navegación en naves pesqueras sin limitación en el arqueo bruto, así como mandar naves pesqueras de un arqueo bruto hasta 372.17 (500 TRB).

2.- Es requisito para alcanzar este título haber culminado satisfactoriamente el curso de formación profesional en un centro académico de formación marítima reconocido por la Dirección General y que cumpla con el programa académico aprobado.

E-020202 Los títulos que se establecen a continuación, corresponden a la jerarquía y funciones técnicas que la persona, a cuyo nombre se ha expedido el título, puede desempeñar a bordo, facultándolo para ejercer la dirección de la Sala de Máquinas y de los servicios relativos a: equipos y mecanismos auxiliares, sistemas eléctricos, procesamiento, refrigeración y congelación; delegando funciones por especialidades, de acuerdo a la disponibilidad en la dotación de los indicados especialistas.

Estos títulos son:

a) Primer Oficial de Máquinas:

1) Facultado para dirigir la sala de máquinas de buques pesqueros, sin limitación en la potencia del o los motores principales.

2) Es requisito para alcanzar esta titulación, haber cumplido quinientos días de embarco

efectivo como Segundo Oficial de Máquinas y haber aprobado el examen académico.

b) Segundo Oficial de Máquinas:

1) Facultado para dirigir la sala de máquinas de Buques pesqueros propulsados por motor o motores cuya potencia no sobrepase los 1500 KW y ocupar el cargo de Segundo de Máquinas de buques pesqueros propulsados por motor o motores sin limitación en la potencia.

2) Es requisito para alcanzar esta titulación, haber cumplido cuatrocientos (400) días de embarco efectivo como Tercer Oficial de Máquinas y haber aprobado el examen académico.

c) Tercer Oficial de Máquinas:

1) Facultado para dirigir la sala de máquinas de buques pesqueros propulsados por motor o motores cuya potencia no sobrepase los 1000 KW, Segundo de Máquinas en buques pesqueros cuya potencia de motores sea inferior a los 1500 KW y ocupar el cargo de tercero de máquinas en buques pesqueros sin limitación en la potencia del motor o motores principales.

2) Es requisito para alcanzar esta titulación haber cumplido 180 días de embarco efectivo como asistente en la Sala de Máquinas y haber aprobado el examen académico de la especialidad.

d) Asistente de Sala de Máquinas:

1) Facultado para hacer servicio como segundo de guardia en la Sala de Máquinas sin responsabilidad, debiendo cumplir las disposiciones del Primer Maquinista y de los Oficiales de Máquinas, a efectos de lograr la experiencia requerida en el mantenimiento y reparación del o los motores principales y equipos auxiliares del buque, para optar el título de Tercer Oficial de Máquinas.

2) Es requisito para desempeñar el cargo, certificar estudios de la especialidad en universidad u otra escuela con programa de igual nivel y haber aprobado un curso sobre los requisitos de formación marítima pesquera.

E-020203 Los títulos de Patrón de Pesca son los siguientes:

a) Patrón de Pesca de Primera:

1.- Facultado para mandar naves pesqueras de un arqueo bruto menor de 372.17 (500 TRB) y operar en el dominio marítimo.

2.- Es requisito para alcanzar este título poseer el título de Patrón de Pesca de Segunda con una vigencia mínima de tres (3) años, haber navegado no menos de dos (2) años en su categoría, y haber aprobado el examen académico correspondiente.

b) Patrón de Pesca de Segunda:

1.- Facultado para mandar naves pesqueras de un arqueo bruto menor de 174.30 (240 TRB) y operar en el dominio marítimo.

2.- Es requisito para alcanzar este título poseer el título de Patrón de Pesca de Tercera con una vigencia mínima de tres (3) años, haber navegado no menos de dos (2) años en su categoría, y haber aprobado el examen académico correspondiente.

c) Patrón de Pesca de Tercera:

1.- Facultado para mandar naves de pesca de un arqueo bruto menor de 85.11 (120 TRB) y operar en el dominio marítimo.

2.- Es requisito para alcanzar este título:

- Poseer el título de patrón de pesca artesanal con una vigencia mínima de tres (3) años.

- Haber aprobado el quinto año de educación secundaria.

- Haber navegado no menos de dos (2) años como patrón de pesca artesanal.

- Aprobar el examen académico correspondiente.

d) Patrón de Pesca Artesanal:

1.- Facultado para mandar embarcaciones pesqueras marítimas, fluviales y lacustres de un arqueo bruto hasta 13.30 (20 TRB), y en el litoral operar dentro de las 15 millas de costa.

2.- Es requisito para alcanzar este título haber navegado como marinero de pesca por un período de un (1) año y aprobar el examen académico correspondiente.

E-020204 Los títulos de Motoristas de Pesca son los siguientes:

a) Primer Motorista:

1. Facultado para dirigir la sala de máquinas de buques menores pesqueros y embarcaciones pesqueras propulsados por motor o motores cuya potencia no sobrepasan los 750 kw.

2. Es requisito para alcanzar este título haber cumplido trescientos (300) días de embarco efectivo como Segundo Motorista y haber aprobado el examen académico correspondiente.

b) Segundo Motorista:

1. Facultado para dirigir la sala de máquinas de buques menores pesqueros y embarcaciones pesqueras propulsados con motor o motores cuya potencia no sobrepase los 350 kw.

2. Es requisito para alcanzar este título, haber cumplido doscientos (200) días de embarco efectivo como Tercer Motorista y haber aprobado el examen académico correspondiente.

c) Tercer Motorista:

1. Facultado para dirigir la sala de máquinas de embarcaciones pesqueras propulsadas con motor o motores cuya potencia no sobrepasen los 150 kw.

2. Es requisito para alcanzar este título, haber cumplido ciento cincuenta (150) días de embarco efectivo como Marinero Motorista, y haber aprobado el programa de calificación de motorista.

E-020205 Las facultades, obligaciones y responsabilidades que se encuentran establecidas para el Personal de Pesca, son aplicables a toda persona que por habilitación concedida por la Autoridad Marítima o por causa de fuerza mayor, asuma o desempeñe dicho cargo.

SECCION III

RESPONSABILIDADES, FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES, PATRONES, PILOTOS Y MARINEROS DE PESCA

DE LOS CAPITANES Y PATRONES

E-020301 Son inherentes al cargo de Capitán y Patrón de Pesca las mismas responsabilidades, facultades y obligaciones que las señaladas para los capitanes y patrones mercantes, con excepción de las referidas a la carga y pasajeros.

E-020302 Responderá por la seguridad de la nave y su tripulación cuando ésta se encuentre en operaciones de pesca, estiba de la captura y de descarga.

E-020303 Responderá por el cumplimiento de las reglamentaciones nacionales e internacionales marítimas y pesqueras, relacionadas con la seguridad, conservación de los recursos y protección del medio ambiente.

E-020304 Presentará las respectivas declaraciones de zarpe y de arribo a las Capitanías de Puerto. En casos especiales, la Dirección General podrá autorizar que la presentación de las solicitudes y declaraciones sea efectuada a personas o entidades distintas a las Capitanías de Puerto.

E-020305 No permitirán el embarco de personas menores de edad o que carezcan de libreta de embarco.

E-020306 No permitirán el embarque de carga para su transporte comercial no autorizado, ni que la nave efectúe operaciones distintas a las autorizadas por su clasificación.

E-020307 Hallándose la nave en faena de pesca o en busca de pesca, además de observar las medidas de precaución y seguridad dispuestas durante la navegación, deberá tomar en consideración los siguientes factores y actuar de acuerdo con ellos:

a) Otras naves que se hallen pescando y sus artes de pesca.

b) Seguridad de la tripulación en cubierta.

c) Efectos adversos a la seguridad de la nave y de su tripulación provocados por la reducción de estabilidad y de francobordo ocasionada por fuerzas excepcionales debidas a las operaciones de pesca, manipulación y estiba de la captura, así como condiciones meteorológicas y estados de mar no habituales.

E-020308 Al estibar las especies capturadas, prestará atención a las prescripciones esenciales de francobordo y estabilidad suficientes en todo momento durante el viaje hacia el puerto de desembarque, teniendo en cuenta el consumo de combustible y de

pertrechos, así como el riesgo de condiciones meteorológicas adversas.

DE LOS OFICIALES, MOTORISTAS, MARINEROS Y PERSONAL DE ADMINISTRACION Y SERVICIOS

E-020309 Son obligaciones de los oficiales, motoristas, marineros y personal de administración y servicios:

- a) Cumplir con las órdenes del Capitán o Patrón referentes a seguridad de la nave, procedimiento de pesca, navegación y maniobras.
- b) La conservación y limpieza de la embarcación y del equipo.

DE LAS RESPONSABILIDADES COMUNES A LAS DOTACIONES DE NAVES PESQUERAS

E-020310 Por razones de seguridad, disciplina, salubridad y prevención de la contaminación, es prohibido paralizar las naves o embarcaciones pesqueras mientras se encuentran en navegación o con especies hidrobiológicas en sus bodegas.

E-020311 Los infractores a la anterior disposición serán sancionados y denunciados civil y/o penalmente, según corresponda.

CAPITULO III

PERSONAL DE NAUTICA RECREATIVA

E-030101 El gobierno de naves de recreo de tipo yate y velero deberá estar a cargo de una persona que posea un título expedido por la Autoridad Marítima.

E-030102 El personal de la actividad de náutica recreativa está conformado por:

- a) Capitanes.
- b) Pilotos.
- c) Patrones.

E-030103 Son inherentes al cargo de Capitán, Piloto y Patrón de Yate o Velero, en lo aplicable, las facultades, obligaciones y responsabilidades establecidas para los Capitanes y Patrones Mercantes, con excepción de las referidas a la carga.

E-030104 Los títulos del personal de la actividad de náutica recreativa facultan a las personas que lo obtienen, al gobierno de naves de recreo, de acuerdo a lo siguiente:

a) Naves a Vela:

- Título de Patrón de Velero, para el gobierno de naves a vela en aguas protegidas, dentro de los límites fijados por la Capitanía de Puerto de la Jurisdicción.
- Título de Piloto de Velero, para el gobierno de naves a vela costeras, en navegación diurna y nocturna, a vista de costa.
- Título de Capitán de Velero para el gobierno de naves a vela de altura, en navegación diurna y nocturna de altura.

b) Naves a motor:

- Título de Patrón de Yate, para el gobierno de naves a motor en aguas protegidas, dentro de los límites fijados por la Capitanía de Puerto de la Jurisdicción.
- Título de Piloto de Yate, para el gobierno de naves a motor en navegación diurna y nocturna, a vista de costa.
- Título de Capitán de Yate, para el gobierno de naves a motor de altura, en navegación diurna y nocturna de altura.

E-030105 Los extranjeros residentes en el país que deseen obtener un título de personal de la actividad de náutica recreativa, deberán observar los mismos requisitos establecidos para los ciudadanos peruanos. Aquéllos que posean títulos expedidos en el extranjero podrán convalidarlos ante la Dirección General.

E-030106 Los clubes náuticos están en la obligación de exigir a sus asociados y personas particulares que hagan uso de sus instalaciones, el poseer el título de personal de náutica recreativa de acuerdo al tipo de nave y navegación que vaya a realizar, bajo responsabilidad del club que otorga el zarpe.

E-030107 La persona con título de náutica recreativa que zarpe al mando de un nave recreativa, es responsable por la seguridad de la nave y de las personas a bordo, las

mismas que en función de dicha responsabilidad le deben obediencia y respeto.

E-030108 Los títulos del personal de náutica recreativa tendrán una vigencia de 3 años, debiendo renovarse antes de su vencimiento por un período igual.

CAPITULO IV DEL TRABAJO DEL PERSONAL EMBARCADO

SECCION I EL CONTRATO DE EMBARCO DE MARINEROS MERCANTES

E-040101 El trabajo de la gente de mar será efectuado bajo un contrato de embarco registrado ante la Oficina de Colocación de la Gente de Mar de la Capitanía de Puerto, dependiente de la Dirección General.

E-040102 La Oficina de Colocación de la Gente de Mar registrará los contratos de embarco y llevará el control, evaluación, datos personales y situación de toda la Gente de Mar, dicha función será ejercida por el Capitán de Puerto correspondiente.

E-040103. La colocación de la Gente de Mar no puede ser objeto de comercio ejercido con fines lucrativos por una persona, sociedad o empresa, ni dará lugar, la colocación de la Gente de Mar, al lucro directo o indirecto de una persona, sociedad o empresa. Las infracciones a la presente norma, serán denunciadas a la Autoridad Marítima para que los responsables sean puestos a disposición del Juez competente.

E-040104 Los contratos de embarco para prestar servicios en una nave de bandera de otro país, serán suscritos por el Agente de la nave, quien se solidariza por este acto con las obligaciones del Capitán y del Armador.

E-040105 Los contratos de embarco para servir en naves peruanas, que no se celebren en el país, se formalizarán ante el Cónsul Peruano del Puerto de embarco. Si el contrato se va a ejecutar en otro país, para embarcarse en nave de bandera extranjera la gente de mar que desee acogerse al amparo consular, deberá registrar su contrato en el Consulado Peruano.

E-040106 Los contratos de embarco se extenderán obligatoriamente en tres (3) ejemplares, debiendo permanecer una copia en la oficina de Colocación de Gente de Mar. Se emplearán los formatos establecidos por la Dirección General.

SECCION II LOS DERECHOS DEL PERSONAL EMBARCADO

E-040201 El Capitán de una nave de la Marina Mercante Nacional tiene derecho a:

a) Rehusar hacer viaje si sobreviniese peste, guerra, bloqueo o impedimento legítimo del buque.

b) A ser indemnizado de conformidad con la legislación laboral vigente. Asimismo, a ser trasladado al puerto de embarco por cuenta del Armador, si fuera despedido antes de la terminación del viaje o en caso de enfermedad.

E-040202 Se considera causas justas para la revocación del viaje:

a) La declaratoria de guerra o interdicción del comercio a cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

b) El estado de bloqueo en el puerto de destino.

c) Si sobreviniera peste después de ajustado el contrato de embarco.

c) La prohibición de recibir en el puerto los artículos que compongan el cargamento del buque.

d) La detención o embargo del cargamento o de la nave por orden del gobierno o por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

e) La inhabilitación del buque para navegar.

E-040203 El naufragio de una nave nacional no exime al propietario, armador o agente:

a) De la obligación del mantenimiento de la gente de mar en el puerto que arribe y de la repatriación de todo el personal, salvo de aquéllos que por su propia voluntad decidieran quedarse, lo cual se hará constar ante el Cónsul del Perú.

b) Igual obligación tendrán los propietarios, armadores o agentes, cuando se trate de avería que imposibilite a la nave a seguir navegando y obligue a su venta judicialmente.

E-040204 El hombre de mar que enfermarse durante la navegación, no perderá su derecho al salario y será curado por cuenta del Armador, siempre y cuando la enfermedad no provenga del acto suyo culpable, en cuyo caso perderá su salario, pero se le proporcionará de todos modos la asistencia y curación del caso, debiendo el hombre de mar devolver los gastos incurridos.

E-040205 Por razones de seguridad y disciplina a bordo de las naves nacionales, están prohibidas las huelgas a bordo de las mismas, mientras se encuentren navegando y no haya concluido el viaje. La notificación será efectiva solamente si es dada al Capitán con 72 horas de anticipación y mientras la nave está en puertos nacionales y amarrada a muelle o fondeada. El Capitán de la nave como delegado de la autoridad pública, tan pronto como tenga conocimiento de una actitud de esta naturaleza, comunicará este hecho a la Autoridad Marítima y abrirá procedimiento administrativo a los infractores, el mismo que será puesto a disposición de la Autoridad Marítima a su llegada a puerto.

E-040206 En el caso de que la huelga sea realizada en puerto extranjero y el personal de a bordo involucrado en la misma no quiera deponer su actitud, podrá ser repatriado por el Armador.

SECCION III

LOS DELITOS, FALTAS Y MEDIDAS DISCIPLINARIAS

E-040301 Las autoridades nacionales son competentes para conocer los delitos cometidos en naves mercantes nacionales que se encuentran en el dominio marítimo, ríos, lagos navegables y en alta mar, sean éstos cometidos por oficiales, tripulantes o pasajeros.

E-040302 Si algún delito se perpetrara en alta mar y la nave ingrese a puerto extranjero, el Capitán de la nave dará cuenta al funcionario consular del primer puerto que arribe, entregándole el sumario respectivo. El Capitán dispondrá la detención a bordo mientras se gestiona la repatriación con el expediente para su procesamiento por las autoridades nacionales competentes. El Capitán de la nave tendrá la obligación de presentar el informe respectivo a la primera Capitanía de Puerto nacional de arribo.

E-040303 En caso de delitos a bordo los Capitanes deberán:

- a) Disponer la conformación de la Junta Disciplinaria que estará integrada por el Primer Piloto quien la presidirá e integrada por tres oficiales.
- b) En caso se encuentre el Primer Piloto involucrado, el Capitán presidirá la Junta.
- c) Dispondrá la detención bajo custodia del presunto culpable.
- d) La Junta Disciplinaria instaurará una sumaria, la cual evaluará todas las pruebas y declaraciones de los presuntos culpables y testigos.
- e) La Junta presentará las conclusiones al Capitán, quien los aprobará o desaprobará. En caso sean desaprobados, enviará a la Junta sus fundamentos.
- f) Arribado a puerto el Capitán pondrá a disposición de la Autoridad Marítima al infractor, debiendo remitir copia de todo lo actuado a dicha autoridad, a fin de que inicie la sumaria correspondiente.
- g) La Autoridad Marítima procederá de acuerdo al inciso anterior, cuando el delito sea juzgado en Tribunales Extranjeros.

E-040304 En caso el delito cometido tenga competencia un Estado Extranjero, el Capitán de la nave tendrá la obligación de apoyar la acción de dichas Autoridades, con intervención de los funcionarios consulares nacionales.

E-040305 En caso de cometerse cualquier falta, el Capitán dispondrá la reunión de la Junta Disciplinaria a fin de que investigue y emita su dictamen.

- a) El Capitán está facultado para suspender del ejercicio de sus funciones sin goce de haber, si la falta es leve, a cualquier oficial o tripulante, debiendo remitir copia de lo actuado a la Autoridad Marítima.
- b) Si después de la evaluación del dictamen de la Junta Disciplinaria se determina que la falta es grave, el Capitán de la nave podrá disponer la suspensión del ejercicio de sus

funciones sin goce de haber hasta ser puesto a disposición de la Capitanía de Puerto, la cual determinará mediante sumaria su responsabilidad.

c) La Autoridad Marítima podrá suspender en el ejercicio de sus funciones al infractor, en caso de falta grave, hasta por 90 días.

d) El que acumule dos faltas graves será sancionado con la cancelación de la matrícula.

E-040306 El Capitán de una nave tiene la facultad de suspender a cualquier oficial o tripulante que cometa una falta. Asimismo, tendrá la obligación de informar a la Autoridad Marítima de dichas infracciones.

CAPITULO V

LA DOTACION DE NAVES

SECCION I

LA DOTACION MINIMA DE SEGURIDAD(1)

(1)Sección aclarada por la R.D. N° 0641-2002/DCG.- "Normas Relativas a las Dotaciones Mínimas de Seguridad", publicada el 14/11/2002

E-050101 Corresponde a la Autoridad Marítima fijar las dotaciones mínimas de seguridad de las naves de bandera nacional de un arqueo bruto mayor de 13.30 (20 TRB). Están excluidos los artefactos navales.

E-050102 Las dotaciones máximas para operación de las naves serán establecidas por los propietarios o armadores, no debiendo exceder en número a las capacidades de habitabilidad y de elementos existentes para la seguridad de la vida humana.

E-050103 Las embarcaciones un arqueo bruto menor de 13.30 (20 TRB) que naveguen en bahía deberán contar con dos tripulantes como mínimo. En caso de navegar fuera de la bahía el número mínimo de tripulantes será de tres.

E-050104 Las naves que se hagan a la mar remolcadas deberán contar con el 50% de la dotación mínima de seguridad, no pudiendo ser ésta menor de dos personas. Para el caso de artefactos navales corresponde al Capitán de Puerto determinar la dotación mínima de seguridad.

E-050105 Corresponde a la Dirección General emitir los Certificados de Dotación Mínima de Seguridad para las naves de un arqueo bruto mayor de 70.48 (100 TRB), y a las Capitanías de Puerto para las naves mayores de 13.30 (20 TRB) hasta 70.48 (100 TRB).

E-050106 La tripulación de toda nave nacional debe estar constituida preferentemente por peruanos, pudiendo la Dirección General autorizar el embarco de personal extranjero de acuerdo a Ley, previa autorización de la Autoridad de Trabajo y de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Contratación de Personal Extranjero.

E-050107 El capitán o patrón de una nave nacional es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden y disciplina en la nave, y necesariamente deberá ser peruano y poseer título de tal conferido por la Dirección General.

E-050108 La dotación mínima de seguridad de toda nave nacional será determinada teniendo en cuenta los "Principios Relativos a la Dotación de Seguridad", establecidos por la Dirección General.

E-050109 Toda nave nacional deberá llevar a bordo, permanentemente, un documento denominado "Certificado de Dotación Mínima de Seguridad", emitido por la Autoridad Marítima.

E-050110 Los buques tendrán las dotaciones que permitan que el sistema de guardia sea tal, que la eficiencia de los tripulantes no disminuya por la fatiga.

E-050111 Las dotaciones Mínimas de Seguridad serán fijadas por la Capitanía de Puerto, previa propuesta de sus propietarios teniendo en cuenta los siguientes factores:

a) Necesidad de personal suficiente para cubrir los servicios en cubierta, ingeniería y maniobras.

b) Duración y tipo del servicio por atender.

c) Características de construcción, tonelaje, sistema de propulsión, automatización y

equipamiento de la nave.

E-050112 Las embarcaciones que tengan un arqueo bruto de 13.30 a 34.39 (20 a 50 TRB) llevarán cuando menos cuatro (4) tripulantes.

E-050113 En ningún caso, podrá la Autoridad Marítima, autorizar que una nave cualquiera pueda hacerse a la mar fuera de la bahía sin llevar a bordo por lo menos tres hombres de dotación, y para el caso de naves remolcadas no menos de dos hombres.

E-050114 Las dotaciones de las naves pesqueras serán determinadas por la Autoridad Marítima teniendo en cuenta, además de las disposiciones anteriores, las características técnicas de equipamiento, tipo de maniobra, artes de pesca y automatismo, a propuesta del Armador Pesquero.

SECCION II

LAS DOTACION DE GUARDIA EN PUERTO

E-050201 Toda nave de un arqueo bruto mayor de 34.39 (50 TRB) fondeada en puerto deberá mantener a bordo un número de tripulantes necesarios como medida de seguridad para afrontar situaciones de emergencia.

E-050202 Las naves que cuenten con propulsión propia y se encuentren operativas contarán con la siguiente dotación mínima de guardia en puerto, de acuerdo al arqueo bruto que se indican:

Hasta 107.21 (150 TRB)	1 tripulante de cubierta
Hasta 372.17 (500 TRB)	2 tripulantes (1 de cubierta, 1 de ingeniería)
Hasta 761.37 (1,000 TRB)	4 tripulantes (3 de cubierta, 1 de ingeniería)
Mayores de 761.37 (1,000 TRB)	5 tripulantes (3 de cubierta, 2 de ingeniería)

E-050203 Las naves con propulsión propia que se encuentren inoperativas o en proceso de desguace, así como los artefactos navales en general, mantendrán la siguiente dotación mínima de guardia en puerto, de acuerdo al arqueo bruto que se indican:

Hasta 219.53 (300 TRB)	1 tripulante
Hasta 761.37 (1,000 TRB)	2 tripulantes
Mayores de 761.37 (1,000 TRB)	3 tripulantes

E-050204 Los buques petroleros, buques gaseros, naves que transporten material radioactivo o sean propulsadas por energía nuclear, y demás naves que transporten mercancías o sustancias peligrosas, la dotación a que se refieren los artículos anteriores deberá ser incrementada en un (01) tripulante para naves de un arqueo bruto hasta 761.37 (1,000 TRB) y en dos (02) tripulantes las mayores de 761.37 (1,000 TRB).

E-050205 Las naves de náutica recreativa, en caso pertenezcan a un club náutico, quedarán bajo el control de la guardianía de dicho club.

E-050206 En el caso de naves abarloadas y que pertenezcan a un mismo propietario o armador, una de ellas deberá contar con la dotación mínima de guardia establecida y las otras podrán reducir su dotación a un (01) tripulante.

PARTE "F"

DE LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

CAPITULO I

GENERALIDADES

F-010101 Es obligación de toda persona que desarrolla actividades en el ámbito acuático cumplir con la legislación nacional y con las normas contenidas en los Convenios Internacionales sobre protección del medio ambiente.

F-010102 Corresponde a la Autoridad Marítima dentro del ámbito de su competencia y en coordinación con los sectores competentes, cuando corresponda, vigilar y hacer cumplir

las normas relativas a la protección y preservación del ambiente en el medio acuático y franja ribereña de conformidad con la legislación vigente, así como los convenios internacionales ratificados por el Estado Peruano.

F-010103 La Autoridad Marítima está encargada de hacer cumplir, dentro del ámbito de su competencia, las obligaciones y prohibiciones establecidas en la legislación vigente y en los Convenios Internacionales adoptados para la protección del ambiente en el medio acuático y franja ribereña.

F-010104 La protección del medio ambiente acuático y franja ribereña comprende la preservación, restauración y mejoramiento de los mismos, así como la prevención de la contaminación proveniente de cualquier fuente, siempre que la actividad infractora se desarrolle en el ámbito de la Autoridad Marítima. En los demás casos corresponderá al Ministerio del Sector correspondiente de la actividad que se trate.

F-010105 La protección del medio ambiente acuático y franja ribereña de la contaminación proveniente de naves e instalaciones acuáticas bajo su jurisdicción, es de competencia de la Autoridad Marítima, en coordinación con el sector correspondiente, la cual se llevará a cabo de conformidad con la política nacional ambiental. Toda infracción a las normas del subsector hidrocarburos relacionada con el medio ambiente, producida en tierra o en plataformas marinas de extracción, deberá ser puesta en conocimiento del OSINERG para la respectiva sanción de ser el caso, así como el resultado de las investigaciones y los gastos operativos en que incurrió la Autoridad Marítima para mitigar los efectos de la contaminación, a fin de ser reembolsados por los responsables.

F-010106 La Autoridad Marítima coordinará los aspectos y acciones que sean necesarios con las diversas autoridades de los sectores competentes, con el propósito de optimizar la protección del ambiente en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad con la política nacional ambiental.

F-010107 La Autoridad Marítima podrá negar el ingreso al dominio marítimo, ríos y lagos navegables así como a sus puertos y terminales, a cualquier nave que transporte desechos radioactivos o similares, cuando tenga deficiencias en sus sistemas o equipos de prevención y control de la contaminación o presenten averías que puedan originar daños al medio ambiente acuático, o en aplicación del criterio precautorio.

F-010108 En cumplimiento de la legislación vigente, la Autoridad Marítima podrá restringir o prohibir el paso o la permanencia de naves, así como el desarrollo de determinadas actividades, en áreas que sea necesario proteger de los riesgos de contaminación, en concordancia con las normas sobre la materia emitidas por otros sectores.

F-010109 Para llevar a cabo cualquier actividad o proyecto en el ámbito de jurisdicción de la Autoridad Marítima, deberán evaluarse previamente los posibles efectos negativos por medio del Estudio de Impacto Ambiental respectivo, desarrollado de acuerdo con las normas, lineamientos y guías que establezca la Dirección General o el Sector de la Administración Pública competente de la cual depende la actividad a desarrollar. En ambos casos los aspectos técnicos y estudios de línea base del Estudio de Impacto Ambiental deben coordinarse entre los sectores involucrados y sometidos a audiencia pública, salvo aquéllos que pueden comprometer la seguridad nacional.

F-010110 Los productos químicos que requieran utilizarse como dispersantes de petróleo derramado en el mar, deberán contar previamente con la autorización de la Dirección General.

F-010111 Corresponde a la Autoridad Marítima en relación con la protección del medio ambiente, las siguientes funciones específicas:

- a) Establecer programas de vigilancia a fin de detectar contaminación producida por las actividades que se realizan en el ámbito acuático.
- b) Formular y adoptar procedimientos que coadyuven a la determinación de la responsabilidad civil y la indemnización por daños resultantes de la contaminación producida por actividades de su competencia, coordinando con los diversos Sectores de la Administración Pública en las demás actividades.
- c) Investigar todo siniestro o accidente que sobrevenga a cualquier nave o instalación acuática en el ámbito de su competencia, coordinando con la Autoridad Sectorial competente, cuando corresponda, la adopción de las medidas necesarias para impedir la

contaminación de las aguas o minimizar sus efectos.

d) Actuar como organismo rector de coordinación nacional del Plan Nacional de Contingencia para controlar y combatir derrames de petróleo y otras sustancias contaminantes.

CAPITULO II PREVENCION DE LA CONTAMINACION

F-020101 Está prohibida la descarga o vertimiento de contaminantes y desechos en el mar, ríos y lagos navegables, que no cumplan con la legislación ambiental vigente y que provengan de naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas o terrestres que estén conectadas o vinculadas con dichas aguas salvo lo dispuesto en el artículo F-040102.

F-020102 Las descargas que se producen de conformidad con las situaciones de excepción previstas en los convenios internacionales adoptados para la protección del medio acuático, de los cuales la República del Perú forme parte, no están comprendidas en la prohibición prescrita por el artículo anterior.

F-020103 La Autoridad Marítima coordinará con las autoridades de los sectores competentes, cuando corresponda, las medidas necesarias para apoyar las acciones tendientes a prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave de contaminación acuática y de la zona costera y ribereña.

F-020104 La Autoridad Marítima podrá detener cualquier nave que presente deficiencias que ofrezcan riesgo al medio ambiente, hasta que no sean debidamente subsanadas.

F-020105 Toda nave, empresa portuaria o terminal, y cualquier instalación o actividad susceptible de provocar la contaminación de las aguas o zona costera deberá contar con los elementos y equipos necesarios para prevenir, en caso de accidente, la contaminación o minimizar sus efectos al ambiente, de acuerdo a los Convenios y la normatividad nacional.

F-020106 Los puertos y terminales deberán contar con las instalaciones y servicios de recepción de aguas oleosas, residuos contaminantes y basuras procedente de las naves que lo requieran, de conformidad con los convenios internacionales y normatividad nacional.

F-020107 Los propietarios, armadores, y operadores de naves, incluidas las plataformas fijas o flotantes, deberán verificar bajo su responsabilidad, que se cumplan las siguientes medidas de prevención:

a) Todas las naves y plataformas deberán satisfacer las reglamentaciones y normas vigentes sobre construcción, equipamiento, operación, documentación y seguridad, establecidas para lograr su máxima seguridad, eficiencia y la protección del medio ambiente.

b) Las tripulaciones de las naves así como las dotaciones de las plataformas, deberán estar debidamente tituladas y entrenadas conforme a lo establecido en los convenios internacionales y normatividad nacional sobre formación, titulación y guardia, así como el respectivo Plan de Contingencias.

c) Las descargas de contaminantes deberán efectuarse de acuerdo a las normas y reglamentaciones vigentes referidas a la prevención de la contaminación acuática por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas a granel, sustancias dañinas en bultos, agua de lastre, aguas sucias, basuras, y sobre prevención de la contaminación atmosférica.

d) Para efectuar vertimientos deberán obtener autorización previa del Capitán de Puerto, y los mismos se ceñirán a las reglamentaciones vigentes al respecto.

e) Las operaciones de alijo o trasvase de sustancias líquidas contaminantes a granel deberán ser previamente autorizadas por el Capitán de Puerto y llevarse a cabo cumpliendo con las normas de seguridad establecidas.

f) Todo remanente de contaminantes que no pueda ser descargado de acuerdo a las condiciones establecidas en las reglamentaciones vigentes, deberá ser retenido a bordo y entregado a las facilidades de recepción provistas por las administraciones portuarias y operadores de terminales.

g) Las empresas navieras y operadoras de naves deberán cumplir con las normas de

seguridad y protección del medio ambiente establecidas en los convenios internacionales y normas nacionales vigentes.

CAPITULO III PROTECCION DE LA ZONA COSTERA

F-030101 La Dirección General no autorizará ninguna actividad, obra o construcción que pudiera ocasionar la sedimentación y erosión de la zona costera que impida el desarrollo de las actividades acuáticas que ocasionen impactos negativos en el ambiente.

F-030102 Se prohíbe efectuar rellenos o avances dentro del agua, sin contar con la respectiva concesión acuática y con la autorización previa de la Dirección General.

F-030103 Se prohíbe efectuar trabajos de dragado sin autorización de la Dirección General.

F-030104 Todo proyecto destinado a la construcción instalación o realización de actividades en el ámbito de competencia de la Dirección General, deberá cumplir con los requisitos establecidos, con el fin de que la Autoridad Marítima descarte la posibilidad de perjuicios en la zona costera, pudiendo establecer condiciones que aseguren la preservación del medio ambiente.

F-030105 Está prohibido el arrojado de desechos, residuos, basuras y escombros a la zona costera y ribereña que no cumplan con las normas y disposiciones vigentes para tal efecto.

F-030106 Toda actividad o trabajo relacionado con hidrografía, oceanografía, cartografía náutica, navegación marina, señalización marítima y de cualquier otra naturaleza, que implique modificación de las referencias consignadas para ayuda a la navegación en las cartas y publicaciones náuticas editadas por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, requiere para su ejecución, independientemente del cumplimiento de otros dispositivos legales o administrativos vigentes, de la autorización previa de la Dirección General en coordinación con la Dirección de Hidrografía y Navegación.

F-030107 La Dirección General, podrá designar en coordinación con el sector al que pertenezca la actividad, en los casos en que las actividades o trabajos a que se requiere el artículo anterior, se efectúen con el concurso de embarcaciones en general, al personal necesario para la supervisión y control de dichas actividades, debiendo las entidades que realicen las actividades o trabajos mencionados, asumir los gastos que demande el cumplimiento de toda actividad de control.

CAPITULO IV EL VERTIMIENTO

F-040101 Los vertimientos al mar desde buques e instalaciones acuáticas se registrarán por la reglamentación específica vigente emitida por la Autoridad Marítima.

F-040102 La prohibición de vertimiento establecidos en el Art. F-020101 no se aplicará cuando sea necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o de los buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y en casos de fuerza mayor, debido a las inclemencias del tiempo o en cualquier otro caso que constituya un peligro para la vida humana, una amenaza real para buques, aeronaves, plataformas, u otras construcciones en el mar, si el vertimiento parece ser el único medio para evitar la amenaza y si existe toda probabilidad de que los daños emanantes de dicho vertimiento sean menores que los que ocurrirían de otro modo. Dicho vertimiento se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de que se ocasionen daños a seres humanos o a la vida marina.

CAPITULO V INCIDENTES DE CONTAMINACION

F-050101 Los Capitanes de naves o los responsables de instalaciones acuáticas están en la obligación de informar por el medio más rápido a la Capitanía de Puerto más cercana

sobre derrames, descargas, manchas u otros indicios que indiquen una posible contaminación. Asimismo, toda persona que tenga conocimiento de un suceso de esta naturaleza deberá comunicarlo a la Capitanía de Puerto de su jurisdicción, de acuerdo a las normas vigentes sobre notificación de incidentes de contaminación.

F-050102 El armador, propietario, operador o administrador de la nave o instalación acuática causante de la contaminación dará inicio y efectuará por su cuenta la remoción o limpieza correspondiente, tan pronto como se produzca el incidente. Si no lo hiciere, la Autoridad Marítima podrá hacerlo por cuenta del causante, con sus propios medios o contratando compañías especializadas.

F-050103 La Autoridad Marítima activará el Plan Nacional de Contingencia dependiendo de la magnitud de la contaminación para controlar y combatir eficazmente los incidentes de contaminación.

F-050104 La verificación ocular de la contaminación en los asuntos de su competencia, será efectuada inmediatamente por la Capitanía de Puerto por los medios más rápidos. El causante de la misma está en la obligación de proporcionar el transporte que sea necesario para efectuar la comprobación por cuenta de quien resulte responsable. En caso de contaminación causada de actividades normadas por otros Sectores de la Administración Pública, se informará a dicho sector para las acciones que haya lugar.

F-050105 La Capitanía de Puerto en cuya jurisdicción se produzca la contaminación, efectuará con conocimiento y en coordinación con la Autoridad Sectorial Competente, las investigaciones con el fin de determinar las causas, las responsabilidades y tomar las medidas correctivas para evitar que se produzcan nuevamente.

F-050106 Todas las naves nacionales e instalaciones deberán contar con sus respectivos planes de contingencia de a bordo, planes operacionales debidamente aprobados por la Dirección General y con el equipamiento mínimo y en condiciones operativas para el combate de incidentes de contaminación, conforme a lo establecido en las reglamentaciones nacionales y a lo que determine la Autoridad Marítima, para cada caso en particular.

CAPITULO VI

RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE LA CONTAMINACION

F-060101 El propietario y/o armador de una nave, artefacto naval, instalación acuática o terrestre, será responsable de todos los daños por contaminación que se produzcan con motivo de la descarga de sustancias contaminantes imputables a ellos. Cuando los daños por contaminación fueren producidos por dos o más naves los respectivos propietarios y/o armadores incurrirán en responsabilidad solidaria.

F-060102 No podrá imputarse responsabilidad alguna a las personas indicadas en el artículo precedente, si se prueba que los daños por contaminación:

- a) Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible.
- b) Fueron totalmente causados por una acción u omisión de un tercero.
- c) Fueron totalmente causados por negligencia u otro acto lesivo de la autoridad responsable, del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

F-060103 Las naves que se dediquen comercialmente al transporte de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes hasta o desde puertos peruanos, deberán contar con un certificado expedido por la autoridad competente del Estado de pabellón, que certifique que existe una póliza de seguro de responsabilidad civil frente a terceros u otra garantía financiera, para responder por los daños por contaminación que pudiera causar, con arreglo a las disposiciones de los convenios internacionales aplicables y normas nacionales complementarias.

F-060104 Las instalaciones fijas o flotantes que se dediquen a realizar perforaciones para búsqueda de hidrocarburos, minerales o sustancias contaminantes, para operar en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables deberán estar protegidas por un seguro de responsabilidad civil por un monto que será fijado por la Autoridad Marítima en

coordinación con la Autoridad Sectorial competente, para cada caso, en base al tipo de instalación o la envergadura de la operación, para cubrir los daños que por contaminación pudieran ocasionar.

F-060105 Se admitirán los seguros constituidos en el país o en el extranjero, así como los certificados que expiden los fondos internacionales de indemnización.

F-060106 Las Capitanías de Puerto se abstendrán de conceder libre plática u otorgar autorización de zarpe a las naves que no den cumplimiento a lo establecido en esta Sección. Asimismo se denegará el zarpe a toda nave que haya causado contaminación, salvo que de la ejecución de la póliza de seguro u otra garantía financiera, a que se refieren los artículos precedentes, se puedan indemnizar todos los daños causados.

F-060107 Aquéllos que posean instalaciones para la carga o descarga de hidrocarburos, derivados y demás sustancias contaminantes, incluyendo aquéllos situados en las riberas de los ríos y lagos, además de obtener las autorizaciones y permisos legales necesarios para ejercer tal actividad, deberán dotarlas de los dispositivos adecuados para evitar su derrame o vertimiento y contaminación en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables. Asimismo, están obligados a contratar el seguro que prescribe el Artículo F-060104.

F-060108 Las actividades de cualquier instalación en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima que hayan causado contaminación quedarán suspendidas, salvo que la ejecución de la póliza de seguro u otra garantía financiera a que se refieren los artículos precedentes, pueda indemnizar todos los daños causados y el responsable haya aplicado las medidas para subsanar las deficiencias.

F-060109 En caso de que la garantía financiera a que se refieren los artículos precedentes fuera insuficiente para indemnizar a los reclamantes en un mismo incidente, en razón de existir alguna reclamación correspondiente a un incidente distinto, el propietario, armador o agente naviero domiciliado, el agente marítimo o representante legal autorizado, deberán constituir una nueva garantía hasta por el monto especificado en los artículos precedentes.

F-060110 Los daños que por contaminación del medio ambiente ocasionen los buques de guerra, naves auxiliares, otras naves o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y únicamente para un servicio público no comercial, serán de responsabilidad de su respectivo país, de conformidad con las normas del Derecho Internacional. En ningún caso se impedirá el zarpe.

F-060111 Si existiera dudas sobre el responsable de la contaminación, los daños y perjuicios por la detención de las naves no responsables o la suspensión de actividades de instalaciones, que razonablemente hubiera dispuesto la Autoridad Marítima, recaerán sobre la nave o instalación que finalmente lo sea al término de la sumaria de investigación.

F-060112 El monto de la indemnización por daños y perjuicios contra el Estado, en los asuntos de competencia de la Autoridad Marítima será estimado por la Capitanía de Puerto correspondiente y por la Autoridad Sectorial Competente, cuando corresponda, y notificada a los propietarios o armadores de la nave o naves causantes de la contaminación, por intermedio de Agente Marítimo, o directamente de los propietarios u operadores bajo la jurisdicción y competencia de la instalación o instalaciones causantes de la contaminación.

F-060113 El monto de la indemnización a favor del Estado que corresponde determinar a la Autoridad Marítima será administrado por la Dirección General y destinado a acciones de contención, remoción, dispersión y limpieza, así como a la prevención y combate de los efectos de la contaminación y el que corresponde a la Autoridad Sectorial Competente será administrado de acuerdo con sus disposiciones en materia ambiental.

F-060114 Las reclamaciones de los demás perjudicados debidamente calificadas por las Capitanías de Puerto, darán lugar a una indemnización, cuyo monto será estimado por los propios perjudicados y podrán ser exigidos a los armadores, propietarios y responsables por la vía judicial.

PARTE "G"

DEL TRANSPORTE, MANIPULACION Y ALMACENAMIENTO DE SUSTANCIAS Y MERCANCIAS PELIGROSAS

CAPITULO I SUSTANCIAS Y MERCANCIAS PELIGROSAS

SECCION I GENERALIDADES

G-010101 Las mercancías peligrosas se dividen en las clases que se indican a continuación, conforme lo estipulado en el Convenio SOLAS 74 y en el Código IMDG:

Clase 1: Explosivos

División 1.1 Sustancias y artículos que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.

División 1.2 Sustancias y artículos que presentan un riesgo de proyección, pero no de explosión de toda la masa.

División 1.3 Sustancias y artículos que presentan un riesgo de incendio y un riesgo de que se produzcan pequeños efectos de onda de choque o proyección, o ambos efectos, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.

División 1.4 Sustancias y artículos que no presentan ningún riesgo considerable.

División 1.5 Sustancias muy insensibles que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.

División 1.6 Artículos sumamente insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa.

Clase 2 Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión

Clase 2.1 Gases inflamables.

Clase 2.2 Gases no inflamables, no venenosos.

Clase 2.3 Gases venenosos.

Clase 3 Líquidos inflamables

Clase 3.1 Líquidos inflamables cuyo punto de inflamación es inferior a 18° C (0° F), en vaso cerrado.

Clase 3.2 Líquidos inflamables, cuyo punto de inflamación es igual o superior a 18° C (0° F) e inferior a 23° C (73° F), en vaso cerrado.

Clase 3.3 Líquidos inflamables cuyo punto de inflamación es igual o superior a 23° C (73° F), pero no superior a 61° C (141° F), en vaso cerrado.

Clase 4 Sólidos inflamables

Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea.

Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Clase 4.1 Sólidos que entran fácilmente en combustión y sólidos que pueden provocar un incendio por frotamiento; sustancias que reaccionan espontáneamente (sólidos y líquidos) y sustancias afines; explosivos insensibilizados.

Clase 4.2 Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea.

Clase 4.3 Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Clase 5 Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos

Clase 5.1 Sustancias (agentes) comburentes.

Clase 5.2 Peróxidos orgánicos.

Clase 6 Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas

Clase 6.1 Sustancias tóxicas.

Clase 6.2 Sustancias infecciosas.

Clase 7 Materiales radioactivos

Categorías I, II, y III de acuerdo a su nivel de radiación, correspondiendo la categoría III a los materiales radiactivos de más alto nivel.

Clase 8 Sustancias Corrosivas

Clase 9 Sustancias y artículos varios peligrosos

G-010102 Las naves que transporten mercancías peligrosas llevarán a bordo la documentación que al respecto establezcan el Convenio SOLAS 74, el Código IMDG y demás normas nacionales e internacionales, según corresponda.

G-010103 En todos los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas en los que haya que nombrar las mercancías, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo nombres comerciales) y estarán debidamente descritas de acuerdo a su clasificación.

G-010104 Las mercancías peligrosas deberán ser estibadas de forma segura y apropiada, teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías incompatibles deberán segregarse unas de otras conforme lo establecido en el Código IMDG.

G-010105 En los buques que transporten líquidos o gases inflamables, se tomarán las precauciones especiales que puedan hacerse necesarias contra incendios o explosiones.

G-010106 No se transportarán sustancias que espontáneamente puedan experimentar calentamiento o combustión, a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para reducir al mínimo la posibilidad de que se produzcan incendios.

G-010107 Las naves que transportan mercancías peligrosas que deban cumplir con las prescripciones del Convenio SOLAS 74, así como con los códigos para la construcción y equipo de buques quimiqueros y gaseros deberán contar con el documento demostrativo de cumplimiento con las prescripciones especiales para las naves que transporten mercancías peligrosas, y con los certificados de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y gases licuados a granel, respectivamente.

G-010108 El documento demostrativo de cumplimiento con las prescripciones especiales para las naves de bandera peruana que transporten mercancías peligrosas, será establecido por la Dirección General.

G-010109 Los oficiales y marineros a los que se les asigne deberes y responsabilidades específicos relacionados con el embarque, desembarque y seguridad de las mercancías peligrosas y con la carga y equipo de los buques tanque petroleros, quimiqueros o gaseros, deberán estar debidamente calificados y entrenados de acuerdo a los Convenios internacionales y normas nacionales vigentes. El personal de estiba del puerto que tenga a su cargo semejantes deberes y responsabilidades deberá también cumplir con la exigencia de calificación y entrenamiento indicado.

G-010110 Existe obligación de entrenar al personal en el manejo de explosivos y mercancías peligrosas y en coordinación con los operadores portuarios. Los Capitanes de las naves que transporten mercancías peligrosas y los administradores de terminales portuarios mantendrán un registro del entrenamiento impartido a su personal.

SECCION II

MEDIDAS DE CONTROL Y VIGILANCIA

G-010201 La seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad de la nave, de su carga y de las personas a bordo, están directamente relacionadas con el cuidado que se tenga en el manejo de mercancías y sustancias peligrosas antes y después de su embarque, desembarque y manipulación.

G-010202 En las zonas portuarias, el transporte de mercancías y sustancias peligrosas, excepto los explosivos, su manipulación y almacenamiento, deben supervisarse para garantizar la seguridad de las personas que trabajan o viven en la zona portuaria o cerca de ella, y para proteger las instalaciones portuarias y el ambiente.

G-010203 La Autoridad Marítima, con el fin de garantizar la seguridad de los puertos, de las personas y bienes dentro de éstos; y prevenir daños, dictará las normas de seguridad respecto a las mercancías peligrosas en naves y recintos portuarios especiales o en casos de transferencia. Esto se deberá efectuar según corresponda, mediante los controles que

a continuación se indican y con personal especializado de las Capitanías de Puerto:

- a) "Visitas de control" a naves y recintos portuarios especiales.
- b) "Constataciones inopinadas" de operaciones de transferencia.
- c) "Supervisiones permanentes" de operaciones de transferencia de mercancías o sustancias peligrosas especiales.
- d) "Vigilancia especial".

G-010204 Las "Visitas de control" las dispondrá el Capitán de Puerto en la siguiente forma:

a) NAVES

1. Para la verificación de las condiciones de aptitud y de seguridad de las naves antes de que carguen mercancías o sustancias peligrosas; control de certificados de aptitud, documentos sobre carga peligrosa, etc.

2. A las naves que transporten mercancías o sustancias peligrosas, la correcta estiba o transporte, certificados de aptitud, planos de estiba, documentos sobre carga peligrosa, precauciones de seguridad, etc., que establecen los códigos pertinentes de la Organización Marítima Internacional (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas IMDG, Códigos para Buques Tanque Químicos y para Buques Tanque Gaseiros), y las reglamentaciones nacionales.

b) RECINTOS PORTUARIOS ESPECIALES

El control y verificación de las condiciones de aptitud y de seguridad para almacenaje y manipuleo de mercancías y sustancias peligrosas, medidas y equipos de seguridad de dichos recintos portuarios especiales; almacenaje, estiba, marcado, etiquetado, rotulación, embalajes o envases, etc., de las mercancías peligrosas, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento y a las normas de seguridad sobre mercancías peligrosas.

G-010205 El Capitán de Puerto dispondrá constataciones inopinadas de las operaciones de transferencia de mercancías y sustancias peligrosas de o hacia naves, con el fin de verificar que estas operaciones estén siendo efectuadas en forma segura, para lo cual deberá constatar principalmente aspectos opcionales y de procedimiento, así como del elemento humano que participe en las mismas.

G-010206 El Capitán de Puerto dispondrá se efectúe una supervisión permanente desde el comienzo hasta el fin de las operaciones de carga, descarga, movilización o transferencia de "Mercancías y Sustancias Peligrosas Especiales", con el fin de que estas operaciones se efectúen con las máximas medidas de seguridad.

G-010207 A las naves que tengan "Mercancías o Sustancias Peligrosas Especiales" a bordo, en tránsito, el Capitán de Puerto dispondrá vigilancia especial mientras la nave permanezca en puerto, con el fin de evitar daños accidentales o intencionales (sabotaje), si así lo considera el Capitán de Puerto, de acuerdo a la peligrosidad de la carga y ubicación de la nave y el peligro que reviste para el puerto u otros buques que se hallen en el mismo.

G-010208 Las naves o recintos portuarios especiales que no den cumplimiento a las normas de seguridad sobre mercancías o sustancias peligrosas establecidas en las reglamentaciones nacionales y códigos internacionales de la Organización Marítima Internacional según corresponda, serán sancionados con las multas que establece en la Tabla de Multas de Capitanías, sin perjuicio a la responsabilidad penal que corresponda al Capitán de la nave, administradores u operadores de recintos portuarios especiales, tripulantes o personas que no hayan dado cumplimiento a las reglamentaciones anteriormente indicadas.

G-010209 Los agentes marítimos de las naves en que se nombre vigilancia especial, deberán abonar a la Dirección General, de acuerdo a la Tabla de Tarifas de Capitanías, la gratificación especial por el personal que cubre dichas guardias.

CAPITULO II

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR NAVES

SECCION I GENERALIDADES

G-020101 Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a todas las naves que transporten mercancías y sustancias peligrosas en el mar, ríos y lagos navegables de competencia de la Autoridad Marítima.

G-020102 Las naves afectadas por el Convenio SOLAS 74, cumplirán las normas establecidas en el Capítulo VII de dicho convenio, y complementariamente con lo dispuesto en el Código IMDG, según la mercadería de que se trate y la modalidad empleada para su transporte.

G-020103 Las naves no sujetas al Convenio SOLAS 74 cumplirán, en la medida de lo posible y razonable, las normas citadas en el artículo anterior, a cuyos fines la Autoridad Marítima determinará las medidas de seguridad a cumplir en cada caso, según la peligrosidad de la carga y la modalidad del transporte empleada.

G-020104 Toda nave que transporte mercancías peligrosas en demanda de puertos peruanos, aunque los lleve en tránsito, deberá informar por escrito de este hecho al Capitán de Puerto de destino, a través de su Agente Marítimo, 48 horas antes de su arribo, adjuntando copia del manifiesto de carga peligrosa. Del mismo modo, deberá cumplirse esta formalidad antes del zarpe de la nave respecto a la mercancía peligrosa embarcada.

G-020105 Toda nave que transporte mercancías peligrosas deberá llevar una lista o un manifiesto especial de mercancías peligrosas conforme lo establecido en el Convenio SOLAS 74. En lugar de dicha lista o manifiesto especial podrá utilizarse un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercaderías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes del zarpe de la nave, deberá entregarse copia de uno de los documentos indicados a la Capitanía de Puerto correspondiente.

SECCION II TRANSPORTE DE SUSTANCIAS Y MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS O EN FORMA SOLIDA A GRANEL

G-020201 El transporte de sustancias y mercancías peligrosas en bultos o en forma sólida a granel solamente se podrá efectuar de conformidad con las disposiciones del Convenio SOLAS 74 y del Código IMDG.

G-020202 Los embalajes y envases a utilizar para el transporte de sustancias y mercancías peligrosas en bultos cumplirán las especificaciones previstas en el Código IMDG.

G-020203 Los embalajes y envases que contengan mercancías peligrosas irán marcados del modo indicado en el Código IMDG.

G-020204 Los embalajes y envases que contengan mercancías peligrosas llevarán etiquetas distintivas o estarcidos de las etiquetas o rótulos, según proceda, conforme a lo indicado en el Código IMDG, de modo que se indique claramente que las mercancías contenidas en ellos tienen propiedades peligrosas.

G-020205 Cada una de las clases de mercancías peligrosas estará provista de una etiqueta que indique el riesgo por medio de colores y símbolos. Los colores y símbolos de las etiquetas deberán ser similares a los de las etiquetas modelo que figuran en el Código IMDG.

G-020206 Cuando se produzca un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos, el Capitán o cualquier otra persona que esté al mando de la nave notificará los pormenores de tal suceso, sin demora y con los mayores detalles posibles, a la Capitanía de Puerto más cercana o a la Dirección General.

G-020207 En caso de que la nave a que se hace referencia en el artículo anterior sea abandonada, o en caso de que un informe procedente de ese buque esté incompleto o no pueda recibirse, el propietario, fletador, gestor naval, el armador del buque o sus agentes, asumirán las obligaciones que con arreglo a lo dispuesto en esta sección recaen en el

Capitán.

SECCION III MOVILIZACION DE EXPLOSIVOS Y SUSTANCIAS INFLAMABLES

G-020301 En ningún caso se podrá transportar por vía acuática, ni realizar faenas de embarque, desembarque o transbordo de explosivos y sustancias inflamables sin el permiso correspondiente de la Autoridad Marítima.

G-020302 Toda nave que transporte, desembarque, embarque o transborde explosivos y sustancias inflamables, mantendrán izada en el tope del trinquete la bandera "B" del Código Internacional de Señales durante el día, y encenderá una luz roja de tope durante la noche, visible en todo el horizonte. Deberán igualmente cumplir con lo indicado todas las embarcaciones utilizadas en conexión con las faenas de embarque, desembarque y transbordo de explosivos y sustancias inflamables, autorizadas por la Autoridad Marítima para transitar en bahía.

G-020303 Asimismo, toda nave autorizada para transitar con explosivos y sustancias inflamables en la bahía deberá llevar la misma bandera en un asta de elevación suficiente para que se haga visible, y de noche una luz roja.

G-020304 Solamente se podrá cargar, descargar y movilizar explosivos y sustancias inflamables en los puertos y terminales que estén autorizados para la recepción y despacho de dicha mercancía peligrosa.

G-020305 Las operaciones de carga, descarga y transbordo de explosivos y sustancias inflamables en los puertos y terminales autorizados para estos efectos se ejecutarán de conformidad con las precauciones de seguridad contenidas en el Código IMDG.

G-020306 Toda nave que conduzca explosivos, sólo podrá fondear en las zonas designadas y autorizadas por el Capitán de Puerto como fondeaderos para naves que transporten explosivos.

G-020307 Las naves que transporten explosivos, o en las cuales deban ser cargados los mismos, deberán obtener un permiso escrito del Capitán de Puerto antes de que la nave pueda proceder a ocupar el fondeadero designado para dichas naves o de inicio a las operaciones de embarque. Dicho permiso podrá ser revocado en cualquier momento por el Capitán de Puerto.

G-020308 Las embarcaciones utilizadas en conexión con la carga, descarga o transbordo de explosivos, así como las embarcaciones de transporte de personal y remolcadores deberán también obtener un permiso escrito del Capitán de Puerto. Tales permisos deberán ser mostrados cuando la Autoridad Marítima o sus representantes lo requieran.

G-020309 Las naves que no transportan explosivos, o que no cuentan con la autorización de la Capitanía de Puerto, podrán fondear en los fondeaderos para naves que transporten explosivos, excepto en casos de emergencia o por permiso especial del Capitán de Puerto.

G-020310 Cuando una zona designada como fondeadero para naves que transporten explosivos esté ocupada por una nave con explosivos o cuando se tenga que efectuar operaciones de carga, descarga o transbordo de explosivos en dicho fondeadero, la Capitanía de Puerto establecerá una zona restringida alrededor de dicho fondeadero de un diámetro adecuado en resguardo de la seguridad. Dicha zona será declarada por el Capitán de Puerto zona prohibida para tránsito o fondeo de otras naves.

G-020311 Cuando una nave esté llevando a cabo operaciones de carga o descarga de explosivos, desde o hacia una embarcación, las naves que pasen cerca de la zona declarada como restringida, deberán disminuir su velocidad, con el fin que su tránsito no interfiera con las operaciones de transferencia de carga.

G-020312 Las naves que conduzcan explosivos no podrán ingresar a muelle o a la rada interior de un terminal portuario, sino cuando hayan procedido a su completa descarga en los lugares especialmente designados o en lanchas que quedarán en el mismo fondeadero.

G-020313 Las naves que lleven explosivos en tránsito acondicionados en santa bárbaras o pañoles especiales y que la Capitanía estime que no ofrecen peligro, podrán atracar a

muelle para efectuar operaciones de carga o descarga, siempre bajo el control de la Capitanía de Puerto, la que pondrá guardia especial para su vigilancia.

G-020314 Está prohibido embarcar fulminantes y otros productos detonantes en las mismas naves donde se haya recibido dinamita, goma explosiva, piroxilina, algodón, u otros explosivos similares.

G-020315 Cuando los buques tanque o similares que se dediquen al transporte de petróleo, productos de petróleo o líquidos inflamables a granel así como aquellas naves que se dediquen al transporte de productos inflamables envasados, se encuentren acoderados a un muelle para realizar la faena de carga o descarga, se deberán observar las siguientes prescripciones de seguridad:

- a) Clausura del muelle para todo otro uso.
- b) Prohibición terminante del tránsito de vehículos de cualquier clase en las cercanías del muelle y sobre él.
- c) Ingreso exclusivo del personal encargado de la faena de carga y descarga.
- d) Ninguna otra nave de carga o pasajeros podrá atracar al mismo muelle.
- e) Las empresas o compañías petroleras y la administración del muelle, independientemente tendrán expedidos para entrar en acción, equipos eficientes apropiados contra incendio, tanto en tierra como a bordo.
- f) Prohibición en lo absoluto del tránsito de embarcaciones pesqueras y de recreo en las inmediaciones de las naves que se encuentren acoderados, para lo cual se colocarán avisos en lugares convenientes y se habilitará una lancha de guardia con personal de vigilancia para que se cumpla esta disposición.
- g) Prohibición a los buques petroleros de máquinas a vapor, la limpieza de tubos de caldera, a fin de evitar la salida de hollín encendido.
- h) Las tuberías, mangueras y todo artefacto o mecanismo empleado para trasegar el líquido, debe estar a prueba de filtraciones, lo cual debe ser verificado oportunamente antes de comenzar la faena.
- i) Al trasegar líquidos inflamables por medio de mangueras que no sean metálicas y a objeto de impedir la producción de chispas eléctricas por fricción del líquido en movimiento, deberá verificarse que las mangueras que se emplean tengan protección metálica en el interior y exterior y, que estas protecciones hagan un buen contacto con las conexiones metálicas extremas y en todo caso, que la manguera y tanque hacia el cual o del cual achique, tengan a su vez un buen contacto a tierra.
- j) En toda nave deberá haber a bordo, mientras dure la faena de carga y descarga, una persona competente y responsable, puesta por los Armadores y agentes, que exijan el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.
- k) En la entrega o recepción de inflamables a fin de impedir la ignición de sus gases, se prohíbe estrictamente, encender fuego o luces artificiales en los sitios cercanos a esta faena, mientras los tanques o bodegas permanezcan abiertos.
- l) Se prohíbe el empleo de fierro, martillos de acero y otros instrumentos capaces de producir chispas por percusión, para abrir o cerrar las tapas de los tanques o escotillas de los mismos.
- m) Es prohibido llevar los inflamables al lugar en que van a ser embarcados, antes que la nave que va a recibirlos esté en condiciones de recibirlos.
- n) Para comunicarse entre la nave acoderada y el lugar del almacenamiento de inflamables, debe existir en tierra un puesto especial para señales, el que debe estar previsto de línea telefónica directa y un asta de altura suficiente para el empleo de señales.
- o) El Capitán de Puerto deberá a su vez, velar por el cumplimiento de los artículos pertinentes, ejerciendo para ello una estricta vigilancia de toda la operación del embarque de los líquidos inflamables a granel.
- p) Se debe inspeccionar frecuentemente el casco del buque para comprobar si hay fugas o goteras por las uniones soldadas o remachadas.

G-020316 Está prohibido el empleo de material explosivo y sustancias tóxicas en las actividades acuáticas.

SECCION IV

TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUIMICOS LIQUIDOS PELIGROSOS A GRANEL

G-020401 Todo nave quimiquera deberá dar cumplimiento a lo siguiente:

- a) Las naves quimiqueras construidas desde el 12 de abril de 1972 hasta el 1° de julio de 1986, deberán dar cumplimiento a lo establecido en el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel.
- b) Las naves quimiqueras construidas a partir del 1° de julio de 1986, deberán dar cumplimiento a lo establecido en el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel.

SECCION V

TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL

G-020501 Toda nave gasera deberá dar cumplimiento a lo siguiente:

- a) Las naves entregadas antes del 31 de diciembre de 1976 deberán dar cumplimiento al Código de Buques existentes que transporten Gases Licuados a Granel.
- b) Las naves gaseras construidas desde del 31 de diciembre de 1976 hasta el 1° de julio de 1986, deberán dar cumplimiento a lo establecido en el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Gases Licuados a Granel.
- c) Las naves gaseras construidas a partir del 1° de julio de 1976, deberán dar cumplimiento al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Gases Licuados a Granel.

CAPITULO III

MATERIALES NUCLEARES RADIOACTIVOS

SECCION I

NAVES PROPULSADAS CON ENERGIA NUCLEAR Y NAVES CONVENCIONALES QUE CONTENGAN O TRANSPORTEN MATERIALES NUCLEARES RADIOACTIVOS

G-030101 El ingreso en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables de cualquier nave con energía nuclear, o que contenga implementos u otros artefactos que utilicen dicha energía, o naves convencionales que transporten materiales nucleares radioactivos, deben ser autorizados por la Autoridad Marítima la que coordinará y se asesorará, para estos aspectos, con los organismos técnicos especializados.

G-030102 La estadía y el tránsito en el de dominio marítimo, ríos y lagos navegables, de las naves a que se hace referencia en el artículo precedente, estarán sujetas a las normas de este reglamento.

G-030103 Para el ingreso a puertos nacionales, las naves propulsadas con energía nuclear y/o naves que contengan o transporten materiales nucleares radioactivos deberán dar cumplimiento al artículo D-020202. Remitirá a la Autoridad Marítima, con anticipación razonable, el "Historial de Seguridad" de la nave, con el alcance y las condiciones generales previstas en la Regla 7 del Capítulo VIII de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana de 1974.

G-030104 La Autoridad Marítima deberá ser informada previamente y en forma detallada, de las operaciones de tráfico marítimo y de carga y descarga que el buque realizará en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, y puertos peruanos.

G-030105 La nave deberá dar cumplimiento a las instrucciones de la Autoridad Marítima relativas a la navegación en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, a los puertos en que podrá permanecer y a las condiciones que deberá cumplir para las operaciones de tráfico marítimo así como para la carga y descarga de materiales.

G-030106 La nave deberá, antes de su entrada a puerto y en el punto que establezca la autoridad marítima, someterse al control previsto en la Regla 11 del Capítulo VIII de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

G-030107 El Capitán de la nave deberá permitir el ingreso a bordo, del personal que

indique la autoridad marítima, para el adecuado control de las medidas de seguridad.

G-030108 Las naves no podrán eliminar productos o desechos radioactivos en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, o puertos peruanos.

G-030109 Durante la permanencia de la nave nuclear en puertos peruanos, la Autoridad Marítima coordinará con el capitán de la nave, la adopción de las medidas más adecuadas en cuanto a seguridad integral de la misma.

G-030110 Si el capitán de la nave considera que no será posible dar cumplimiento a alguna de las medidas anteriormente mencionadas deberá comunicarlo de inmediato a la Autoridad Marítima, la cual podrá ordenar la inmediata partida de la nave o su cambio de amarradero, sea cual fuera el estado de la eventual operación de carga o descarga.

G-030111 Toda reparación y/o mantenimiento de la instalación nuclear que eventualmente deba realizarse en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, o en puertos peruanos, así como las operaciones de mantenimiento y verificaciones por parte de la Autoridad Marítima, se ejecutarán en los lugares o puertos señalados por dicha autoridad.

G-030112 Antes del ingreso de naves con propulsión nuclear al dominio marítimo, ríos y lagos navegables, el armador o propietario presentará ante la Autoridad Marítima un seguro o una fianza que cubra los gastos de indemnización frente a cualquier accidente acuático o daño por contaminación.

G-030113 El armador, propietario o agente marítimo, deben presentar una declaración escrita ante la Autoridad Marítima, mediante la que conste el sometimiento expreso a las responsabilidades que diere lugar la presencia de la nave nuclear en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, así como la aceptación de la jurisdicción peruana como la única aplicable para solucionar cualquier controversia judicial que surja al respecto.

G-030114 El derecho a reclamar una indemnización se extingue en el plazo de diez años, contados a partir de la fecha del accidente nuclear, según lo dispuesto en la primera parte del inciso (a) del art. 8vo. del Convenio París del 29 Julio 1960.

G-030115 Queda prohibido el atraque o abarloadamiento de embarcaciones a los costados de la nave nuclear, salvo que se trate de aquellas maniobras para la descarga de la nave, eliminación de residuos no radioactivos y servicios de personas, previa autorización de la Autoridad Marítima.

G-030116 La provisión de energía eléctrica, suministro de agua y asistencia sanitaria para las naves nucleares, se regirán por las disposiciones de las demás naves convencionales.

G-030117 La agencia marítima encargada de la nave nuclear, deberá asegurar el concurso de remolcadores que asistan a la nave, en caso que se decida su zarpe por razones de seguridad.

G-030118 Queda prohibida toda descarga de sustancias radiactivas, sólidas, líquidas o gaseosas en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, la cual sólo excepcionalmente podrá ser autorizada por la Autoridad Marítima, con el informe favorable del Instituto Peruano de Energía Nuclear, debiendo realizarse dentro de las condiciones señaladas por ese Instituto.

G-030119 Antes de procederse a las operaciones de carga y/o descarga de la nave nuclear, la autoridad marítima en coordinación con el Instituto Peruano de Energía Nuclear, deberá efectuar un control radiológico adicional, a fin de asegurar la factibilidad de dichas operaciones sin peligro para los que intervengan.

G-030120 La Autoridad Marítima, a través del Instituto Peruano de Energía Nuclear, verificará con fines de seguridad radiológica, el espacio aéreo y acuático de la nave, durante y después de su estadía. Los datos que se obtengan serán registrados con fines estadísticos y comparativos.

G-030121 El capitán de la nave nuclear, queda obligado a dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima sobre:

- a) Todo suceso que afecte las condiciones normales del reactor.
- b) Toda condición que pueda constituir un peligro potencial a la seguridad o a la salud pública, prestando su asesoramiento esta eventualidad.
- c) Toda asistencia que requiera.

SECCION II

PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD APLICABLES A BUQUES DE GUERRA CON PROPULSION NUCLEAR O QUE TRANSPORTEN MATERIAS NUCLEARES O RADIATIVAS

G-030201 Cuando se reciba la confirmación oficial de la llegada de un buque nuclear o buque portador de materias nucleares o radioactivas, la Autoridad Marítima nombrará una comisión encargada de asesorarla en lo concerniente al cumplimiento de los procedimientos establecidos en el presente Reglamento.

G-030202 Tratándose de buques de guerra propulsados con energía nuclear o convencionales que posean armas y/o equipos nucleares, así como los que transporten materiales nucleares radiactivos, la Autoridad Marítima dispondrá en cada caso los requisitos que deberán cumplir para su ingreso y permanencia en puertos, debiendo observar las normas dispuestas en la Sección anterior.

G-030203 La Autoridad Marítima o el representante que designe, deberá tomar las siguientes acciones:

- a) Solicitar al gobierno del Estado propietario del buque, una declaración en la que conste que ha encontrado satisfactorio el Expediente de seguridad del buque.
- b) El Expediente de Seguridad confeccionado de acuerdo a las normas de cada marina, debe permitir evaluar la instalación nuclear y la seguridad del buque a fin de garantizar que no habrá riesgos inaceptables originados por radiaciones o por causa de índole nuclear, en la mar o en puerto, para las personas, las vías de navegación, los recursos alimenticios y acuáticos y el medio ambiente en general.
- c) Determinar el lugar en que fondeará o amarrará el buque, con el fin de efectuar un estudio de los niveles de radiactividad natural de la zona.
- d) En la determinación del fondeadero o amarradero, se deberán tener en cuenta consideraciones de seguridad en el eventual caso de accidente, con el fin de minimizar el daño que se ocasionaría y permitir una maniobra rápida de remolque del buque a la zona de seguridad que al efecto deberá establecerse.
- e) Nombrar un Oficial Coordinador, quien se encargará de efectuar las coordinaciones necesarias con las autoridades del buque a fin de dar cumplimiento al Reglamento, éste deberá integrar así mismo la comisión conformada para estos casos.
- f) Poner en vigencia el Plan de Entrada a Puerto que proponga la comisión, debiéndose aplicar lo preceptuado en el Art. G-030204, G-030205 y G-030206.
- g) Disponer que se adopten las medidas de seguridad y la puesta en vigencia del Plan de Vigilancia Radiológica durante la estadía del buque en puerto, que serán propuestos por la comisión, de acuerdo a lo especificado en el Art. G-030207.
- h) Poner en vigencia el Plan de Emergencia durante la estadía del buque en puerto que será propuesto por la Comisión de acuerdo a lo especificado en el artículo G-030208.
- i) Disponer la confección de un informe final sobre la visita del buque, donde se incluyan todos los puntos antes mencionados.
- j) A los buques que transiten por el dominio marítimo, ríos y lagos navegables, y no vayan a ingresar a puerto, se les exigirá solamente el cumplimiento del requisito del inciso a.

G-030204 Para planificar la entrada a puerto del buque, se deberá establecer su comunicación con la embajada del gobierno propietario del buque y con su representante naval, si lo hubiera, con el fin de definir toda la información necesaria para el arribo a la bahía y su ingreso al puerto. Esta información debe constar por lo menos de:

- a) Cartas y publicaciones náuticas relacionadas con el puerto de arribo.
- b) Directivas para la navegación en el puerto de arribo.
- c) Medidas de comunicación establecidas con las autoridades del puerto.

G-030205 El buque deberá informar, si sus sistemas le permiten el ingreso seguro a puerto, y en caso necesario, solicitar las ayudas que estime conveniente.

G-030206 La Comisión deberá establecer en coordinación con las respectivas autoridades, los puntos de recalada, fondeo o atraque y el de seguridad o punto donde debe ser llevado el buque en caso de accidente. Estos puntos deberán ser propuestos en conocimiento de las autoridades del buque.

G-030207 Durante la estadía del buque en puerto se deberán tomar las siguientes

medidas de seguridad.

a) Cuando el buque ingresa al muelle, se deberá:

- Ingresar al muelle dispuesto por la Autoridad Marítima.
- Bloquear la zona próxima para limitar las posibilidades de acceso.
- Colocar medios contra incendio en la cercanía del buque.
- Designar un práctico de guardia permanente.
- Tener disponibles en todo momento, la cantidad de remolcadores necesarios para que ayuden a la maniobra rápida y segura del buque.
- No debe permitirse el abarloadamiento de buques o embarcaciones al buque nuclear.

b) Cuando el buque vaya a permanecer fondeado, se deberá:

- Restringir el tránsito de embarcaciones por las cercanías del área del fondeadero.
- Designar una Unidad Guardacostas como buque de auxilio exterior en caso de incendio.
- Designar un práctico de guardia permanente.
- Tener disponible en todo momento la cantidad de remolcadores necesarios para que ayuden a la maniobra rápida y segura del buque.
- Constatar que el personal de guardia del buque conozca la ubicación exacta del punto de seguridad, al cual deberá llevarse a fondear el buque en caso de accidente nuclear.
- Constatar que el Oficial Coordinador establezca las comunicaciones entre el buque y las autoridades de seguridad competentes.
- Se deberá preparar un Plan de Vigilancia Radiológica, que será confeccionado teniendo en cuenta aquellos aspectos que sean pertinentes y viables en cada caso específico.

G-030208 En coordinación con el comando del buque, se deberá preparar una relación de probables accidentes, lo que constituye el Plan de Emergencia. Para cada accidente producido, deberán especificarse las acciones a tomar, incluyendo las comunicaciones que deben hacerse a las autoridades competentes. Se establecerá claramente cuál es la autoridad competente para cada situación en particular y el medio de comunicación establecido con ella. En todos los casos se contemplará además, el remolque o traslado del buque al punto de seguridad. Se debe hacer una estimación del tiempo requerido para ello y de las consecuencias radiológicas del accidente.

PARTE "H" DE LOS SINIESTROS Y SALVAMENTO

CAPITULO I SINIESTROS ACUATICOS

SECCION I DEL PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACAECIMIENTOS EN LA NAVEGACION

H-010101 Los capitanes y patrones de naves nacionales y extranjeras, están obligados a comunicar de inmediato, a la Capitanía de Puerto más próxima, todo acaecimiento que afecte a la seguridad de la vida humana y a la navegación en el ámbito acuático. Los capitanes de naves nacionales que se encuentren en aguas jurisdiccionales de otro país, tienen la misma obligación respecto de la Autoridad Marítima competente.

Si el hecho ocurriese en alta mar la comunicación se hará ante la Autoridad Marítima del primer puerto de arribo.

H-010102 En caso de accidente, la comunicación de que trata el artículo anterior deberá contener entre otra la siguiente información:

- a) Fecha, hora y posición del avistamiento.
- b) Estado de la nave y de su tripulación.
- c) Matrícula y bandera de la nave siniestrada.
- d) Peligro para la libre navegación.
- e) Causa probable del accidente.
- f) Riesgo de contaminación.
- g) Condiciones de seguridad de la nave.
- h) Requerimiento de salvamento.

SECCION II ABORDAJES

H-010201 El capitán, patrón o práctico de toda nave, en navegación en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables y alta mar, deberán dar cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar 1972, así como a las reglamentaciones nacionales pertinentes.

H-010202 Al producirse un abordaje entre naves, el capitán o patrón de cada una, estará obligado a prestar auxilio a la otra, a su dotación y a sus pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin grave riesgo de su nave y de las personas a bordo. Igualmente, cada capitán o patrón debe dar al otro las informaciones necesarias para su identificación.

H-010203 El capitán o patrón que sin causa justificada no cumpliera con lo dispuesto en el artículo anterior, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho. El Armador o propietario de la nave, no será responsable del incumplimiento por parte del capitán de las obligaciones que le impone este artículo.

H-010204 Los abordajes de naves se rigen única y exclusivamente por la ley del Estado en cuyas aguas jurisdiccionales se producen, quedando las naves sometidas a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

H-010205 Si el abordaje se produce en alta mar entre naves de bandera nacional, la ley aplicable en este caso será la del Estado peruano.

H-010206 Si el abordaje es causado por fuerza mayor o caso fortuito o si la causa no ha podido ser establecida, los daños serán soportados por quienes los hubieren sufrido.

H-010207 Si la responsabilidad del abordaje fuere imputable a dos o más naves, cada una de ellas será responsable en medida porcentual al grado de culpabilidad por los daños causados a las otras naves. Cuando el grado de responsabilidad sea igual o no pueda ser determinado, las naves serán responsables en partes iguales y cada una soportará su propio daño.

SECCION III FUNCIONES DE LOS CAPITANES DE PUERTO EN LOS SINIESTROS ACUATICOS

H-010301 Los Capitanes de Puerto deberán adoptar las medidas necesarias para el pronto salvamento de las personas que se encuentran en peligro en las naves o aeronaves, disponiendo los servicios de auxilio que se requieran.

H-010302 Cuando no se cuente con elementos apropiados para llevar a cabo el salvamento, la Autoridad Marítima podrá recurrir al apoyo de naves nacionales y extranjeras.

H-010303 El Capitán de Puerto en caso de siniestros acuáticos, deberá tomar las siguientes providencias:

a) El Capitán de Puerto al tener conocimiento del siniestro de una nave en el ámbito de su jurisdicción, informará al Director General, y al Cónsul correspondiente si fuese de bandera extranjera.

b) Los Capitanes de Puerto dispondrán las coordinaciones del salvamento, con el capitán o patrón, propietarios, armadores o agentes de la nave siniestrada.

e) Si se declarase incendio en alguna nave acoderada a muelle o surta en el puerto, además de las acciones que tome la tripulación, el Capitán de Puerto dispondrá el apoyo necesario, con elementos propios y ajenos.

f) Si la magnitud del siniestro lo hiciera necesario, ordenará que la nave cambie inmediatamente de fondeadero, designándole uno en lugar donde no estorbe el tránsito en la bahía ni constituya peligro para la navegación, aun cuando tuviera que ser hundido.

g) Si la rapidez del incendio en la nave no permitiera a ésta cambiar de fondeadero y se temiera la propagación a otras, estas podrán cambiar de fondeadero para alejarse del peligro o para facilitar los trabajos de auxilio.

h) Los perjuicios y averías producidos durante los trabajos y maniobras que se realicen

para extinguir el fuego y aislar la nave incendiada, enmendar el fondeadero de las inmediatas, extraer la carga o inundar bodegas, serán considerados de fuerza mayor.

i) Efectuará las coordinaciones del caso con la Autoridad Aduanera.

j) De ser necesario, solicitará el apoyo de la fuerza pública, para asegurar el orden.

k) Las labores de salvamento de naves y aeronaves se efectuarán por cuenta, costo y riesgo de los interesados.

H-010304 Si la Capitanía recibiere aviso de que una nave se está yendo a pique en el puerto, procederá en el acto a hacerla remolcar a un lugar donde no ofrezca peligro ni obstaculice la libre navegación.

H-010305 Si una nave se encuentra en malas condiciones de flotabilidad, haciendo agua y en peligro de irse a pique, el Capitán de Puerto requerirá de sus Agentes y Armadores, que tomen las medidas necesarias para evitarlo y si así no lo hicieran, dispondrá que la nave sea movida, amarrada o varada en sitio apropiado por cuenta de ellos, tomándose las precauciones de seguridad que estime necesarias.

H-010306 Cuando una nave se fuese a pique y obstruya la libre navegación o sufra varadura, los Armadores o propietarios están obligados a removerla o desguazarla en forma inmediata. En caso de incumplimiento la Autoridad Marítima dispondrá que los trabajos de remoción o desguace se lleven por cuenta y riesgo de éstos.

CAPITULO II

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

SECCION I

SALVAMENTO DE UN BIEN EN PELIGRO

H-020101 Todo acto emprendido para auxiliar o asistir a una nave en peligro en aguas navegables, y que no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del Capitán, y que produzca un resultado útil, dará derecho a una recompensa.

Habrá derecho a recompensa aun cuando la nave salvada y la nave que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan a un mismo propietario.

H-020102 Toda operación de salvamento que sea dispuesta por la Autoridad Marítima para asistir a una nave que se encuentre en peligro y que constituya un riesgo o amenaza inminente de contaminación al medio marino, u otras consecuencias perjudiciales, dará derecho a una recompensa al salvador, así no se haya celebrado previamente un contrato de operación de salvamento.

H-020103 Si el salvador ha efectuado operaciones de salvamento o cualquier otra operación efectuada con ánimo de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, en relación con una nave que por sí misma o por la naturaleza de su carga haya constituido una amenaza de daños al medio ambiente y no ha logrado obtener la recompensa, tendrá derecho a percibir una compensación especial equivalente a los gastos en que haya incurrido.

H-020104 El salvamento de personas no da derecho a remuneración.

Sin embargo los salvadores que hayan participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento, tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar la nave u otros bienes.

H-020105 A efecto de determinar el monto de la recompensa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a. El valor del buque y otros bienes salvados.

b. La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

c. La medida del éxito logrado por el salvador.

d. La naturaleza y el grado del peligro.

e. La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar la nave, otros bienes o vidas humanas.

f. El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores.

g. El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los

salvadores.

h. La prontitud con que se hayan prestados los servicios.

H-020106 Los trabajos de salvamento serán dirigidos por el Capitán del buque o por la persona que designen las partes.

H-020107 En caso de existir carga y efectos salvados, el hecho deberá ser puesto en conocimiento de la Autoridad Aduanera para los fines de ley.

H-020108 Un contrato de asistencia o salvamento puede ser anulado o modificado a solicitud de cualquiera de las partes en los casos siguientes:

a. Cuando el contrato ha sido celebrado bajo presión indebida o influencia de peligro y además sus términos no son equitativos; o,

b. Cuando el pago estipulado en el contrato sea excesivamente elevado o demasiado bajo, con relación a los servicios efectivamente prestados.

H-020109 Las disposiciones de la presente sección no serán aplicables a los buques de guerra, ni a otros buques de propiedad del Estado u utilizados por éste, que gocen de inmunidad.

SECCION II BUSQUEDA Y SALVAMENTO

H-020201 Corresponde a la Autoridad Marítima llevar a cabo las operaciones de búsqueda y salvamento de personas, que se encuentren en peligro en naves o aeronaves en el medio acuático.

H-020202 Los procedimientos de búsqueda y salvamento en el ámbito acuático se encuentran establecidos en el Plan de Búsqueda y Salvamento de la Autoridad Marítima.

H-020203 El sistema de búsqueda y salvamento será activado cuando se reciba información o se presuma la existencia de una emergencia o desastre de una nave o aeronave; el mismo que se desactivará cuando los sobrevivientes pasen a una situación de control o seguridad, al haberse determinado que la emergencia ha sido superada o que no existe esperanza de salvamento.

SECCION III OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES Y PATRONES EN CASO DE PERSONAS EN SITUACIONES DE PELIGRO

H-020301 El capitán o patrón de toda nave está obligado a cumplir as disposiciones contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, disposiciones del Reglamento de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y directrices del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes, para el auxilio de personas en peligro en el ámbito acuático.

H-020302 Se prohíbe a toda nave el empleo sin motivo, de las señales o frecuencias internacionales de auxilio y socorro, así como el uso de cualquier otra que pueda ser confundida con ellas.

H-020303 El capitán o patrón de toda nave está obligado a prestar auxilio a cualquier persona en peligro o perdida en el ámbito acuático, sin poner en riesgo su nave y personas a bordo, cesando su obligación cuando haya logrado asegurar la vida de las personas de la nave en peligro.

H-020304 El capitán o patrón que sin causa justificada dejara de cumplir con lo dispuesto en el artículo anterior, será sancionado administrativamente con la cancelación del título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda corresponderle por este mismo hecho.

H-020305 El capitán o patrón de una nave que reciba una señal de socorro, está obligado a acudir en forma inmediata en auxilio de las personas en peligro, informando este hecho a la Autoridad Marítima. En caso de imposibilidad anotará en el Libro Diario de Navegación las razones por las cuales no brindó auxilio.

H-020306 El capitán o patrón de una nave, quedará relevado de la obligación impuesta por el artículo anterior cuando tenga conocimiento que otras naves ya están prestando el auxilio solicitado.

H-020307 Toda nave en situación de peligro deberá transmitir la señal de alarma adecuada, seguida de la llamada y mensaje de socorro en la forma y frecuencias que establece el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y en lo posible, de acuerdo a las directrices del Manual de Búsqueda y Salvamento (MERSAR), y las establecidas por la Autoridad Marítima.

SECCION IV

HALLAZGO, SALVAMENTO Y REMOCION DE NAVES Y OTROS OBJETOS

H-020401 Las personas que hallen naves al garete o varadas sin tripulación, deberán comunicarlo a la Capitanía de Puerto más cercana, la misma que informará el hecho a la Capitanía de Puerto de matrícula, a fin de dar aviso a sus propietarios o armadores.

H-020402 Toda persona que halle o extraiga bienes u objetos perdidos en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables o en las costas, riberas o playas, dará cuenta del hecho a la Autoridad Marítima, la que pondrá en conocimiento de este hecho a la Autoridad Aduanera de la jurisdicción.

H-020403 En todos los casos de hallazgo o extracción casual, la Capitanía de Puerto respectiva comunicará este hecho a la Dirección General.

H-020404 Las personas que hallen naves al garete o varadas sin tripulación, deberán comunicarlo a la Capitanía de Puerto más cercana, la misma que informará el hecho a la Capitanía de Puerto de matrícula, a fin de dar aviso a sus propietarios o armadores.

H-020405 Está prohibido rastrear y efectuar operaciones de buceo en los fondeaderos sin autorización del Capitán de Puerto.

SECCION V

AUTORIZACION PARA SALVAMENTO Y EXTRACCION DE NAVES Y OTROS OBJETOS HUNDIDOS

H-020501 Para llevar a cabo labores de rescate de naves, artefactos y otros objetos en abandono que se encuentren en el fondo del mar, ríos y lagos navegables deberá obtenerse autorización expresa de la Capitanía de Puerto, con conocimiento de la Dirección General, de acuerdo a los requisitos establecidos.

H-020502 La Capitanía de Puerto expedirá la correspondiente Resolución de Capitanía que concede el Permiso de Extracción, la misma que consignará lo siguiente:

- a) Fecha de inicio y de término de los trabajos.
- b) Zona geográfica en que va a operar la nave.
- c) Obligación de informar inmediatamente a la capitanía de Puerto todo hallazgo que se efectúe durante los trabajos.
- d) La designación de uno o más inspectores representantes de la Autoridad Marítima de considerarlo necesario la Dirección General.
- e) Que los trabajos de rescate se ejecutan bajo cuenta, costo y riesgo del solicitante.
- f) Obligación de adoptar todas las medidas de seguridad para salvaguardar la vida humana y prevenir la contaminación del medio acuático.
- g) Sometimiento expreso a las leyes y tribunales de la República, y renuncia a toda reclamación diplomática, en el caso que el solicitante fuese extranjero.

H-020503 Tratándose de pecios, galeones, naves, bienes u objetos de carácter histórico, cultural o arqueológico, la Autorización de Extracción será emitida por la Dirección General mediante Resolución Directoral. Para tal efecto, el solicitante deberá contar con el permiso otorgado por la autoridad competente.

H-020504 En el caso que el solicitante fuese de nacionalidad extranjera, la solicitud deberá ser presentada al Ministerio de Relaciones Exteriores a través de sus respectivas embajadas.

El Ministerio de Relaciones Exteriores remitirá la solicitud al Ministerio de Defensa para dar inicio al procedimiento establecido.

H-020505 El plazo otorgado para la realización de los trabajos de rescate y extracción, podrá ser ampliado a solicitud de parte.

H-020506 La Dirección General podrá retener toda aquella información y material que se hubiera obtenido como consecuencia de los trabajos de extracción, y que por razones de seguridad no deben pasar al dominio público.

H-020507 Los propietarios de naves, aeronaves, instalaciones acuáticas, sus cargas u otro objeto perteneciente a éstas, que se hayan hundido en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables tendrán el plazo de un año contados desde la fecha en que ocurrió el hecho para iniciar la extracción o recuperación del bien de su propiedad.

H-020508 Si vencido el plazo señalado en el artículo anterior los propietarios no hubieran dado inicio a la extracción o recuperación, se producirá de pleno derecho el abandono a favor del Estado de este bien o bienes.

H-020509 Cuando se hundiese o varase una nave, aeronave o instalación acuática, sus cargas u otro objeto perteneciente a éstas, que a juicio de la Autoridad Marítima constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, dicha Autoridad ordenará al propietario o armador que tome las medidas apropiadas para iniciar a su costa su inmediata señalización y su remoción o extracción.

H-020510 Si el propietario o armador no procediera al retiro dentro del plazo fijado, la Autoridad Marítima procederá a efectuar la remoción por cuenta, costo y riesgo del propietario o armador.

PARTE "I"

DE LAS PERSONAS NATURALES Y JURIDICAS VINCULADAS AL AMBITO ACUATICO

CAPITULO I

LAS PERSONAS NATURALES

SECCION I

LOS PRACTICOS

I-010101 El práctico marítimo, es el profesional con licencia otorgada por la Dirección General, que ofrece sus servicios para desempeñarse como asesor en puertos o en zonas de fondeo y amarre a boyas para operaciones comerciales.

I-010102 El práctico naval es el oficial naval de grado no inferior al de Capitán de Corbeta, con licencia otorgada por la Dirección General para prestar servicios en Bases o Estaciones Navales.

I-010103 El práctico fluvial de naves mayores, es el profesional con licencia otorgada por la Dirección General, que lo capacita para asesorar al capitán de la nave en el pilotaje fluvial y las maniobras en los puertos de la ruta.

I-010104 Los prácticos, en el ejercicio de sus funciones, están bajo el control de la Autoridad Marítima, debiendo contar con la licencia correspondiente emitida por la Dirección General, que los habilite para desempeñarse como tales.

I-010105 La licencia tendrá validez por dos años en el puerto o amarradero para el que ha sido otorgada. En el caso de prácticos fluviales, se especificará los ríos en los cuales puede ejercer el practicaaje.

I-010106 Los requisitos para obtención de licencia como práctico marítimo se encuentran establecidos en el TUPA. Además se deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Ser ciudadano peruano.
- b) Poseer título de Capitán de Travesía reconocido por el Estado peruano.
- c) Poseer Libreta de Embarco vigente.
- d) Estar física y mentalmente apto.
- e) Haber efectuado las prácticas de maniobras establecidas y haber concluido satisfactoriamente los cursos que disponga la Autoridad Marítima.
- f) Aprobar su evaluación ante una Junta examinadora presidida por el Capitán de Puerto o su representante.
- g) Tener conocimiento de Inglés de acuerdo con las normas establecidas.

h) Edad no mayor de 70 años. (1)

(1) Numeral modificado por el Art. 1 del D.S. N° 021-2003-DE/MGP, publicado el 30/12/2003

Concordancia:

D.S. N° 021-2003-DE/MGP: Art. 1°.

I-010107 Para otorgar la Licencia de Práctico Fluvial de Naves Mayores a los Capitanes de nacionalidad peruana, deberán cumplirse los siguiente requisitos:

a) Tener Título de Capitán y Libreta de Embarco vigente.

b) Estar física y mentalmente apto.

c) Haber cumplido cinco años efectivos en su desempeño como Capitán efectuando la ruta Iquitos - Océano Atlántico.

d) Demostrar un mínimo de veinte viajes redondos en dicha ruta. (1A)

(1A) Art. I-010107, modificado por disposición del Numeral 1° de la R.D. N° 0994-2009-DCG, publicada el 26/10/2009.

I-010108 No podrán postular a práctico marítimo o fluvial el oficial de la Marina de Guerra del Perú en situación de actividad.

I-010109 Los Oficiales de la Marina de Guerra del Perú en actividad, para poder obtener la Licencia de Práctico Naval, deberán tener el grado de Capitán de Corbeta como mínimo y haber cumplido con las prácticas de maniobras dispuestas por la Base o Estación Naval en la que prestará sus servicios.

I-010110 Los aspirantes a práctico deberán presentar su solicitud a la Dirección General, indicando el puerto o amarradero para el que solicita su licencia, anexando los requisitos establecidos.

I-010111 La Autoridad Marítima dispondrá las prácticas de maniobras del postulante a práctico marítimo en el muelle o amarradero solicitado, quien será instruido obligatoriamente por el práctico autorizado a bordo de las naves y durante la prestación del practicaaje.

I-010112 Para revalidar anualmente la licencia, el práctico deberá acreditar haber realizado el número de maniobras establecido por la Autoridad Marítima.

I-010113 Si el práctico marítimo no cumpliera con revalidar su licencia después de un año posterior a su vencimiento, éste quedará inhabilitado y su licencia suspendida, debiendo para su rehabilitación efectuar 8 maniobras de reentrenamiento como postulante.

I-010114 La licencia de práctico marítimo se cancelará por los siguientes motivos:

a) A su solicitud.

b) Por no revalidarla.

c) Por falta grave o tres sanciones impuestas por la Autoridad Marítima.

d) Por pérdida de las condiciones físicas necesarias para el ejercicio de sus funciones.

e) Por exceder el límite de edad de 70 años. (1B)

(1B) Numeral modificado por el Art. 1 del D.S. N° 021-2003-DE/MGP, publicado el 30/12/2003

Concordancia:

D.S. N° 021-2003-DE/MGP: Art. 1°.

f) Por sentencia condenatoria ejecutoriada dictada en proceso penal.

I-010115 La Dirección General llevará el libro de registro de prácticos y expedirá los carnés correspondientes.

I-010116

Los Prácticos a partir de los 65 años de edad, para mantener la vigencia de su Licencia, deberán aprobar cada SEIS (6) meses un examen médico y una prueba de aptitud física y psicológica, de conformidad a las disposiciones emitidas por la Dirección General. (1C)

(1C) Numeral adicionado por el Art. 2 del D.S. N° 021-2003-DE/MGP, publicado el 30/12/2003

Concordancia:

D.S. N° 021-2003-DE/MGP: Art. 2°.

**SECCION II
LOS BUZOS**

I-010201 Las normas de la presente sección tienen por objeto establecer las clasificaciones, equipos, requisitos y medidas de seguridad que deberán tener y cumplir las personas que realicen actividades de buceo dentro del ámbito acuático bajo la jurisdicción de la Dirección General.

I-010202 Para inscribirse como postulante a buzo, el interesado deberá presentar una solicitud dirigida al Capitán de Puerto de la jurisdicción, indicando la clase y categoría de licencia que solicita, acompañado de la documentación requerida.

I-010203 Para obtener la licencia de buzo, se deberá cumplir con los requisitos básicos siguientes:

a) Aprobar el examen psicofísico en cualquier centro médico de acuerdo a la ficha médica entregada por la Capitanía de Puerto.

b) Aprobar un curso de buceo según su clasificación.

I-010204 Es responsabilidad de cada buzo efectuar el mantenimiento de su equipo, así como verificar personalmente su estado y buen funcionamiento.

I-010205 Para la práctica del buceo en el lago Titicaca se tendrá en consideración lo siguiente:

a) Contar con tabla de descompresión apropiada para la altura.

b) Contar con un traje protector especial térmico.

c) Línea y equipos especiales de seguridad para buceo en altura.

d) Usar aceites anticongelantes necesarios para el equipo.

e) Suministro de oxígeno medicinal después de la práctica de buceo.

I-010206 Para buceo en ríos, se tendrá en cuenta las condiciones siguientes:

a) Que la velocidad del río no sea mayor de 6 nudos.

b) Mantenimiento y verificación especial y constante del equipo antes y después de su uso, considerando la turbidez de las aguas que pueden obstruir los accesorios y partes del equipo de respiración artificial.

c) Usar la línea de compañero.

I-010207 La caza subacuática no deberá realizarse en el área de mar adyacente a las playas de uso público, en radas o terminales marítimos o pesqueros, ni en bahías de puertos o zonas de operación de naves, frente a zonas militares restringidas u otras zonas similares.

I-010208 La actividad de buceo se podrá realizar con los siguientes equipos:

a) Equipo dependiente de superficie.- Son aquéllos en los que el elemento respirado proviene de la superficie por acción de compresoras y/o reservorio a través de manguera.

b) Equipos autónomos (Scuba).- Son aquéllos en los que el elemento respirado proviene de un tanque portado por el buzo y que le permite trasladarse independientemente de la superficie.

I-010209 Para efectos del Reglamento, los buzos se clasifican en:

a) Buzos artesanales.

b) Buzos recreativos.

c) Buzos profesionales.

I-010210 Buzo Artesanal es el que se dedica a la extracción de recursos hidrobiológicos con el uso de medios artificiales de respiración que cuenten con regulador. Está autorizado a descender a una profundidad de 10 metros.

I-010211 Los postulantes a buzos artesanales y recreativos deberán someterse a evaluación de aptitud psicofísica y prueba de tolerancia al oxígeno a profundidad en cámara de descompresión.

I-010212 Los postulantes a buzos artesanales deberán someterse a una evaluación física consistente en:

a) Prueba de natación.

b) Prueba de flotabilidad vertical, consistente en flotar un mínimo de 10 minutos, sin ningún medio artificial de ayuda.

c) Prueba de buceo a pulmón en una distancia de 25 metros con una salida para respirar.

d) Prueba de apnea, consistente en mantener la respiración bajo el agua por 60 segundos consecutivos.

I-010213 El buceo recreativo comprende las siguientes actividades:

a) Buceo en apnea.

b) Buceo autónomo.

I-010214 Las actividades de buceo recreativo se deberá practicar en pareja, observando en todo momento las normas de seguridad.

I-010215 El buceo profesional comprende tres categorías, dependiendo del equipamiento y la profundidad de operación.

I-010216 Buzo Profesional de Tercera Categoría es aquél que desarrolla trabajos a una profundidad no mayor de veintidós (22) metros, con equipo no dependiente de superficie. No está autorizado para bucear con mezcla de gases diferentes a aquella del aire atmosférico ni efectuar trabajos de corte o soldadura.

I-010217 Los buzos profesionales de tercera categoría deberán seguir y aprobar los siguientes cursos en las escuelas de buceo:

- Medicina de buceo.

- Física de buceo.

- Tablas de descompresión 1.5 y 1.6.

- Equipo Scuba y Hookup.

- Primeros Auxilios.

- Aprobar el examen práctico de buceo.

I-010218 Buzo Profesional de Segunda Categoría es aquél que desarrolla trabajos a una profundidad no mayor de ochenta (80) metros y usa aire comprimido dependiente de la superficie. Está autorizado para bucear con mezcla de gases diferentes a aquella del aire atmosférico y efectuar trabajos de corte o soldadura, debiendo contar con equipo de descompresión. Deberá rendir y aprobar las siguientes materias:

- Medicina de buceo.

- Física de buceo.

- Tablas de Descompresión y tratamiento.

- Equipo Scuba.

- Mantenimiento y reparación de equipo de buceo.

- Corte y soldadura.

- Supervivencia.

- Primeros auxilios.

- Maquinarias de salvamento.

- Salvamento.

- Teoría de mezcla de gases.

- Equipo dependiente de superficie.

- Cámara hiperbárica.

- Aprobar el examen práctico de buceo.

I-010219 Buzo Profesional de Primera Categoría es el egresado de escuelas o academias reconocidas por el Estado Peruano, o extranjeras equivalentes, cubre las de buceo profundo. Está autorizado para efectuar buceo con mezcla de gases diferentes al aire atmosférico dependiente de la superficie y con equipo especial.

I-010220 La Dirección General llevará el registro de buzos, y otorgará el carné correspondiente, el mismo que será renovado cada dos años a solicitud del interesado.

SECCION III LOS PERITOS

I-010301 Perito Naval es el profesional que cuenta con conocimientos especiales de naturaleza científica o tecnológica y experiencia, debidamente acreditados, en las especialidades que a continuación se indican, debidamente acreditados ante la Autoridad

Marítima, que le permitan emitir dictamen respecto de asuntos controvertidos en apoyo a las investigaciones que lleva a cabo la Autoridad Marítima.

I-010302 Los peritos navales tendrán las siguientes especialidades:

- Casco y Maquinaria.
- Maniobra y Navegación.
- Seguridad Acuática.
- Comunicaciones.
- Carga y estiba.
- Contaminación acuática.
- Otros que la Autoridad Marítima estime conveniente.

I-010303 La Autoridad Marítima otorgará el título de perito naval, al profesional que cumpla los requisitos establecidos en la regulación correspondiente.

I-010304 La Dirección General llevará el registro de los peritos navales, y otorgará el título y carné correspondiente. El carné será renovado cada dos años a solicitud del interesado.
(*)

() Artículo precisado por la R.D. N° 439-2006-DCG, publicada el 06/09/2007, Aprueban Normas Complementarias para los Peritos Navales.*

CAPITULO II LAS PERSONAS JURIDICAS

SECCION I LAS AGENCIAS MARITIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES

I-020101 Las agencias marítimas, fluviales y lacustres son las responsables ante la Autoridad Marítima de lo siguiente:

- a) Llevar a cabo los trámites administrativos que requieran las naves ante la Autoridad Marítima, en lo relativo a la recepción y despacho, así como atender cualquier requerimiento durante su permanencia en puerto, tales como el avituallamiento, reparaciones, movimiento de pasajeros y/o tripulantes.
- b) Practicar las diligencias necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones emanadas de la Autoridad Marítima en el ejercicio de sus atribuciones.
- c) Hacer conocer a las naves que agencien, con la debida anticipación, las normas y reglamentaciones nacionales relacionadas a la navegación, seguridad, preservación del medio acuático, recepción, permanencia, despacho y demás disposiciones aplicables.
- d) Comunicar a la Autoridad Marítima con la anticipación reglamentada el arribo de las naves que agencien.
- e) Tramitar los pases que expida la Capitanía de Puerto para el ingreso de personas a bordo, así como su devolución al término de la visita.
- f) Tramitar la documentación entre la Capitanía de Puerto y la nave, debiendo presentar la traducción oficial al castellano de los documentos que se presenten en otro idioma.
- g) Comunicar a la Capitanía de Puerto, antes del arribo de la nave, si ésta cuenta con un seguro por responsabilidad contra terceros en un Club de Protección e Indemnización (P&I), así como un seguro para responder por daños causados por la contaminación y pago por costo de limpieza de hidrocarburos en el caso de buque tanques, así como comunicar a la nave que en caso contrario no se le otorgará la libre plática a su arribo a puerto.

I-020102 Toda nave nacional y extranjera debe contar con los servicios de una Agencia Marítima Fluvial o Lacustre, denominada para los efectos del Reglamento como Agencia Marítima, la cual debe contar con autorización vigente otorgada por la autoridad competente. La Agencia Marítima tiene la calidad de representante del capitán, propietario y/o armador de la nave, en los trámites administrativos seguidos ante la Autoridad Marítima. Estando exceptuadas de dicha obligación las siguientes naves:

- a) Las de bandera nacional de un arqueo bruto menor 34.39 (50 TRB).
- b) Las pesqueras nacionales que operen en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables.

c) Las naves de bandera nacional cuyos propietarios se encuentren domiciliados en el puerto de operaciones y cuenten con el permiso de operación otorgado por la autoridad competente, debiendo acreditar ante la Capitanía de Puerto a sus representantes legales y/o procuradores.

I-020103 Las Capitanías de Puerto sólo darán trámite a las solicitudes que sobre aspectos administrativos u operativos presenten las Agencias Marítimas que cuenten con licencia vigente otorgada por la autoridad competente.

I-020104 La Agencia Marítima es responsable solidaria y conjuntamente con el propietario y/o armador de las naves que agencie, del pago de los derechos tarifas, multas y otras obligaciones imputables a las naves frente a la Autoridad Marítima.(**)

*(**) Artículo precisado por los Numerales 1º y 2º de la R.D. N° 466-2006-DCG, publicada el 06/09/2007, se precisan alcances de la responsabilidad solidaria atribuidas a Agencias Marítimas en el Artículo I-020104 del Reglamento de la Ley N° 26620, para casos de multas impuestas a las naves que representen.*

I-020105 Las Agencias Marítimas sólo podrán llevar a cabo sus actividades en los Puertos en los que expresamente se encuentren autorizados por la autoridad competente.

I-020106 La Capitanía de Puerto, a solicitud de parte y a mérito de la autorización de la autorización otorgada por la autoridad competente, expedirá el Carné de Agente Marítimo y de Procuradores a favor de las personas designadas como tales por la Agencia Marítima. Los indicados carnés tendrán vigencia de un año.

I-020107 El procurador es la persona debidamente acreditada y reconocida, que a nombre de la Agencia Marítima lleva a cabo las actividades administrativas y operativas en el área portuaria, a bordo de la nave y en la Capitanía de Puerto.

I-020108 A solicitud de las Agencias Marítimas y bajo su responsabilidad, las Capitanías de Puerto autorizarán los pases que éstas emitan para las personas que deban prestar servicio a bordo de las naves, tales como aprovisionamiento logístico, reparaciones, inspecciones técnicas, de salud y otros, así como para visitas.

I-020109 Los carnés y pases que sean otorgados al personal de las Agencias Marítimas u otras personas serán los únicos documentos oficiales que les permitan el acceso a bordo de las naves en las que deban desarrollar su actividad.

SECCION II

LAS EMPRESAS Y COOPERATIVAS DE ESTIBA Y DESESTIBA

I-020201 Las Capitanías de Puerto sólo darán trámite a las solicitudes que presenten las Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba en aquellos puertos en los que hayan sido expresamente autorizadas por la autoridad competente para llevar a cabo dichas actividades.

I-020202 Las empresas y cooperativas de estiba y desestiba deberán presentar a la Capitanía de Puerto que corresponda, la Boleta de Nombrada que expidan para cada operación que lleven a cabo, a efecto del control del personal que debe ingresar a bordo de las naves para prestar tales servicios.

I-020203 La Capitanía de Puerto, a solicitud de parte y a mérito de la autorización otorgada por la autoridad competente, expedirá el carné de representante de la empresa o cooperativa de estiba o desestiba a favor de la persona designada como tal. El indicado carné tendrá vigencia de un año.

SECCION III

LAS EMPRESAS NAVIERAS

I-020301 La Autoridad Marítima sólo dará trámite a las solicitudes que presenten las Empresas Navieras que se encuentren debidamente registradas ante la autoridad competente.

I-020302 La Autoridad Marítima entregará a los representantes legales de las Empresas Navieras a que se refiere el artículo anterior, los carnés que los acreditará como tales, los

mismos que deberán ser revalidados anualmente.

SECCION IV LAS EMPRESAS PESQUERAS

I-020401 Toda Persona Natural o Jurídica propietaria de naves pesqueras o arrendadora de naves pesqueras, bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, deben registrarse en la Capitanía de Puerto de su jurisdicción y designar a sus procuradores. (*)

() Artículo modificado por disposición del Art.2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

I-020402 Para la inscripción del procurador pesquero, el propietario de la nave o el arrendatario de la nave, en caso de naves sujetas a Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, deberá presentar el documento legal en el que conste la designación del mismo.

Los procuradores pesqueros contarán con su respectivo carné otorgado por la Capitanía de Puerto donde se encuentren matriculadas las naves pesqueras. (*)

() Artículo modificado por disposición del Art.2º del D. S. N°017-2009-DE, publicado el 05/07/2009.*

I-020403 El procurador pesquero estará provisto de su respectivo carné otorgado por la Capitanía de Puerto donde se encuentran registradas las naves. Dichos carnés deben ser revalidados cada dos años, circunstancia en la que se actualizará la información que conste en el registro.

I-020404 No se dará trámite a ninguna solicitud del procurador pesquero, mientras no figure inscrito como tal en los registros de la Capitanía de Puerto.

I-020405 Corresponde a los procuradores pesqueros:

- a) Llevar a cabo los trámites administrativos de las naves pesqueras, principalmente los relativos a la recepción y despacho, y atender cualquier requerimiento durante su permanencia en puerto tales como el avituallamiento, reparaciones y movimiento de tripulantes.
- b) Solicitar las inspecciones reglamentarias de las naves.
- c) Solicitar la refrenda anual de la matrícula.
- d) No podrá retirar ningún equipo de seguridad de las naves sin autorización de la Capitanía de Puerto.

SECCION V LAS PERSONAS JURIDICAS SUJETAS A LICENCIA DE OPERACION

I-020501 Corresponde a la Dirección General otorgar la licencia de operación a las empresas cuyas actividades se realizan directamente en el ámbito acuático o marítimo-terrestre, para cuyo efecto deberán proceder a su registro de acuerdo a los procedimientos establecidos.

I-020502 Corresponde otorgar licencia anual de operación a las siguientes empresas:

- a) Astilleros.
- b) Varaderos.
- c) Diques Secos.
- d) Empresas de fabricación y mantenimiento de equipos de seguridad acuática.

I-020503 Las empresas con licencias de operación serán inspeccionadas anualmente.

I-020504 Las empresas dedicadas a la fabricación y mantenimiento de equipos de seguridad de la vida humana, deberán obtener la respectiva aprobación de los mismos por la Autoridad Marítima, debiendo para tal efecto ser sometidos a los controles de calidad y otras pruebas aplicables, colocándoseles el sello o etiqueta adhesiva, según sea el caso, en el que constará la fecha de la inspección y de vencimiento.

I-020505 Los representantes legales de las empresas para efectos de carácter administrativo, deberán solicitar la expedición del carné respectivo, para ser reconocidos

como tales ante la Autoridad Marítima, los mismos que serán renovados cada dos años.

SECCION VI LAS PERSONAS JURIDICAS SUJETAS A REGISTRO

I-020601 Las personas jurídicas que prestan servicios a bordo de las naves, las que se dedican a la fabricación o mantenimiento de equipos empleados en el ámbito acuático, y las que llevan a cabo actividades en el medio acuático distintas a las descritas en la Sección anterior, deben registrarse ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, para ser reconocidas como tales ante la Autoridad Marítima.

I-020602 Corresponde registrarse anualmente ante las Capitanías de Puerto a las siguientes personas jurídicas:

- a) Empresas de seguridad a bordo.
- b) Empresas de trabajos submarinos.
- c) Empresas de estudio de impacto ambiental.
- d) Clubes Náuticos.

I-020603 Las empresas de trabajos submarinos deberán solicitar la autorización ante la Capitanía de Puerto, previo al inicio de cada operación, presentando su respectivo plan y cronograma de trabajo.

SECCION VII LOS CLUBES NAUTICOS Y MARINAS

I-020701 Para efectos de la aplicación del presente Reglamento se considera Club Náutico a las Asociaciones Civiles con personería jurídica que tienen como objetivo primordial el fomento, desarrollo y práctica de actividades náuticas recreativas entre sus asociados dentro del marco de protección de la vida humana en el ámbito acuático.

I-020702 Los Clubes Náuticos deberán registrarse en la Capitanía de Puerto de la jurisdicción que corresponda para ser reconocidos oficialmente por la Dirección General.

I-020703 Los Clubes Náuticos llevarán un registro en el cual inscribirán las naves náutico recreativas de propiedad del club o de sus asociados, donde conste, según sea el caso, el nombre, número de matrícula, el número, tipo y marca del motor, domicilio y documento de identidad de los propietarios, debiendo ser remitida una relación a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

I-020704 Los Comodoros y Vicecomodoros son los representantes del Club Náutico ante la Autoridad Marítima.

I-020705 Los Clubes Náuticos comunicarán la designación de sus Comodoros y Vicecomodoros a la Autoridad Marítima para su reconocimiento oficial respectivo, como delegados de ésta dentro de la jurisdicción del Club que corresponda.

I-020706 Los Comodoros y Vicecomodoros tendrán las siguientes funciones:

- a) Representar, por delegación, a la Autoridad Marítima dentro del área de jurisdicción del Club Náutico respectivo y áreas autorizadas para prácticas y competencias náuticas deportivas.
- b) Autorizar el zarpe de naves de propiedad del Club o de sus asociados, que se encuentren debidamente matriculadas y cumplan con las disposiciones sobre la seguridad en la navegación y la seguridad de la vida humana, cuya navegación tenga una duración menor de 24 horas y se realice a vista de costa.
- c) Establecer zonas en las cuales podrán llevarse a cabo prácticas por quienes se inicien en la navegación, en coordinación con la Autoridad Marítima.
- d) Verificar el cumplimiento de las reglamentaciones náuticas recreativas dentro de la jurisdicción del Club y denunciar a la Autoridad Marítima las infracciones que se cometan a éstas y demás disposiciones sobre la seguridad de la vida humana y preservación del medio acuático contra la contaminación.
- e) Controlar las personas y naves registradas en el club respectivo que se hacen a la mar, en función de la seguridad de la navegación y de la vida humana, desde el zarpe de las mismas hasta su arribo.

f) Verificar la conservación, mantenimiento, alistamiento y equipamiento de las naves registradas en el club respectivo, en función a las reglamentaciones sobre la seguridad de la vida humana.

g) Controlar que las naves registradas en el club respectivo no incursionen en zonas de mar restringidas para bañistas o de uso público.

h) Otras establecidas por la Autoridad Marítima.

I-020707 Los clubes náuticos deberán estar registrados ante la Capitanía de Puerto correspondiente, debiendo a tal efecto cumplir con los requisitos establecidos. Los comodoros son representantes de los clubes náuticos ante la Autoridad Marítima, que por delegación de ésta asumirán las atribuciones y obligaciones que para tal efecto serán establecidas.

I-020708 Los representantes legales de las personas jurídicas sujetas a registro solicitarán la expedición de su carné, para ser reconocidos como tales ante la Autoridad Marítima, los mismos que deberán ser renovados cada dos años.

I-020709 La Autoridad Marítima podrá asignar funciones y responsabilidades a las administraciones de las Marinas, de manera semejante que para los Clubes Náuticos. Toda Marina deberá contar con una persona titulada como Capitán de Yate para los efectos de la conducción y supervisión de las actividades náuticas, debidamente registrado ante la Autoridad Marítima.

PARTE "J"

DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS

J-010101 La Autoridad Marítima controla y supervisa el cumplimiento de las normas que dicte el Ministerio de Pesquería para la protección de los recursos hidrobiológicos, incluyendo el control del personal y de las naves.

J-010102 Las naves de pesca de bandera extranjera podrán llevar a cabo actividades extractivas en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables siempre y cuando cuenten con la autorización expresa del Ministerio de Pesquería y de la Autoridad Marítima.

J-010103 Las naves pesqueras de bandera extranjera que cuenten con la autorización correspondiente, sólo podrán operar en las zonas expresamente autorizadas.

J-010104 Las naves pesqueras nacionales sólo podrán llevar a cabo faenas de pesca en las zonas autorizadas para tal efecto por el Ministerio de Pesquería y la Autoridad Marítima, en materia de sus competencias.

J-010105 Está prohibido a las naves pesqueras lavar bodegas, arrojar desperdicios y residuos orgánicos de pescado, dentro de bahías o áreas restringidas de mar, ríos o lagos.

J-010106 Está prohibido a las naves pesqueras, el transporte de pasajeros y mercaderías o materiales extraños a los empleados en la actividad pesquera, salvo autorización expresa de la Autoridad Marítima.

PRIMERA DISPOSICION FINAL:

El Reglamento se aplicará al dominio marítimo, ríos y lagos navegables de conformidad con las leyes y tratados internacionales vigentes para la República.

SEGUNDA DISPOSICION FINAL:

En la Tabla de Tarifas de Capitanías y en toda disposición legal, cuando se hace referencia al término "concesión de área acuática" debe entenderse como "derecho de uso de área acuática".

ANEXO I

GLOSARIO DE TERMINOS

Abordaje.- Colisión de dos naves, o entre una nave y una instalación acuática o artefacto naval.

Accidente o Siniestro Acuático.- Se considera accidente o siniestro acuático entre otros:

el naufragio, encallamiento, abordaje, colisión, explosión, incendio, contaminación acuática o situación similar que origina riesgo para la seguridad de la vida humana y daños a naves, artefactos navales e instalaciones en el ámbito acuático, sin perjuicio de las definiciones contenidas en los Convenios Internacionales ratificados por el Estado peruano.

Accidente Nuclear.- Todo hecho o serie de hechos que tengan un origen común y ocasionen daños nucleares.

Acuicultura.- Actividad que tiene por objeto la producción de recursos hidrobiológicos en el medio acuático.

Area de Mar.- Area comprendida entre la línea de más alta marea hasta las doscientas millas.

Armas y Equipos Nucleares.- A todo artefacto que sea susceptible de liberar energía nuclear en forma no controlada y que tenga un conjunto de características propia en su empleo con fines bélicos. El instrumento que pueda utilizarse para el transporte, la propulsión del artefacto, no queda comprendido en esta definición si es separable del artefacto y no es parte indivisible del mismo.

Arqueo Bruto.- Es la expresión del volumen total de una nave establecido de acuerdo a las normas internacionales y nacionales vigentes.

Arqueo Neto.- Es la expresión del volumen disponible para la carga comercial de una nave, establecido de acuerdo a las normas internacionales y nacionales vigentes.

Artefacto Naval.- Construcción naval flotante carente de propulsión y gobierno destinada a cumplir en el agua funciones de complemento de actividades marítimas o de explotación de los recursos marítimos, tales como diques flotantes, grúas flotantes, ganguiles, chatas, pontones, balsas y otras plataformas flotantes.

Avería.- Todo daño o desperfecto que sufriera la nave desde que se hiciera a la mar en el puerto de salida hasta atracar en el puerto de llegada, y los que sufran las mercaderías desde que se carga en el puerto de expedición hasta descargarla en el de su consignación, así como todo gasto extraordinario o eventual para conservar la nave, el cargamento o ambas cosas durante la navegación.

Avería Gruesa.- Cuando una pérdida, daño o gastos se haga o incurra en forma intencional y razonable para la conservación de la nave, su cargamento u otros intereses ante una situación de inminente peligro en que esté involucrado el viaje marítimo, fluvial o lacustre.

Avería Simple.- Toda pérdida, daño, gasto o perjuicio sufrido por la nave o cargamento que no haya redundado en beneficio del viaje marítimo, fluvial o lacustre.

Bien en peligro.- Incluye el flete por el transporte de la carga, sea que dicho flete esté al riesgo del dueño de los bienes, del armador o del fletador

Boya.- Artefacto flotante sujeto al fondo acuático que sirve para el amarre de naves, señalización náutica y otros fines.

Buque.- Nave con un arqueo bruto igual o mayor de 70.48 (100 TRB).

Búsqueda y Salvamento.- Es el empleo de personal y facilidades organizadas y disponibles para prestar auxilio en forma pronta y eficaz a personas que se hallen en peligro en el mar, ríos y lagos navegables.

Buzo.- Persona que realiza su actividad sumergido en el agua con equipo especial para la respiración.

Buceo autónomo o scuba.- Es la actividad en que el buceador utiliza el total del equipo respiratorio sin dependencia de la superficie.

Caleta.- Area geográfica protegida de poca extensión, que no cuenta con las condiciones físicas y de organización para ser considerada puerto, la cual por su configuración representa un abrigo para las naves, pudiendo contar para ello con facilidades de menor envergadura para el desembarco de sus tripulantes o descarga manual de pesca fresca.

Capitán.- Es la persona que tiene mando de una nave de acuerdo a las atribuciones que le confiere el Título que ostenta.

Carné.- Es el documento expedido por la Autoridad Marítima para que su legítimo poseedor se identifique ante las diferentes oficinas y entidades públicas y privadas nacionales relacionadas con su actividad.

Centros Académicos de Formación de Personal Marítimo, Fluvial o Lacustre.- Son las Universidades, Institutos, Escuelas y otros autorizados por el Ministerio de Educación, debidamente reconocidos por la Dirección General.

Certificado de llenado o de arrumazón.- Documento firmado por la persona responsable del llenado o arrumazón de mercancías peligrosas en un contenedor en el que haga constar que el cargamento de la unidad ha sido adecuadamente arrumado y asegurado y que se han cumplido con todas las prescripciones aplicables de transporte. Este certificado podrá combinarse con la Declaración de Mercancías Peligrosas.

Certificado de Seguridad.- Es el documento otorgado por la Autoridad Marítima después del resultado satisfactorio de un reconocimiento efectuado a una nave, y que acredita que ésta cumple con las normas nacionales y/o convenio internacional pertinente.

Certificado Internacional de Arqueo.- Es el Certificado otorgado por la Autoridad Marítima que acredita que a la nave se le ha efectuado el arqueo correspondiente de acuerdo a las reglas del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, con validez internacional.

Certificado Internacional de Seguridad.- Son los Certificados otorgados por la Autoridad Marítima con validez Internacional que establecen los convenios internacionales siguientes:

- Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 y su Protocolo 1978.

- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966.

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su Protocolo 1978.

Certificado Nacional de Arqueo.- Es el Certificado otorgado por la Dirección General, que acredita que a la nave se le ha efectuado el arqueo correspondiente en base a las reglas Nacionales establecidas por la Dirección General, y con validez solamente dentro del territorio nacional.

Certificado Nacional de Seguridad.- Son los certificados otorgados por la Autoridad Marítima en base a las reglas Nacionales establecidas por la Dirección General, con validez solamente dentro del territorio nacional.

Club Náutico.- Asociación civil sin fines de lucro, con personería jurídica, que tiene por objeto el fomento, desarrollo y práctica de actividades náuticas recreativas entre sus asociados, dentro del marco de protección de la vida humana en el medio acuático.

Confluencia de giro.- Medida de organización del tráfico marítimo que comprende un punto de separación o una zona de separación circular o una vía de circulación giratoria dentro de límites definidos. Dentro de la confluencia de giro el tráfico se separa desplazándose en dirección contraria a las manecillas del reloj alrededor del punto o de la zona de separación.

Constatación de las operaciones de manipuleo y transferencia de mercancías y sustancias peligrosas.- Es la Constatación que lleva a cabo el personal de las Capitanías de Puerto, cuando lo determine la Autoridad Marítima, sobre las operaciones de manipuleo y transferencia de mercancías o sustancias peligrosas de o hacia naves, principalmente respecto a aspectos operacionales y de procedimientos, así como sobre el elemento humano que participa en las mismas, con el fin de verificar que están siendo efectuados en forma segura.

Contaminación del Medio Ambiente Acuático.- Introducción por el hombre, directa o indirectamente, de materias, sustancias o de energía de cualquier especie, en el medio acuático, incluidos los estuarios, cuando produzcan o puedan producir efectos nocivos o peligrosos tales como la destrucción o daños a los recursos vivos, a la vida acuática, a la zona costera; peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades acuáticas, incluida la pesca y otros usos legítimos de las aguas, deterioro de la calidad del agua para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento y del medio ambiente acuático.

Contaminante.- Toda materia, sustancia o energía en cualquiera de sus estados físicos y formas, que al incorporarse o actuar en el ámbito acuático, flora, fauna o cualquier elemento natural, produzca o pueda producir efectos nocivos o peligrosos tales como la

destrucción o daños a los recursos vivos, a la vida acuática, a la zona costera; peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades acuáticas, incluida la pesca y otros usos legítimos de las aguas, deterioro de la calidad del agua para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento y del medio ambiente acuático.

Contingencia Ambiental.- Situación de riesgo derivada de actividades humanas o fenómenos naturales, que puede poner en peligro la integridad de uno o varios ecosistemas.

Chata.- Plataforma ancha de poco calado para múltiples usos en los puertos y aguas interiores. Según su uso puede denominarse chata absorbente, chata grifo, chata de reparaciones, etc.

Daños Nucleares.- La pérdida de vidas humanas, las lesiones corporales y los daños o perjuicios materiales que sean consecuencia o resultado de las propiedades radiactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas explosivos u otras propiedades del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos.

Declaración de mercancías peligrosas.- Certificación o declaración firmada por el expedidor de las mercancías peligrosas, antes de su embarque, en el que hace constar que el cargamento que se presenta para el transporte, ha sido adecuadamente embalado/envasado y marcado, etiquetado o rotulado, según proceda, y se haya en condiciones de ser transportado. El formato de este documento deberá ceñirse al establecido en el Código IMDG.

Derecho de Uso de Área Acuática.- Acto administrativo en cuya virtud se confiere al usuario el derecho de ocupar un área marítima, fluvial o lacustre. El derecho de uso de área acuática no comprende el derecho de explotar los recursos naturales existentes en la respectiva área, ni en el lecho o subsuelo, ni el otorgamiento de licencias para el desarrollo de actividades controladas por otras entidades de la Administración Pública.

Derrota de dos direcciones.- Derrota claramente delimitada, dentro de la cual se establece el tráfico marítimo en ambas direcciones, destinada a proporcionar a las naves tránsito seguro por aguas en que la navegación es difícil o peligrosa.

Derrota en aguas profundas.- Derrota claramente delimitada que ha sido hidrografiada con precisión para determinar las sondas y la posible presencia de obstáculos sumergidos, tal como se indica en la carta.

Descarga.- En relación con las sustancias contaminantes o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame, escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento procedente de un buque o instalación acuática, por cualquier causa. El término descarga no incluye:

- a) Las operaciones de vertimiento;
- b) El derrame de sustancias contaminantes como resultado directo de la exploración, explotación y el consiguiente tratamiento de los recursos naturales en el ámbito acuático, mediante el uso de instalaciones o plataformas;
- c) Ni el derrame de sustancias contaminantes con objeto de efectuar trabajos autorizados de investigación científica o tecnológica acerca de la reducción o control de la contaminación.

Desecho.- Materiales y sustancias de cualquier clase, forma o naturaleza, a cuya eliminación se procede, se propone proceder o se está obligado a proceder en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional.

Despacho.- El acto por el cual, la Autoridad Marítima, verifica que los documentos y condiciones de seguridad de la nave están en orden y puede zarpar del puerto.

Desplazamiento.- Es el peso total del volumen de agua desalojado por el casco de una nave o artefacto naval.

Desplazamiento en rosca o liviano.- Es el peso del volumen de agua desalojado por el casco de una nave cuando éste se encuentra completamente descargado y sin combustible ni pertrechos.

Desplazamiento máximo.- Es el peso del volumen de agua desalojado por el casco de una nave a carga máxima.

Dirección establecida del tráfico.- Una representación del tráfico marítimo que indica el sentido de éste, según lo establecido dentro de un dispositivo de separación del tráfico.

Dirección recomendada del tráfico.- Una representación del tráfico marítimo que indica el sentido recomendado de éste donde no es práctico o es innecesario adoptar una dirección establecida del tráfico.

Dispersante.- Mezcla que contiene agentes tenso-activos para reducir la tensión interfacial entre los hidrocarburos y el agua de mar, utilizada como una de las posibles respuestas ante un derrame de hidrocarburos.

Dispositivo de separación del tráfico.- Medidas de organización del tráfico marítimo destinadas a separar corrientes de tráfico opuestas por medios adecuados o mediante el establecimiento de vías de circulación.

Dotación.- Es el personal marítimo, fluvial o lacustre necesario y suficiente para la operación de una nave según su tipo, habitabilidad y medios de seguridad disponibles a bordo, de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

Dotación de Presa.- Es parte de la dotación de una Unidad Guardacostas que aborda a cualquier nave para cumplir funciones de visita, apresamientos o por cualquier otra razón que estime el Comandante en el cumplimiento de su misión.

Dotación Mínima de Seguridad.- Es el personal marítimo, fluvial o lacustre necesario para tripular una nave en navegación, cubriendo las guardias y sus relevos garantizando la seguridad de la nave. Esta dotación no cubre los requerimientos relativos a actividades distintas a la navegación y seguridad de la nave.

Ecosistema.- Unidad funcional básica de interacción de los organismos vivos entre sí y de estos con el ambiente, en un espacio y tiempo determinados.

Echazón.- Lanzamiento voluntario y razonable de parte del cargamento, pertrechos u otros objetos susceptibles de ser separados del buque para aligerarlo, enderezarlo o de cualquier otra forma, contribuir a conservar el buque su tripulación y su cargamento ante una situación de inminente peligro, y proseguir la navegación hacia lugar seguro.

Eje de Circulación recomendado.- Derrota que ha sido especialmente inspeccionada para garantizar, en la medida de lo posible, que está libre de peligros y por la cual se aconseja a las naves navegar.

Embarcación.- Nave de un arqueo bruto menor de 70.48 (100 TRB).

Embarcación Artesanal.- Aquellas naves dedicadas a la actividad pesquera que tienen una capacidad de bodega igual o menor a 32.6 m³ y hasta 15 metros de eslora.

Encallamiento.- Varadura de la nave, clavándose en el fondo o encajándose en las piedras.

Especialistas Mercantes Marítimos, Fluviales y Lacustres.- Son aquéllos que acrediten haber terminado su Educación Técnica Superior y que habiéndose especializado en una rama técnica de a bordo, han obtenido el Título otorgado por la Dirección General.

Estándar de Competencia.- Son las normas o estándares obligatorios contenidos en el Convenio Internacional sobre "Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar" 1978.

Estudio de Impacto Ambiental.- Documento mediante el cual se da a conocer, con base a estudios multidisciplinarios, el impacto ambiental, significativo y potencial, que generaría una obra o actividad, así como la forma de evitarlo o atenuarlo en caso de que sea negativo.

Franja Marginal.- Borde de tierra que linda inmediatamente con los cauces de los ríos.

Franja Ribereña.- Borde de tierra paralelo a la costa, hasta los 50 metros, medidos a partir de la línea de más alta marea del mar. Existirá franja ribereña cuando ésta constituya un plano de pendiente suave y no se encuentre interrumpida por un acantilado o accidente topográfico de importancia.

Ganguil.- Artefacto naval en el que se carga fango recogido por la draga y que sirve para transportarlo hasta el lugar donde ha de ser vertido a través de compuertas en el fondo.

Gases licuados a granel.- Los gases licuados cuya presión de vapor exceda de 2,8 kp/cm² absolutos a la temperatura de 37,8° C y a otras determinadas sustancias, que se indican en los códigos para la construcción y equipo de buques que transporten gases licuados a granel, de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Gente de Mar.- Es el personal mercante marítimo que contando con título y/o libreta de embarco, está capacitada para embarcarse como miembro de la dotación de una nave

marítima, fluvial o lacustre de acuerdo a su especialidad y que mediante contrato de embarco ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de naves dedicadas a la navegación marítima, fluvial o lacustre. Se exceptúan los prácticos que no sean parte de las dotaciones y los pasajeros.

Impacto Ambiental.- Modificación del medio ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza.

Imposibilidad Absoluta de Navegar.- Cuando la nave no reúne condiciones de integridad estructural, estabilidad y estanqueidad mínima que le permita hacerse a la mar con seguridad de alcanzar su puerto de destino.

Incidente de Contaminación.- Acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen, provocado por el hombre o desastre natural, que puede o no causar contaminación.

Inspección.- Es un examen minucioso y completo de una parte, maquinaria, sistema o equipo de una nave.

Inspección de control como Estado Rector del Puerto.- Es la inspección que efectúa a buques extranjeros la Capitanía de Puerto, y que consiste en una visita a bordo para efectuar el Control de los Certificados y Normas sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, prevención de la contaminación, líneas de carga, titulación y guardias de la gente de mar, prevención de abordajes, condiciones de vida, salud a bordo. Se efectuarán de acuerdo a los Convenios vigentes que norman estas inspecciones.

Inspector de Control.- Es el personal de las Capitanías de Puerto debidamente calificado y autorizado por la Dirección General para efectuar las Inspecciones de Control.

Inspector de Control.- Personal debidamente calificado y autorizado por la Dirección General para efectuar las Inspecciones de Control.

Inspector Naval.- Es el profesional debidamente calificado y autorizado por la Dirección General para efectuar reconocimientos e inspecciones de una nave.

Instalación Acuática.- Construcción fija y permanente ubicada en todo o en parte en área acuática, que no puede ser removida sin ser destruida o modificada, comprendiendo este concepto los muelles, embarcaderos, varaderos, espigones, rompeolas, escolleras, terraplenes, diques secos, plataformas fijas, tuberías subacuáticas y similares.

Instalación Portuaria.- Conjunto de obras civiles y otras instalaciones destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario y la movilización de carga.

Isla.- Extensión natural de tierra, rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar o en la más alta crecida, y que se encuentre registradas como tales en el catastro de la Dirección General.

Libre Plática.- Es la autorización que emite el Capitán de Puerto para definir el acceso de personas a una nave, para el desembarco de pasajeros y tripulantes y para la ejecución de faenas de carga o descarga.

Libreta de Embarco.- Es el documento de identidad de la Gente de Mar otorgado por la Autoridad Marítima de acuerdo a lo especificado en el Convenio N° 108 de la Organización Internacional del Trabajo y las normas contenidas en este Reglamento. Es entregado con el propósito de proveer a su legítimo poseedor de un documento de identidad que le permita viajar, hacia o desde una nave designada y proveer un registro de su servicio en el mar.

Línea de Más Alta Marea.- Intersección del nivel del mar con la playa adyacente en el momento de la pleamar de sicigias ordinarias.

Lista o Manifiesto especial de mercancías peligrosas.- Formato que, ajustándose a la clasificación de mercancías peligrosas establecida en el SOLAS 74 y en el Código IMDG, indica las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo.

Marea.- Movimiento periódico y alternativo de ascenso y descenso de las aguas del mar, producido por las acciones atractivas del Sol y la Luna.

Marina.- Instalación acuática, registrada ante la Autoridad Marítima, que brinda facilidades a naves náuticas recreativas.

Marinero.- Son los ciudadanos peruanos que posean el Título o Refrenda de Título correspondiente, expedido por la Dirección General, para desempeñar las funciones establecidas en el presente Reglamento.

Marinero de Cubierta.- Es el marinero que está facultado para cubrir guardia en naves

sin límite de arqueo bruto y en aguas sin límite, desempeñando funciones de Timonel, Vigía, Maniobra y Mantenimiento, de acuerdo a los Cursos de Capacitación que haya estudiado según el Convenio STCW-78/95.

Marinero de Ingeniería.- Es el marinero que está facultado para cubrir guardia en la sala de ingeniería de naves sin límite de potencia, desempeñando en funciones de mecánica, mantenimiento, y limpieza, de acuerdo a los Cursos de Capacitación establecidos según el Convenio STCW-78/95.

Materiales Nucleares Radiactivos.- son todos aquéllos que contengan sustancias que emitan radiaciones ionizantes.

Materiales radiactivos.- Los materiales que emiten espontáneamente una radiación considerable, y que se encuentran incluidos en el Código IMDG.

Medio Ambiente.- El conjunto de elementos naturales o inducidos por el hombre que interactúan en un espacio y tiempo determinado.

Mercancías Peligrosas.- Es toda sustancia peligrosa contenida en un receptáculo, en un tanque portátil, en un contenedor o en un vehículo, incluidos los receptáculos, los tanques portátiles y los vehículos tanques vacíos que hayan sido anteriormente utilizados para el transporte de una sustancia peligrosa, salvo en el caso de que el receptáculo o el tanque haya sido limpiado y secado, o cuando la naturaleza de su anterior contenido, permita hacerlo sin dar lugar a riesgos. Las mercancías peligrosas se encuentran clasificadas como tales en el "Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar" (SOLAS 1974), y en el "Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas" (IMDG) de la Organización Marítima Internacional.

Motorista.- Es el personal marítimo competente de la sección de ingeniería, responsable de la propulsión mecánica y del manejo y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas de una nave, cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora limitada, de acuerdo a lo dispuesto en este reglamento.

Nafragio.- Hundimiento y pérdida de una nave, cosas y personas. Existe hundimiento aunque la nave y las cosas puedan ser recuperadas.

Nave.- Construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con gobierno y propulsión propia. Se incluye sus partes integrantes y accesorias, tales como aparejos, máquinas e instrumentos, que sin formar parte de la estructura misma se emplean en su servicio tanto en el mar como en el puerto.

Normas o Estándares Mínimos.- Son las condiciones mínimas establecidas para las naves y su tripulación con respecto a la Seguridad de la Nave, Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Prevención de la Contaminación Prevención de Abordajes, Líneas de Carga, Formación y Titulación de la Gente de Mar, condiciones de vida, salud a bordo y otros.

Pérdida Total de la Nave.- Cuando la nave sufre un hundimiento en una zona en la que no sea posible efectuar rescate o cuando como consecuencia de un siniestro se comprometa la integridad de la quilla y/o afecte la integridad estructural siempre y cuando el costo de recuperación en este segundo caso sobrepase el 75% del valor total de la nave.

Personal de Administración y Servicios.- Son los profesionales, técnicos o auxiliares, que de acuerdo a su especialidad, efectúan tareas administrativas o de servicios a la tripulación y/o pasajeros, u otras funciones no asignadas a los Capitanes, Oficiales, Especialistas o Marineros, y que posean el Título o Refrenda de Título correspondiente, expedido por la Dirección General para su desempeño a bordo. Estarán comprendidos: El médico, cocinero, camarero, contador, entre otros.

Personal de la Marina Mercante Nacional.- Oficiales, especialistas y marineros mercantes marítimos, fluviales y lacustres que se encuentran debidamente matriculados como tales.

Playa.- Area donde la costa se presenta plana, descubierta y con declive suave hacia el mar, formada de arena o piedra, o canto rodado, o arena mezclada con fango.

Pontón.- Artefacto naval construido de madera o hierro, con la proa y la popa planas, provisto de una cubierta amplia que sirve para el transporte de cargas diversas y para formar puentes flotantes.

Prevención de la Contaminación.- Conjunto de disposiciones y medidas anticipadas para evitar el deterioro del medio ambiente.

Productos o Desechos Radioactivos.- Todo material incluido, el combustible nuclear, cuya radiactividad se haya originado por irradiación neutrónica durante el proceso de utilización del combustible nuclear a bordo de la nave.

Productos líquidos inflamables peligrosos a granel.- Los crudos y productos petrolíferos cuyo punto de inflamación se dé a una temperatura que no exceda de 60° C (prueba en vaso cerrado), conforme lo establecido en el Convenio SOLAS 74.

Productos químicos líquidos peligrosos a granel.- Las cargas a granel de sustancias químicas líquidas peligrosas consideradas en los códigos de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (que no sean petróleo ni productos inflamables análogos), como los siguientes:

- a) Productos que encierran riesgos de incendio importantes, superiores a los presentados por los productos derivados del petróleo y los productos inflamables análogos;
- b) Productos que encierran riesgos importantes, además del de inflamabilidad o distintos de éste.

Protección del Medio Ambiente.- Conjunto de políticas y medidas para mejorar el medio ambiente y prevenir y controlar su deterioro.

Puerto.- Área geográfica que ocupando espacios terrestres y acuáticos situados en las riberas del mar, ríos y lagos navegables, reúne las condiciones físicas naturales o artificiales, y de organización que permiten las operaciones del tráfico portuario y ha sido creado y autorizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente.

Recepción.- Al acto por el cual, el Capitán de Puerto, al arribo de una nave verifica que los documentos y condiciones de seguridad de la nave estén en orden para el inicio de sus operaciones.

Recinto Portuario.- Es el área comprendida por todos los muelles, desembarcaderos, malecones, espigones y zonas utilizados por las naves; por las áreas de mar y tierra ubicadas en sus inmediatas proximidades y por los edificios y construcciones ubicados en la zona portuaria, incluyendo sus equipos e instalaciones propias.

Recintos Portuarios Especiales.- Son áreas específicas de los recintos portuarios o recintos portuarios que reúnen las condiciones de seguridad requeridas para manipular, almacenar, cargar, movilizar y descargar mercancías y sustancias peligrosas, y que han sido reconocidos y autorizados como tales por la Dirección General.

Reconocimiento.- Es la verificación de las condiciones de una nave mediante inspecciones de las estructuras, disposición estructural, maquinarias, equipos, sistemas, accesorios y materiales, etc., según corresponda, acompañado de las pruebas que sean necesarias desde su construcción o antes de su abanderamiento, en caso de compra en el extranjero, así como, la constatación periódica de dichas condiciones en las épocas fijadas por el Reglamento y cuando eventualmente lo disponga la Autoridad Marítima, con el fin de constatar que cumplen con las normas nacionales establecidas y/o regulaciones de los Convenios Internacionales a los cuales el Gobierno Peruano se ha adherido para la otorgación de sus certificados de seguridad correspondientes o refrenda de éstos.

Residuo.- Cualquier material generado en los procesos de extracción, beneficio, transformación, producción, consumo, utilización, control o tratamiento, cuya calidad no permita usarlo nuevamente en el proceso que lo generó.

Residuos Peligrosos.- Todos aquellos residuos, en cualquier estado físico, que por sus características corrosivas, tóxicas, venenosas, reactivas, explosivas, inflamables, biológicas infecciosas o irritantes, representan un peligro para el equilibrio ecológico o el ambiente.

Ribera.- Orilla de los ríos y lagos establecida a partir de la más alta creciente ordinaria.

Salvamento.- Todo acto o actividad llevada a cabo para auxiliar en forma pronta y eficaz a personas que se hallen en peligro en el mar, ríos y lagos navegables, con el fin de evitar o disminuir las pérdidas de vidas humanas que los siniestros o accidentes acuáticos pudieran provocar.

Salvamento de bienes.- Todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una

nave o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables.

Sistema de organización del tráfico.- Todo sistema construido por una o más derrotas y/o medidas de organización del tráfico marítimo, destinadas a reducir el riesgo de siniestros; comprende dispositivos de separación del tráfico marítimo, fluvial o lacustre, derrotas de dos direcciones, ejes de circulación recomendados, zonas a evitar, zonas de navegación costera, confluencia de giro, zonas de precaución y derrotas en aguas profundas.

Sustancia Nociva Líquida.- Toda sustancia a que se hace referencia en el Apéndice II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) o las clasificadas provisionalmente de acuerdo a dicho Convenio en las categorías A, B, C, o D.

Sustancia Perjudicial.- Las consideradas como "Contaminantes del mar" en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

Sustancias Peligrosas.- Es toda sustancia embalada o a granel destinada al transporte o almacenamiento, y que por sus propiedades pertenezca a alguna de las clases establecidas en el Convenio SOLAS 74 y en el Código IMDG, además están incluidas aquellas sustancias embarcadas a granel no incluidas en dichos documentos, pero que están sujetas a las prescripciones de los códigos de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, de los códigos de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o del Código de Cargas Sólidas a Granel, en la medida en que esa sustancia pueda entrañar un riesgo para quienes se encuentren a bordo, en la zona portuaria o en los alrededores del puerto.

Sustancias Peligrosas a Granel.- Toda sustancia peligrosa transportada sin ningún sistema de contención intermedio, en un tanque o en un espacio de carga que forme parte de la estructura de una nave o en un tanque instalado fijo y permanentemente en el interior de un buque o sobre una nave.

Sustancia Perjudicial o contaminante del mar.- Toda solución o toda mezcla que contenga un 10% o más de una o varias sustancias peligrosas consideradas en el Código IMDG como contaminantes del mar. No obstante, ciertos contaminantes del mar tienen un potencial de contaminación extremo y se los identifica como contaminantes fuertes del mar en el Código IMDG. Toda solución o toda mezcla que contenga un 1% o más de tales sustancias se considera también como contaminante del mar.

Terminal.- Instalación acuática destinada al atraque y amarre de naves para efectuar maniobras de carga y descarga de mercancías, así como embarco y desembarco de personas.

Terreno Ribereño.- Terreno comprendido dentro de la franja de 1000 metros contados a partir de la línea de más alta marea.

Título.- Es un documento válido, expedido y refrendado por la Autoridad Marítima, en virtud del cual se faculta al legítimo poseedor a prestar servicio en el cargo indicado, en una nave del tipo, arqueo, potencia.

Tonelaje de Peso Muerto (TPM o Dead Weight Tonnage DWT).- Es la diferencia entre el desplazamiento del buque ligero y el desplazamiento a la línea máxima de carga. Representa a la carga total que puede llevar el buque referido a la línea de máxima carga, e incluye dotación, pasajeros, aprovisionamiento de víveres, repuestos, agua, petróleo y carga.

Tripulación.- Gente de Mar embarcada en un momento determinado.

Tripulante.- Gente de Mar que forma parte de la dotación de una nave y por lo tanto está considerada en el rol de tripulación.

Unidad Guardacostas.- Es el buque o aeronave que por delegación de la Autoridad Marítima está destinada para velar por el cumplimiento de todas las leyes y reglamentaciones dentro del ámbito de su jurisdicción. Dentro de su misión podrán cumplir funciones de policía marítima, fluvial o lacustre, búsqueda y salvamento, control de la contaminación, seguridad de la navegación, seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, así como la preservación de los recursos naturales.

Vertimiento.- Evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar. El término "vertimiento" no comprende:

a) La evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones;

b) El depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a los objetivos del Derecho Internacional vigente.

Vía de circulación.- Zonas claramente delimitadas, dentro de la cual se establece el tráfico marítimo en dirección única. Los obstáculos naturales, incluidos los que formen zonas de separación, pueden construir un límite.

Vigilancia Especial.- Es la que realiza el personal de la Capitanía de Puerto a bordo de las naves que transporten mercancías y/o sustancias peligrosas mientras permanezcan en puerto, con el fin de evitar daños accidentales o intencionales (sabotaje), de acuerdo a la peligrosidad de la carga, ubicación de las naves y el peligro que revisten para el puerto u otras naves que se hallen en el mismo.

Visitas de Control.- Son las visitas a las naves y recintos portuarios especiales que lleva a cabo el personal de las Capitanías de Puerto, cuando lo determine la Autoridad Marítima, para efectuar el control y verificación del cumplimiento de las normas de seguridad que deben observarse respecto a las mercancías y sustancias peligrosas.

Zona a evitar.- Medida de organización del tráfico marítimo que comprende una zona claramente delimitada en la que la navegación es zona claramente delimitada en la que la navegación es particularmente peligrosa o en la que es excepcionalmente importante impedir que se produzcan siniestros, y que deben evitar todas las naves o ciertas clases de naves.

Zona Costera.- La zona marítimo terrestre comprendida por la franja acuática de cinco (5) millas marinas medidas desde la línea de más alta marea hacia mar adentro, incluidas las islas e islotes, y la franja terrestre en la costa, medida desde dicha línea hasta los 1000 metros hacia tierra. Se consideran incluidas en esta zona:

a) Las marismas, albuferas, esteros, y en general los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y el reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua de mar.

b) Los acantilados sensiblemente verticales que estén en contacto con el mar, hasta su coronación.

Zona de precaución.- Medida de organización del tráfico marítimo que comprende una zona claramente delimitada en la que las naves han de navegar con especial precaución y dentro de la cual se puede recomendar la dirección del tráfico.

Zona de navegación costera.- Medida de organización del tráfico marítimo que comprende una zona especificada entre la costa y el límite más próximo de un dispositivo de separación del tráfico, que normalmente no debe ser utilizada por el tráfico directo y en la que pueden regir reglamentaciones locales especiales.

Zona o línea de separación.- Zona o línea que separa vías de circulación de naves que navegan en direcciones opuestas o casi opuestas, o que separa una vía de circulación de la zona marítima adyacente, o que separa vías de circulación designadas para determinadas clases de naves que navegan en la misma dirección.

Zona Restringida.- Aquellas áreas de mar, tierra o ambas, fijadas por el Capitán de Puerto, dentro de su jurisdicción, por el plazo que estime necesario, para delimitar el ingreso de naves o vehículos de transporte terrestre respectivamente, así como de personas, con el fin de prevenir siniestros en las naves, bahías, o recintos portuarios.

22/04/2004.- D.S. N° 019-2004-MTC.- **Dicta medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).** (23/04/2004)

DECRETO SUPREMO N° 019-2004-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 12 de diciembre del 2002, la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74 enmendado, del cual el Perú es signatario, aprobado mediante Decreto Ley N° 22681 [T.098,Pág.100] de fecha 18 de setiembre de 1979 y que entró en vigor el 25 de mayo de 1980 adoptó el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), que tiene como objetivo principal prevenir y adoptar las medidas contra actos de terrorismo y otros que amenacen la seguridad del transporte marítimo internacional;

Que, la Regla 2 del Capítulo XI-2 del SOLAS 74 enmendado, obliga al cumplimiento de las prescripciones de la Parte "A" del citado Código Internacional, conteniendo la Parte "B" directrices de carácter recomendatorio, siendo necesario incorporarlas a la normativa nacional que regula los aspectos de protección marítima;

Que, el artículo 19° de la Ley N° 27943 [T.322,§001] - Ley del Sistema Portuario Nacional, establece que la Autoridad Portuaria Nacional es un Organismo Público Descentralizado 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; y facultad normativa por delegación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, de acuerdo con el literal k) del artículo 24° de la Ley N° 27943 [T.322,§001] - Ley del Sistema Portuario Nacional, constituye atribución de la Autoridad Portuaria Nacional, entre otras, normar en lo técnico, operativo y administrativo lo relacionado con la seguridad del puerto;

Que, de conformidad con el artículo 2° de la Ley N° 26620 [T.241,§072] - Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, el ámbito de aplicación de esta Ley, lo constituye, entre otros, el mar adyacente a las costas del territorio de la República hasta la distancia de las DOSCIENTAS (200) millas marinas, así como todos los buques de bandera nacional que se encuentren en alta mar o en aguas de otros países;

Que, encontrándose establecido que el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) entrará en vigencia el 1 de julio de 2004, resulta necesario dictar medidas para que la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y la Autoridad Portuaria Nacional cumplan con el mandato emanado de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74 enmendado;

De conformidad con el inciso 24) del artículo 118° de la Constitución Política del Perú [T.211,§213];

DECRETA:

Artículo 1°.- Aplicación de la norma a instalaciones portuarias

La Autoridad Portuaria Nacional, es la autoridad competente para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) en lo que se refiere a las instalaciones portuarias.

Artículo 2°.- Aplicación de la norma a buques

La Autoridad Marítima, Ministerio de Defensa - Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, es la autoridad competente para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) en lo que se refiere a los buques.

Artículo 3°.- Apoyo de entidades y organismos del sector público y privado

Las Autoridades Competentes, podrán solicitar el apoyo a las entidades del Sector Público y Privado para la implementación del Código PBIP.

Artículo 4°.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Defensa y por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintidós días del mes de abril del año dos mil cuatro.

ALEJANDRO TOLEDO, Presidente Constitucional de la República. ROBERTO ENRIQUE CHIABRA LEÓN, Ministro de Defensa. JOSÉ ORTIZ RIVERA, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

07/06/1996.- LEY N° 26620.- Ley de Control y Vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres (09/06/1996)

LEY N° 26620

Reglamentado por el D.S. N° 028-2001-DE/MGP, publicado el 02/06/2001.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA;

Ha dado la ley siguiente:

LEY DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LAS ACTIVIDADES MARITIMAS, 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 5ta. Disp. Trans. y Final de la LEY N° 27943, publicada el 01/03/2003

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
- Inciso modificado por la 5ta. Disp. Trans. y Final de la LEY N° 27943, publicada el 01/03/2003*
- 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 5ta. Disp. Trans. y Final de la LEY N° 27943, publicada el 01/03/2003

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

Artículo 7º.- 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 8º.- Los procedimientos administrativos que se sigan ante la Autoridad Marítima constarán en el correspondiente Texto Único 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

Crean el Cuerpo de Capitanías y Guarda-Costas como Cuerpo Auxiliar de Marina de Guerra

DECRETO-LEY N° 17834

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Gobierno Revolucionario ha dado al Decreto-Ley siguiente:

EL GOBIERNO REVOLUCIONARIO

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 213° de la Constitución Política del Estado señala a la Marina de Guerra, como componente de la Fuerza Armada, la misión de velar por el cumplimiento de nuestras leyes, la seguridad y defensa nacionales y la conservación del orden público;

Que, consecuentemente, el Ministerio de Marina, en cumplimiento de su misión constitucional y del mandato de su propia Ley Orgánica N° 13608 (S), tiene la potestad y responsabilidad de fiscalizar el tráfico acuático, ejerciendo jurisdicción sobre las aguas del dominio nacional, así como la seguridad y vigilancia de la costa, los puertos y las actividades marítimas, fluviales y lacustres;

Que por la misma razón y de conformidad con el Decreto Supremo N° 21 del 31 de octubre de 1931, el Ministerio de Marina ejerce las funciones de Policía Marítima y Pesquera, a través de las Capitanías de Puerto, fundamentalmente en lo que se refiere al cumplimiento y observancia de nuestras leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes referentes a la navegación, a la Marina Mercante y a la pesca;

Que tales funciones se extienden al salvataje y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; al control del orden y disciplina a bordo de las naves; al control del tráfico acuático; al control de embarcaciones pesqueras; a la seguridad de muelles y terminales marítimos; y a la represión del contrabando y de cualquier otra actividad ilícita en el ámbito de su jurisdicción;

Que la creciente densidad del tráfico marítimo comercial, tanto internacional como de cabotaje, y el elevado número de embarcaciones dedicadas a operaciones de pes-

ca en aguas peruanas, evidencian la imperiosa necesidad de crear un Cuerpo debidamente organizado, adiestrado y equipado con los elementos náuticos necesarios para garantizar el cumplimiento de las disposiciones gubernamentales;

En uso de las facultades de que está investido; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto-Ley siguiente:

Artículo 1° — Créase el Cuerpo de Capitanías y Guarda-Costas como Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías, para ejercer las funciones de Policía marítima, fluvial, lacustre y pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales, de seguridad y vigilancia de los puertos, así como el control y protección de los recursos y riquezas naturales de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 781, de 01 de agosto de 1947, en la Declaración sobre Zona Marítima y en los Convenios Internacionales suscritos para esos fines; y, en general, de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático.

Artículo 2° — El Ministerio de Marina determinará la Organización que debe tener el Cuerpo que se crea, así como los medios materiales necesarios para el debido cumplimiento de las funciones a que se refiere el Artículo 1° y de las que le asigne la Ley Orgánica de la Marina y el Reglamento de Capitanías, debiendo también estudiar y proponer el Plan de Constitución del Cuerpo y de Adquisición de los elementos náuticos y de otros de acuerdo a la misión que le corresponde.

Artículo 3° — Mientras se organiza el Cuerpo de Capitanías y Guarda-Costas el Ministerio de Marina, en coordinación con los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transportes y Comunicaciones, dictará en forma

provisional las medidas más convenientes para que se asigne el personal necesario para cumplir inicialmente la misión de vigilancia y seguridad en el Puerto del Callao.

Artículo 4° — Deróganse todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto-Ley.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintitrés días del mes de setiembre de mil novecientos sesentinueve.

General de División EP. JUAN VELASCO ALVARADO, Presidente de la República.

Vice-Almirante AP. ENRIQUE CARBONEL CRESPO, Ministro de Marina, Encargado de la Cartera de Guerra.

Teniente General FAP. ROLANDO GILARDI RODRIGUEZ, Ministro de Aeronáutica.

General de Brigada E. P. ARMANDO ARTOLA AZCARRATE, Ministro del Interior.

General de Brigada EP. FRANCISCO MORALES BERMUDEZ CERRUTTI, Ministro de Economía y Finanzas.

General de Brigada EP. ALFREDO ARRISUENO CORNEJO, Ministro de Educación, Encargado de la Cartera de Relaciones Exteriores. Mayor Gral. FAP. EDUARDO MONTEIRO ROJAS, Ministro de Salud.

Mayor General P A P. JORGE OHAMOT BIGGS, Ministro de Trabajo.

General de Brigada EP. JORGE BARANDIARAN PAGADOR, Ministro de Agricultura y Pesquería.

Contralmirante AP JORGE CAMINO DE LA TORRE, Ministro de Industria y Comercio.

General de Brigada EP. ANIBAL MEZA CUADRA CARDENAS, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

General de Brigada EP. JORGE FERNANDEZ MALDONADO SOLARI, Ministro de Energía y Minas.

Contralmirante AP. LUIS VARGAS CABALLERO, Ministro de Vivienda.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Lima, 23 de setiembre de 1969.

General de División EP. JUAN VELASCO ALVARADO.

Vice-Almirante AP. ENRIQUE CARBONEL CRESPO, Ministro de Marina, Encargado de la Cartera de Guerra.

Teniente General FAP. ROLANDO GILARDI RODRIGUEZ.

Vice-Almirante AP. ENRIQUE CARBONEL CRESPO.