

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTACION JURIDICA

#### 1.1 ANTECEDENTES:

El Decreto Legislativo N° 1147, tiene por objeto el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante, DICAPI), sobre la administración de áreas acuáticas, las actividades que se realizan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, las operaciones que estas realizan y los servicios que prestan o reciben, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es Estado Parte.

El Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, el mismo que tiene por finalidad desarrollar el contenido del Decreto Legislativo N° 1147, en relación con la administración de áreas acuáticas. Las actividades que realizan en el medio acuático las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general; las operaciones que estas realizan y los servicios que prestan o reciben, con el fin de velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables. La protección del medio ambiente acuático y la represión de las actividades ilícitas dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia, en cumplimiento de la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

Decreto Supremo N° 075-2017-PCM de fecha 14 de julio del 2017, que aprueba el Reglamento para aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecidos en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310. Asimismo, mediante Resolución Ministerial N° 196-2017-PCM, de fecha 31 de julio de 2017, la Presidencia del Consejo de Ministros aprueba el Manual de Análisis de Calidad Regulatoria, en cuyo numeral 7.4 se establece que la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CCR), emite las observaciones y propuestas de mejora o simplificación administrativa, las que son remitidas a la Entidad Pública del Poder Ejecutivo (EPPE).

#### 1.2. ANALISIS DE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA PROPUESTA

De acuerdo con el numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. En esa línea la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, dispone en el artículo 1 que toda persona tiene el derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de su vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes.

El Estado peruano forma parte de la Organización Marítima Internacional OMI, habiendo ratificado los siguientes convenios internacionales sobre transporte marítimo:

- Convenio SOLAS 1974, aprobado por Decreto Ley N° 22681 de fecha 18 de setiembre de 1974, publicado el 19 de setiembre de 1979, Protocolo SOLAS 1978, aprobado por Decreto Supremo N° 039-81-MA de fecha 17 de noviembre de 1981, publicado por el diario Oficial "El Peruano" el 25 de noviembre de 1981. Protocolo SOLAS 1988, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2009-RE de fecha 09 de marzo del 2009, publicado por el diario Oficial "El Peruano" el 28 de octubre del 2009.
- Líneas de Carga 1966, aprobado por Resolución Suprema N° 731 de fecha 27 de diciembre de 1966, Protocolo 1988 del Convenio Internacional de Líneas de Carga LOAD LINES, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2009-RE de fecha 04 de febrero del 2009, publicado el 05 de febrero del 2009.
- Arqueo de buques 1969, aprobado por Decreto Supremo N° 041-81-MA de fecha 17 de noviembre de 1981.
- Normas de Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar (Entrenamiento, Certificación y Guardias) 1978, aprobado por Decreto Supremo N° 040-81-MA de fecha 17 de noviembre de 1981, publicado el 25 de noviembre de 1981.
- Búsqueda y Salvamento 1979 SAR, aprobado por Resolución Legislativa N° 24820 de fecha 12 de mayo de 1988, publicado el 26 de mayo de 1988.
- Convención Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, aprobado por Decreto Ley N° 22703 de fecha 25 de setiembre de 1979, publicado el 26 de setiembre de 1979. Protocolo I y II, aprobado por D. Ley N° 22858, de fecha 15 de enero de 1980, MARPOL Protocolo 1997, aprobado por Resolución Legislativa N° 30043 de fecha 30 de mayo del 2013, Ratificado por Decreto Supremo N°029-2013-RE de fecha 25 de junio del 2013, publicado el 26 de junio de 2013.
- Contaminación por Desechos de 1972, aprobado por Resolución Legislativa N° 27873, de fecha 22 de noviembre del 2002, y Decreto Supremo N° 003-2003-RE, de fecha 16 de enero del 2003, publicado el 13 de diciembre del 2002. Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres (PL), aprobado por Resolución Legislativa N° 30766, de fecha 15 de mayo 18, y Decreto Supremo N° 022-2018-RE, de fecha 16 de junio del 2018, pendiente publicación del texto por Cancillería.
- Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004, aprobado por Decreto Supremo N° 018-2016-RE, de fecha 12 de marzo del 2016, publicado el 13 de marzo del 2016.
- Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques 2001", adoptado en Londres el 5 de octubre del 2001, ratificado por el Estado peruano mediante Decreto Supremo N° 018-2019-RE de fecha 5 de abril del 2019,

El Decreto Legislativo N° 1310 que aprueba las medidas adicionales de simplificación administrativa, establece que las entidades del Poder Ejecutivo deben realizar un Análisis de Calidad Regulatoria de todas las disposiciones normativas de alcance general, a excepción de las contenidas en leyes o normas con rango de ley, que establezcan procedimientos administrativos a fin de identificar, reducir y/o eliminar aquellos procedimientos que resulten innecesarios, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley del Procedimiento Administrativo General o las normas con rango de ley que les sirven de sustento. El requisito también es exigible a las disposiciones que reglamenten trámites creados en leyes o normas de rango de ley;

Asimismo, el Decreto Supremo N° 075-2017-PCM de fecha 14 de julio del 2017, aprueba el Reglamento para aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecidos en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310.

Con Oficio N°05824-2018-MINDEF/SG de fecha 19 de diciembre del 2018, la Secretaria General del Ministerio de Defensa, recomienda se elaboren los proyectos de decreto supremo, que tengan por objeto establecer los requisitos de los procedimientos administrativos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, a fin de superar las observaciones advertidas por la Comisión Multisectorial en el análisis al Principio de Legalidad, en el marco del Decreto Legislativo N° 1310 y el Decreto Supremo N° 075-2017-PCM.

Debe tomarse en cuenta también que el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, establece que las Entidades del Poder Ejecutivo dentro de sus facultades ejerce la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones; en tal sentido, durante el proceso de Análisis de Calidad Regulatoria, se ha evidenciado la necesidad de modificar el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, aprobado mediante D.S. N° 015-2014-DE.

Así, resulta necesario que el reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 se ajuste a la simplicidad y flexibilidad dentro del contexto de racionalización de los recursos en pro de la mejora de la calidad de atención, por lo que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, ha visto por conveniente promover las acciones administrativas necesarias para levantar las observaciones de la Comisión Multisectorial de ACR, para adecuar la base legal aplicable.

La Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CCR), efectuó el análisis de los procedimientos del Proyecto TUPA de la Marina de Guerra del Perú – correspondiente a procedimientos de la Autoridad Marítima, conformados por SETENTA Y SIETE (77) procedimientos, los cuales, al ser evaluados, se calificaron como ACR- Stock CINCO (5) procedimientos y ACR Ex-Ante SETENTA Y DOS (72) procedimientos, estos últimos por carecer de base legal específica.

Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 118-2019-PCM de fecha 24 de junio de 2019, en su Disposición Complementaria Transitoria otorgó un plazo hasta el 30 de junio de 2019, para remitir los proyectos de disposiciones normativas resultantes del proceso de mejora del marco normativo a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CCR); el mismo que ha sido elaborado para posibilitar que los PA calificados como ACR Ex-Ante, cuenten con la base

legal específica en base a los principios de legalidad, necesidad, efectividad y proporcionalidad.

En consecuencia y de acuerdo a los considerandos precedentes, resulta necesario aprobar la modificación de los artículos del reglamento que posibiliten la inclusión de los procedimientos administrativos necesarios para atender los requerimientos de los ciudadanos; para tal efecto el proyecto considera la modificación de los siguientes artículos del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147: Artículo II, el Artículo VI del Título Preliminar; así como los artículos 34, 44, 84, 49, 142, 147, 148, 177, 258, 270, 271, 275, 276, 277, 280, 281, 286, 290, 307, 320, 360, 364, 378, 432, 441, 460, 463, 464, 490, 493, 495, 499, 516, 517, 520, 521, 532, 533, 534, 544, 545, 549, 554, 555, 556, 561, 565, 566, 570, 575, 576, 581, 590, 594, 602, 605, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 659, 660, 673, 676, 678, 681, 682, 684, 691, 707, 708, 713, y 740.

### **JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1147**

Previo al desarrollo del presente punto, es preciso señalar como aspectos resaltantes de la propuesta normativa, aquellas orientadas a salvaguardar la integridad del personal acuático que presta servicios a bordo de las naves y artefactos navales que enarbolan la bandera peruana, que son los encargados del mando, operación y mantenimiento de los equipos de a bordo con la finalidad de que estos sean seguros para la navegación, la seguridad y la protección de la propia nave e instalación acuática del país y de otros Estados que forman parte de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Además, debe considerarse las disposiciones reglamentarias relacionadas a la seguridad de las naves y artefactos navales; respecto a su diseño, construcción, operación, modificación o transformación; así como su registro de matrícula, permisos y certificaciones hasta el final de su vida útil.

#### **Artículo II.- Glosario de Términos**

Se han identificado una serie de término que son necesarios ser incluidos para la mejor interpretación de las disposiciones contenidas en el Reglamento, esto permite referenciar de manera práctica lo referido a construcción de naves y artefactos navales:

154. Título habilitante.
155. Antigüedad o Edad de la nave o artefacto naval.
156. Modificación.
157. Modificación del Casco.
158. Modificación Interna.
159. Sociedades Clasificadoras.
160. Transformación.
161. Astillero.
162. Material convencional.
163. Material no convencional.

## **El Artículo VI del Título Preliminar**

El proyecto de reglamento, propone en el presente título preliminar la inclusión de un párrafo adicional que tiene por finalidad remarcar la competencia de la Autoridad Marítima Nacional sobre la emisión de los títulos habilitantes con vigencia indeterminada y determinada, basados en la función de tutelar el interés público en favor de la sociedad; en aplicación de criterios de normativa nacional e internacional.

## **Modificaciones a 82 Artículos del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147**

En los artículos 142 (Autorización para trabajos a bordo), 147 (Arriado de embarcaciones salvavidas), 148 (Varado o desvarado, operaciones de naves bahía y movimientos de naves vía terrestre) y 561 (Ejecución de operaciones de buceo), se requiere la modificación de los artículos indicados para precisar las actividades que requieren ser autorizadas previamente a su ejecución, debido a que se deben proveer medidas de seguridad mínimas. Así, se modifican también debido a las incidencias de accidentes, no siendo suficiente la simple comunicación a la capitanía del puerto para realizar las actividades; asimismo se establecen requisitos mínimos para salvaguardar la seguridad. Se pretende la reducción de la incidencia de accidentes laborales durante los trabajos, en caliente, la escora de naves y otras que entrañan peligros a la seguridad de la vida y el medio ambiente.

En el artículo 177 (Obligatoriedad de radiobalizas a bordo), se observó que no se dispone la obligación del uso del dispositivo radiobaliza en la totalidad de naves de matrícula peruana, la modificación se plantea a fin de hacer de obligatorio cumplimiento el uso de la radiobaliza de localización de siniestros a bordo de naves que realicen operaciones fuera de la cinco millas de distancia de costa, la cual debe de estar registrada en el sistema operado por la Autoridad Marítima Nacional, señalando la necesidad también de un certificado que atestigüe la tenencia del equipo como condicionante para que realice dicha actividad. La verificación anual y se refleje en el certificado expedido, obliga a que poseedor del equipo lo someta a un mantenimiento que asegure su operatividad; asimismo, se incluyen los requisitos para el registro del mismo y el otorgamiento del certificado; este se plantea como servicio prestado en exclusividad, siendo necesario la modificación.

En el artículo 320 (Embalajes y envases), no se hace referencia a la obligación para el administrado requiera a través de un procedimiento administrativo parte, solo señala que el administrado debe de cumplir con las especificaciones previstas, y que necesite una autorización, entendiéndose que esta verificación se realiza mediante la fiscalización posterior; asimismo no se señala nada con respecto a la renovación. En tal sentido, se plantea la modificación de la base legal indicada en el artículo con la finalidad de hacer referencia a la obligación de transportar mercancías vía marítima en envases o embalajes debidamente certificado por la Autoridad Marítima, situación establecida en el Código IMDG, el cual establece que dichos envases deben pasar las pruebas de resistencia que les permita mantener sus condiciones a pesar de los trabajos que se realizan a bordo, haciendo cargo al Estado a través de la Autoridad competente de su aprobación, situación que es de interés tanto del transportista como del consignatario de la mercancía peligrosa. Asimismo, se establecen los requisitos para otorgar la certificación acorde al convenio y las normas sobre simplificación administrativa vigentes.

En el artículo 307 de la propuesta (Obligaciones) no hace referencia a que el documento demostrativo no es un título habilitante para que se realice la actividad de transporte de productos químicos peligrosos a granel y gases licuados a granel, sino que solo informa la aptitud que tiene el administrado. En tal sentido, se promueve la modificación de la base legal citada, debido a que es necesario dar cumplimiento a las exigencias establecidas en los Código y Convenios internacional que obligan a las naves que transporten mercancías peligrosas, y no se limita a una información del administrado, sino a la verificación mediante un reconocimiento que la nave cumple con las prescripciones establecidas en las normas y convenios internacionales del que el Perú es Estado Parte, lo que le genera el derecho a dedicar la nave a la actividad de transporte de mercancías peligrosas. De igual modo, se ha considerado pertinente considerar en la modificación los requisitos pertinentes.

En el artículo 708 (Inspecciones y certificación), se indica que la Autoridad Marítima Nacional se encarga de supervisar la construcción de las obras que hayan sido autorizadas, no especificando que se deba expedir un certificado por la inspección del término de obra, sino que supone una actividad de oficio; siendo necesario precisar los fundamentos adecuadamente, así como los efectos que produce el PA. En tal sentido, se promueve la modificación de la base legal citada, a fin de precisar que la supervisión de las obras sobre áreas acuáticas debe ser supervisada finalizada la misma y, de esta manera, determinar si esta se ajusta al proyecto inicial autorizado. Vale decir que resulta importante para tal efecto las comunicaciones de administrado. Esto será útil para el ciudadano ya que requiere de la confirmación de la posición de la obra, siendo un requisito para las inscripciones de su propiedad construida en área acuática. El articulado modificado sustenta el Procedimiento Administrativo denominado "Expedición del certificado por término de obra de instalaciones acuáticas".

En la redacción del artículo 676 (Autorizaciones temporales de uso de área acuática) no se fundamenta el problema que se requiere resolver, asimismo no se han establecido los requisitos para ser cumplidos por el administrado. En tal sentido, se promueve la modificación de la base legal con el objeto de incluir los requisitos en una norma con rango de decreto supremo. Adicionalmente, el nuevo texto fundamenta el problema que se requiere resolver mediante la norma y su correspondiente procedimiento TUPA; siendo su objetivo fundamentado bajo la premisa de minimizar el riesgo asociados a la construcción (único mecanismo para afrontar el problema). Esta situación fundamenta el Procedimiento Administrativo denominado "Expedición del certificado por término de obra de instalaciones acuáticas".

En la redacción del artículo 684 (Causales de conclusión y caducidad del derecho de uso de área acuática) no se precisa si este procedimiento se realiza a pedido de parte u oficio. En tal virtud, se modifica la base legal, con la finalidad de precisar en el articulado que el requerimiento de desistimiento del área acuática se realiza a pedido de parte. De igual manera, se señala los requisitos enmarcados en la normatividad vigente. Cabe indicar que se incluyen también que el administrado no contará con deudas pendientes de pago; así como el área acuática otorgada no considera un plan de retiro, situación que es verificada por la Autoridad Marítima Nacional. Este fundamento sustenta el

Procedimiento Administrativo denominado "Expedición de resolución por conclusión de derecho de uso de área acuática".

En la redacción del artículo 678 (Objeto del derecho de uso de áreas acuáticas); la base legal establece que el administrado debe solicitar estos procedimientos administrativos, sin embargo, no señala los requisitos específicos; por lo que es necesario señalar los requisitos enmarcados en la normatividad vigente. Cabe indicar que se incluyen también que el administrado no contará con deudas pendientes de pago; así como, el área acuática otorgada no considera un plan de retiro, situación que es verificada por la Autoridad Marítima Nacional. De esta manera, se fundamentan los Procedimientos Administrativos "Expedición de resolución por renovación o modificación de derecho de uso de área acuática" y "Expedición de resolución por transferencia de derecho de uso de área acuática o por cambio de titularidad."

En el artículo 673 (Autorización del derecho de uso de áreas acuáticas), que sustenta el Procedimiento Administrativo "Expedición de resolución directoral de derecho de uso de área acuática para la instalación de artefactos navales" y el Procedimiento "Expedición de resolución directoral de autorización o ampliación de reserva de uso de área acuática a personas naturales o jurídicas", incluye la franja ribereña de 50 metros e islas para el desarrollo de actividades. En el texto del Decreto Legislativo N° 1147 se desarrolla que el administrado debe solicitar estos procedimientos administrativos, sin embargo, no señala los requisitos específicos; por lo que es necesario señalar los requisitos enmarcados en la normatividad vigente en la presente propuesta reglamentaria.

En el artículo 740 (Línea de más Alta Marea), que sustenta el Procedimiento "Expedición de resolución directoral de aprobación de estudio de línea de alta marea", no se establece que la Autoridad Marítima deba determinar la línea de más alta marea (LAM), lo que se hace es conceptualizar la importancia de la LAM como el límite para determinar con exactitud el inicio de la zona continental y el final del mar, esta línea (graficada en un plano) establecida mediante el trabajo de campo, a su vez la posibilita la medición de la franja ribereña zona de propiedad inalienable e imprescriptible del Estado. Entonces, el ciudadano interesado, a partir de su determinación, basándose en un estudio realizado por una empresa privada especializada, presenta el estudio el cual es evaluado por la Autoridad Marítima y, de encontrarse aprobado, puede ejercer su derecho en la propiedad, sin perjuicio de los lugares donde exista zona de dominio restringido, sobre terrenos adyacentes. Asimismo, se establecen los requisitos específicos, en el marco de la simplificación administrativa y la proporcionalidad de los mismos, sin exceder a lo estrictamente necesario.

En el artículo 258 (Permiso de remoción y extracción), que sustenta el PA (3179) Expedición de resolución directoral de autorización para la remoción y extracción y disposición de naves, artefactos navales y otros objetos hundidos declarados en abandono; establece que el administrado interesado en ejecutar dicha actividad debe solicitar la autorización respectiva, sin embargo, no señala los requisitos específicos. En tal contexto, el proyecto se modifica el artículo a fin de especificar los requisitos enmarcados en la normatividad vigente; tomando en cuenta que el permiso de remoción y extracción se expide mediante Resolución Directoral por la Dirección General.

En el artículo 270 (Actividades o Proyectos sujetos a Evaluación de Impacto Ambiental), base legal que sustenta el Procedimiento "Expedición de resolución de clasificación o certificación ambiental para proyectos de inversión y aprobación de instrumentos de gestión ambiental para infraestructuras e instalaciones acuáticas", establece las facultades de la Autoridad Marítima Nacional para autorizar cualquier actividad o proyecto en el ámbito de la jurisdicción. Es necesario evaluar previamente los posibles impactos ambientales por medio del Instrumento de Gestión Ambiental (IGA), instrumento aprobado en el marco del SEIA, según su categoría; no obstante, no señala los requisitos específicos. Por consiguiente, el proyecto modifica el artículo a fin de especificar los requisitos enmarcados en la normatividad vigente.

En el artículo 277 (Medidas de prevención) sustenta los Procedimientos "Expedición de certificado internacional relativo al sistema antiincrustante para naves" y "Expedición o renovación de certificado de protección ambiental o gestión de la seguridad para plataformas marinas". Se promueve la modificación de la base legal indicada con la finalidad de atender los requerimiento y exigencias internacionales relativas a las acciones adoptadas por la Organización Marítima Internacional OMI, para el movimiento transfronterizo de agentes patógenos invasores a través del casco de los buques, con el uso de pinturas que evitan las incrustaciones de moluscos bivalvos en el casco de los buques; esto con el objeto de cumplir con el Convenio Internacional sobre sistemas antiincrustantes, ratificado por el Estado peruano, el cual responsabiliza a la Autoridad Marítima no dar trato más favorable a sus buques, la casuística nos obliga a establecer un procedimiento para certificado el uso de dichos sistemas, siendo necesario modificar la base legal.

Similar situación se aprecia en la base legal que establece que las naves y plataformas fijas y flotantes cumplirán las normas sobre construcción, equipamiento, operación, seguridad y protección; sin embargo, esta no establece las correspondientes certificaciones que permitan atestiguar el cumplimiento de dichas disposiciones. Como se sabe los reconocimientos periódicos y a consiguiente certificación, es necesaria para lograr su máxima seguridad, eficiencia y protección del medio ambiente acuático.

En el artículo 276 (Artefactos navales e instalaciones acuáticas destinados a la colección y/o recepción de desechos en el medio acuático), sustenta el PA "Expedición o renovación de certificado de instalación acuática de recepción de residuos de mezclas oleosas, aguas sucias y basuras". Se dispone la obligación del administrado de contar con facilidades para recibir los desechos que se generan a bordo de los buques, lo que se sustenta también en la base legal internacional (Convenio MARPOL) del cual el Perú es Estado Parte, el cual establece la exigencia de contar con facilidades de recepción en puertos y terminales a fin de facilitar a las naves que arriban, descargar los residuos que se generan a bordo residuos de mezclas oleosas, aguas sucias y basuras; siendo necesario informar a la OMI del cumplimiento del compromiso y considerando que los procedimientos de gestión establecen que las unidades de recepción deben estar certificadas. Se plantea la modificación de la base legal incluyendo los requisitos que deben ser presentados por el administrado, la finalidad del proceso es resolver el problema de contaminación del medio acuático; en la medida que el control de los residuos que se generan a bordo sean gestionados a bordo para su adecuada disposición final a través de un sistema de gestión certificado por la Autoridad Marítima.



En el artículo 271 (Uso de dispersantes y equipos para mitigar la contaminación generada por derrames de hidrocarburos); que sustenta la aplicación del PA "Expedición de certificado de aprobación de productos utilizados como dispersantes de hidrocarburos u otras sustancias nocivas derramados en el medio acuático", se observa que no establecer la problemática que se desea resolver mediante el procedimiento, considerando que los dispersantes y equipos de respuesta a ser utilizados para mitigar la contaminación generada por derrames de hidrocarburos, deben ser evaluados previamente antes de ser utilizados, esto con el objetivo que las medidas que se adopten para minimizar la contaminación del medio acuático, deben ser consecuente con el efecto posterior al incidente, es decir las medidas que involucre la utilización de agentes químicos no deben causar deterioros mayores a los ecosistemas acuáticas. Por este motivo, el objetivo de modificar la base legal es contar con productos autorizados, sometidos a evaluaciones previas por la Autoridad Marítima Nacional. Asimismo, es necesario incluir los pormenores de la aprobación y las condiciones para la emisión de la misma, por lo que se incluyen los requisitos necesarios

En el artículo 275 (Medios de respuesta), que sustenta el PA "Expedición de certificado de aprobación u homologación de equipos para prevenir y mitigar la contaminación del medio acuático". Requiere ser modificada ya que la base legal actual no expone la problemática, impidiendo determinar si el procedimiento contribuye a la solución de dicho problema. En tal sentido, es necesario plantear el enfoque de la solución del problema existente respecto a lo que exigen los convenios internacionales y los requerimientos nacionales en materia de prevención de la contaminación. La necesidad de la aprobación de los equipos de respuesta ante derrames ya que existen en el mercado internacional diversos tipos, marcas, modelos de equipos para las diferentes realidades geográficas e hidroceanográficas. En tal sentido y considerando que la Autoridad Marítima Nacional es el Órgano Rector Nacional del Plan Nacional de Contingencia para casos de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, se asegura mediante la presente normativa, que los equipos sean compatibles a las necesidades y condiciones geográficas de nuestro país. Asimismo, considerando que los equipos por lo general son construidos en otros países, la OMI uniformizó las características de su fabricación, estableciendo que estos puede ser aprobados u homologación por otros país para su uso. Debe también considerarse que para ser aprobados se requieren referencias internacionales sobre su uso y efectividad, por lo que es viable solicitarle al administrado las referencias sobre aprobación en otros países lo que se ha considerado en los requisitos.

En el artículo 280 (Desguace) que sustenta el PA "Expedición de certificado de autorización de desguace de naves y artefactos navales", se requiere la modificación de la norma legal para ser redactada en el enfoque de la solución del problema existente, considerando que la salida del servicio de una nave o artefacto naval por una de las diferentes causales. Requiere de una disposición final del bien (desguace o desmantelamiento), según se establece en los convenios internacionales y la norma nacional aplicable, el cual en muchos casos queda en estado de abandono y ofrece peligros a la navegación. La base legal debe ser modificada para incluir los requisitos que el administrado o propietario de la nave o artefacto naval requiere para proceder a su desguace o desmantelamiento y la disposición final del mismo.

En el artículo 650 (Convenios internacionales y disposiciones nacionales) que sustenta el PA "Aprobación del Plan de Protección de los buques - Código PBIP". Se ha identificado que no se consideran los requisitos específicos para resolver el procedimiento. En tal sentido, se requiere la modificación de la base legal a fin de que la redacción establezca los requisitos lo que serán incluidos de manera proporcional que permitan también, dar cumplimiento al objetivo de la legislación Internacional indicada en el Convenio SOLAS que contiene el Código PBIP y el Código IGS, que son de obligatorio cumplimiento por parte de los buques que hacen viajes internacionales.

En el artículo 34 (Permiso de navegación), que sustenta el PA "Expedición del permiso de navegación", la redacción actual no identifica el problema que se busca resolver, asimismo no se encuentran especificados los requisitos necesarios que sustenten el requerimiento de documentación necesaria para resolver el procedimiento. Con la redacción propuesta se subsanan dichas observaciones, a fin de contar con un marco legal aplicable a las naves de bandera extranjera que por diversas razones requieren navegar en aguas jurisdiccionales peruanas. Asimismo, respecto al artículo 44 (Operación de naves de investigación científica y tecnológica). Debido a que la ejecución de trabajos de investigación científica por gobiernos extranjeros, es tramitada a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, es necesario determinar específicamente dicha disposición.

En el artículo 654 (Normas sobre la seguridad de la vida humana y protección) que sustenta el PA "Expedición de la resolución directoral de aprobación de características para la fabricación u homologación de equipos de seguridad de la vida humana en el medio acuático", la redacción actual no desarrolla aspectos para constituirse en una exigencia, asimismo no justifica la aprobación de las características técnicas de los referidos equipos por parte de la autoridad Marítima. Es necesario plantear una redacción de tal manera que su objetivo se encuentre definido bajo los alcances de las disposiciones internacionales sobre la materia. El objetivo de la legislación Internacional indicada en el Convenio SOLAS, establece que todo equipo de protección personal y de seguridad de la vida humana debe ser del modelo tipo y características aprobada por la Organización (OMI), a fin de contar con estándar en el mundo. Respecto al problema que se quiere resolver con la legislación, se debe considerar que los equipos deben contar con ciertas características para que se cumplan los objetivos de su uso. De no contar con esta disposición los equipos que se usen perderían su real sentido de salvar vidas en situaciones de peligro o por las actividades cotidianas a bordo.

En el artículo 590 (Requisitos) que sustenta el PA "Expedición, renovación, prórroga o exención de certificados internacionales para naves y artefactos navales de un arqueo bruto igual o mayor a 500" y el PA "Expedición de certificado de aprobación de características técnicas y condición de navegabilidad para naves o artefactos navales adquiridos en el extranjero", la base legal indicada no desarrolla la necesidad de aprobación de características técnicas de una nave o artefacto naval previo a su matrícula en el registro nacional, por lo que no sustenta un procedimiento administrativo de iniciativa de parte; asimismo no se fundamenta adecuadamente los efectos que produce el PA. En tal sentido, se requiere la modificación de la norma legal para establecer de manera adecuada su objetivo, definido bajo los alcances de las disposiciones internacionales sobre la materia. Se toma en cuenta que el objetivo de la legislación es dar estricto cumplimiento al marco normativo

internacional (Convenio SOLAS y Convenio MARPOL), el cual el Perú es Estado parte. Las certificaciones indicadas se basan en tales convenios el cual determina su vigencia, e inclusive las frecuencias en que cada buque certificado debe someterse a los reconocimientos, sin embargo, es necesario establecer los requisitos para certificar los buques que enarbolan la bandera peruana para el normal desarrollo de sus actividades dentro y fuera de la jurisdicción nacional.

Asimismo, respecto a la aprobación de las características técnicas de una nave construida en el extranjero, esta tiene su origen en la intención del administrado de matricular una nave o artefacto naval para enarbolar la bandera peruana, con la finalidad de operar libremente en el país; el objeto de la normativa es asegurarse que esta nave o artefacto naval cuente con las características, dispositivos de seguridad y la antigüedad compatible a las exigencias de la normativa nacional y los convenios internacionales de los que el Perú es Estado parte.

En el artículo 605 (Cancelación de matrícula) que sustenta el PA (3073) Expedición de resolución de capitanía de cancelación de matrícula de naves y artefactos navales, se identifica que la base legal considerada no determina que problema público pretende resolver el PA, asimismo no se encuentra definido los requisitos. En tal sentido, se requiere la modificación de la norma legal para establecer de manera adecuada su objetivo, la matrícula de naves y artefactos navales, se ha establecido como el registro nacional que da derecho al administrado enarbolar la bandera peruana, y circular libremente por el dominio marítimo, fluvial o lacustre navegable. Sin embargo, existen varias causas indicadas en la legislación por las cuales el propietario puede decidir ser retirado del registro nacional de naves. En salvaguarda de la vida humana y el medio ambiente, se requiere que el propietario requiera la cancelación de la matrícula, y poder hacer la disposición final del bien. La legislación y el procedimiento que se derive del mismo, contribuyen al control y permiten al administrado eximirse de las obligaciones que generan la nave o artefacto naval.

La nueva redacción del artículo establece lo antes descrito, así como, que siendo un título habilitante, su emisión es permanente, salvo se cambien sus características para cuyo efecto se ha provisto de otro procedimiento.

La base legal establecida en el artículo 602 (Cambio del certificado de matrícula), que sustenta el PA "Expedición del certificado de matrícula de naves y artefactos navales por cambio de datos", no refleja los objetivos y requisitos específicos para ser considerado como procedimiento administrativo. En tal sentido, se requiere la modificación de la norma legal para establecer de manera adecuada su objetivo, las naves y artefactos navales podrían durante su vida útil, cambiar sus características de acuerdo a sus necesidades y tipo de operación, por lo que es necesario establecer en la legislación los requisitos para dar acceso a los administrados efectuar dicha tramitación.

La nueva redacción del artículo establece lo antes descrito, así como que siendo un título habilitante, su emisión es permanente.

La base legal establecida en el artículo 581 (Control de la construcción de naves y artefactos navales), modificado por la denominación "**Aprobación y certificación de trabajos de construcción de naves y artefactos navales**" en la

que se basa el PA "**Aprobación de trabajos de construcción de naves y artefactos navales**", hace referencia a la necesidad de aprobación de planos, no desprendiéndose sea considerado un procedimiento administrativo de iniciativa de parte para el control de construcción. Asimismo, no fundamenta adecuadamente los efectos que produce. En tal sentido, la base legal indicada no se encuentra establecida correctamente, se plantea una modificación que permita efectuar la aprobación efectiva de las etapas del proceso constructivo de las naves y artefactos navales. Desde su etapa inicial que en naves de arqueo bruto superior a 500 se inicia en la erección de la quilla (esqueleto de la nave) hasta el 100% de construcción de las estructuras, la legislación permite la exigibilidad de contar con estándares internacionales a fin de que estas cumplan con desempeñarse en forma segura, sin riesgos a la salud de sus tripulantes, pasajeros y el ambiente acuático. El certificar cada una de las etapas de construcción significa la supervisión, verificación y el sometimiento a pruebas a través de los reconocimientos programados y solicitados por el titular del proyecto (propietario), durante el periodo constructivo. Esto le otorga al administrado el derecho para continuar con las etapas posteriores, obtener los permisos correspondientes. La certificación se basa en determinar si el proyecto se ajusta a las características iniciales aprobadas.

La base legal establecida en el artículo 576 (Diseño, plano y licencia de construcción), que desarrolla el PA "Otorgamiento de Licencia para la construcción o modificación de naves o artefactos navales", no fundamenta adecuadamente los efectos que produce el Procedimiento Administrativo; así como, no establece los requisitos específicos exigibles al administrado. En tal virtud, la base legal indicada no se encuentra establecida correctamente, ya que no define el objetivo de la misma. Al respeto, se plantea una modificación que permita al administrado encargar la construcción de su proyecto sustentado en la inversión de recursos y tiempo, a un astillero constructor autorizado por la Autoridad Marítima mediante la Licencia respectiva; lo que le asegura la continuidad de su proyecto, posterior a la obtención de la aprobación de los planos; posteriormente, y basados en la ubicación del astillero se realiza el control de la construcción.

Debe tomarse en cuenta que la licencia para la construcción o modificación es de carácter permanente; sin embargo, dependerá de la aprobación de los planos, en razón que el diseño que se pretende construir debe encontrarse vigente y no tener restricciones de acuerdo al tipo de operación que desempeñará la nave o artefacto naval durante su vida útil.

Asimismo, los Procedimientos Administrativos "Expedición de certificado de aprobación de planos para naves o artefactos navales de un arqueo bruto mayor a 6.48" y "Expedición de certificado de aprobación de planos para naves o artefactos navales de un arqueo bruto hasta 6.48", se basan en el mismo artículo 576, que sustenta la exigencia de contar con planos aprobados, no es específica, logrando ciertas confusiones respecto al objetivo de la misma; en tal sentido se promueve su modificación con la finalidad de que su enunciado permita que el administrado acceda a elegir un diseño para la construcción de una nave o artefacto naval de acuerdo a sus necesidades operacionales, ámbito de operación, dimensiones y otros que estime pertinentes. Mediante la obtención del certificado de aprobación de los planos que aprueba el diseño y medidas con lo que el administrado podrá elegir al astillero constructor autorizado por la Autoridad Marítima, las fuentes de

financiamiento, y el momento en que iniciará su construcción, también podrá efectuar la construcción de naves de iguales características.

La redacción de la base legal propuesta, hace una explicación de los objetivos que se quieren alcanzar mediante dichas disposiciones; así como los requisitos para su obtención.

La base legal establecida en el artículo 554 (Operación de empresas sujetas a licencia) y artículo 556 (Empresas de fabricación y mantenimiento de equipos de seguridad acuática) sustentan el PA "Otorgamiento de Licencia de Operación para empresa relacionada a las actividades acuáticas". Se presentan los fundamentos de la obligatoriedad de contar con la Licencia de Operación para operar en el ámbito acuático, o brindando servicios directamente para el medio acuático; produciendo efectos tales como derechos y obligaciones, sujeta a controles posteriores. Dichas licencias se basan en la necesidad del administrado de brindar un servicio o comercializar un bien. Las empresas sujetas a Licencia, son fiscalizadas por la Autoridad Marítima, en la medida que estas tienen la posibilidad de construir naves o artefactos navales, modificarlas y repararlas, mediante el control de las mismas, se busca mantener también el control indiscriminado de naves que pudieran ser dedicadas a usos indebidos, tales como el tráfico de drogas o la explotación de recursos en veda. Otro problema público lo constituye la construcción ilegal en talleres no autorizados, con métodos no aprobados, poniendo en peligro a las personas que intervienen en dichas operaciones.

Asimismo, se identificó que cada tipo de empresa que requiere contar con la licencia, necesita presentar requisitos generales y específicos según la actividad y servicio que brinda, lo que se encuentran en la propuesta.

Todos los trabajos en el ámbito acuático que requiera una persona natural o jurídica será efectuado por personas jurídicas que cuenten con la licencia de operación respectiva otorgada por la Autoridad Marítima Nacional, no estando exentas de la responsabilidad administrativa y civil que corresponda, de ocurrir algún accidente o daño al medio acuático como producto de dichas actividades.

En el artículo 566 (Empresas sujetas a registro) que desarrolla el PA "Certificado de registro de empresa", se ha identificado que la redacción de la base legal actual no fundamenta los efectos y obligatoriedad del administrado para registrar la empresa ante la Autoridad Marítima. Asimismo, no expone el problema que se pretende resolver con el procedimiento administrativo de registro, no presenta los fundamentos de la obligatoriedad de registrarse como empresa para poder operar en el ámbito acuático, brindando servicios relacionados a la operación de naves; produciendo como efecto el derecho que tiene la empresa registrada. Dicho registro se basa en la necesidad del administrado de brindar un servicio. Las empresas sujetas a registro son fiscalizadas por la Autoridad Marítima, en la medida que estas tienen la posibilidad de contribuir con las operaciones seguras a bordo de naves o artefactos navales, se busca mantener también el control indiscriminado de personas que en situaciones informales brinda servicios o se embarcan en naves para realizar acciones ilegales. Se modifica el artículo a fin de determinar que empresas requieren de un registro, considerando que existen otros sectores de la administración de las controlan, y no incurrir en la duplicidad.

En el artículo 646 (Reconocimientos, inspecciones y certificaciones efectuadas por las capitanías de puerto), se ha podido apreciar que su redacción conceptualiza una supuesta acción de supervisión, no desprendiéndose que estaríamos ante un procedimiento administrativo; sin embargo se plantea la modificación a fin de que se defina los alcances de los reconocimientos los cuales se encuentran basados en la necesidad de certificar las naves como resultado de un reconocimiento satisfactorio, el proyecto en su artículo 648 también modifica los conceptos basados en la definición unificada en los convenios internacionales de los que el Perú es Estado parte.

En adición a las observaciones, en el proceso de ACR, se identificó el procedimiento de identificado como "Autorización para vertimiento de desechos u otras materias al mar desde naves, artefactos navales o plataformas" el cual se fundamenta en el convenio de Londres. Al respecto, se promueve también la modificación del artículo 281 (Aplicación de disposiciones), para complementar la necesidad del procedimiento a fin de ser concatenadas con las disposiciones del SEIA a fin de autorizar el vertimiento de desechos desde naves, artefactos navales, plataformas e instalaciones acuáticas, sin perjuicio de las demás autorizaciones que correspondan a otras entidades de la administración pública.

### **VIGENCIA DE LOS TITULO HABILITANTES**

Según lo establece el artículo 42 del TUO de la Ley N° 27444, los títulos habilitantes emitidos tienen vigencia indeterminada, salvo que por Ley o decreto legislativo se establezca un plazo determinado de vigencia. Excepcionalmente por decreto supremo, se establece la vigencia determinada de los títulos habilitantes, para lo cual la entidad debe sustentar la necesidad, el interés público a tutelar y otros criterios que se definan de acuerdo a la normativa de calidad regulatoria.

En este sentido, la Autoridad Marítima Nacional, presenta en el presente proyecto incluye en el Glosario de Términos la definición **Título Habilitante**, para cuya inclusión se efectuó el análisis de la legislación nacional consensuada del término, el cual se encuentra indicada en el artículo 42 del TUO de la LPAG, a fin de definir su aplicación en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima y sus facultades, se concluye que toda autorización entregada a través de un procedimiento administrativo dispuesto en el TUPAM, es un título habilitante o un acto administrativo, pudiendo ser de vigencia indeterminada o determinada.

### **Títulos habilitantes relacionados a la matrícula del personal acuático, revalidación de los títulos, libretas de embarco, de buceo, o carné según corresponda.**

Respecto a los títulos habilitantes de vigencia indeterminada, estos se encuentran relacionados a los que se otorgan a persona naturales que conforman el personal acuático, las cuales se desempeñan a bordo de naves y artefactos navales de bandera peruana o extranjera, el cual se constituye **el Registro de Matrícula** el cual se acredita mediante el título, libreta de embarque o carné que lo identifica en la categoría y actividad prevista y que, tiene una **vigencia indeterminada**; sin embargo dicha vigencia obliga al poseedor de la misma a mantener las condiciones indispensables de su obtención y demostrarla ante la Autoridad que emite el acto administrativo, en el periodo establecido, siendo el incumplimiento de dicha condición la pérdida del efecto

del título habilitante, **con lo que se busca tutelar la seguridad de la vida humana en el ámbito de jurisdicción, mediante .**

Respecto al personal de la Marina Mercante Nacional debe revalidar su matrícula cada cinco (5) años, contados a partir de la fecha de la emisión o revalidación. Para ello, se debe observar que el personal que esté embarcado o se proponga volver a embarcar tras un período de permanencia en tierra, a fin que se certifique que continúa reuniendo las condiciones necesarias para embarcarse y cumplir con las competencias y suficiencias reconocidas, deberá demostrar principalmente la continuidad de su aptitud psicofísica a través de un reconocimiento médico, según lo establece el Convenio sobre Titulación y Guardia para Gente de Mar (Entrenamiento, Certificación y Guardias) 1978 - Convenio STCW (ratificado por el Perú mediante Decreto Supremo N° 040-81-MA del 17-11-1981); analógicamente y por las mismas consideraciones, es necesario aplicar dicha disposición al personal de pesca, náutica recreativa, buzos profesionales y no profesionales.

Asimismo, debido a que las actividades que entrañen peligro, como el practicaje y pilotaje, es necesario que el poseedor de una licencia de practico marítimo o fluvial, mantenga un mínimo de maniobras de practicaje o pilotaje que le permita mantener la competencia en las labores inherentes a su licencia, y garantizar que posea las capacidades físicas y psíquicas para continuar desarrollando su labor con garantía de eficacia, es necesario que el título habilitante otorgado tenga una vigencia determinada, permitiendo al administrado demostrar la continuidad de sus capacidades y a la Autoridad que el mismo se encuentra apto, con lo que se tutela la seguridad de la vida humana en el ámbito acuático, y se aseguran las operaciones en lo que respecta a la disminución de incidentes por fallas humanas.

Dicha disposición también atañe a la continuidad del personal acuático respecto a la edad para desempeñar la actividad que se encuentra directamente relacionada con sus capacidades psicofísica para ejercer una actividad de alto riesgo, considerando que este debe embarcarse en naves de menor tamaño para luego abordar a una nave mercante, momento riesgoso en la actividad; en tal sentido, se determina que éste puede efectuar su revalidación hasta que cumpla **sesenta y ocho años de edad**, a condición de demostrar anualmente la continuidad de su buena aptitud psicofísica, demostrando mediante la ficha de reconocimiento médico correspondiente.

Considerando también que la **renovación de la licencia de buceo**, tiene el mismo principio descrito líneas arriba, el poseedor de una licencia de buzo debe revalidar su licencia a intervalos de tres (3) años, para continuar desarrollando su tarea con garantía de eficacia y sin que pueda constituir un riesgo para él mismo o para terceras personas.

Respecto a los títulos otorgados a los **peritos navales** se encuentran sujetos a renovación a intervalos de cinco (5) años, con el objetivo de garantizar que se encuentre hábil para continuar desarrollando su tarea con eficacia,

**Se encuentran comprendidos en esta consideración los siguientes procedimientos sometidos al ACR- Ex Ante:**

- 1) Registro de matrícula del personal de la marina mercante nacional
- 2) Otorgamiento de licencia de buceo profesional

- 3) Otorgamiento de licencia de buceo de buzo científico, recreativo o artesanal
- 4) Registro de matrícula del personal de pesca
- 5) Registro de matrícula por convalidación a personal de pesca
- 6) Revalidación de título o libreta de embarco del personal de la marina mercante nacional
- 7) Registro de matrícula de personal de náutica recreativa
- 8) Otorgamiento de título o licencia de práctico marítimo y práctico fluvial
- 9) Expedición o renovación de carné del personal de bahía, ribereño y lacustre
- 10) Otorgamiento de título de perito naval
- 11) Registro de matrícula de personal de náutica recreativa
- 12) Revalidación de matrícula de personal de bahía, ribereño y lacustre

### **Certificado de Seguridad, prevención de la contaminación y mercancías peligrosas que se otorgan a las naves y artefactos navales**

Las certificaciones que se otorgan a naves y artefactos navales, son emitidas luego de un reconocimiento inicial, anual intermedio o de renovación dispuesta en el Convenio Internacional y/o la norma complementaria aplicable, es el caso que estos se basan en el Convenio SOLAS, Convenios MARPOL, Convenio Load Line en su calidad de Títulos habilitantes, son de vigencia determinada, bajo los criterios del interés público que la Autoridad Marítima tutela en favor de la sociedad; enmarcado en la naturaleza jurídica de su creación; seguridad de la vida humana, prevención de la contaminación y represión de actividades ilícitas; en este orden de ideas, la certificación de seguridad de las naves merece la aplicación de criterios definidos en la normativa internacional indicada en los Convenios de los que el Perú es Estado parte; y que son de obligatorio cumplimiento, criterios que fueron utilizados para la elaboración y sustento del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.

Las certificaciones que se otorgan a naves y artefactos navales, se expiden como resultado de un reconocimiento programado a solicitud del propietario o armador; los propietarios, armadores y operadores de las naves, artefactos navales y plataformas marinas, deben dotarlas de las condiciones, equipos, sistemas y registros establecidos en las normas complementarias emitidas por la Dirección General, respecto a la seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación y la seguridad de la navegación, que permitan operar la nave o artefacto naval de manera segura, limpia y eficiente, bajo los criterios establecidos por la Autoridad Marítima Nacional a través de las normas nacionales complementarias a los Convenios Internacionales aplicables para cada uno de los tipos de naves que se operan en el ámbito acuático; la periodicidad de las certificaciones, su vigencia, pérdida de vigencia, renovación y controles posteriores está dirigida a prever la ocurrencia de accidentes e incidentes acuáticos .

Sobre el particular debe hacerse énfasis en el objeto de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos componentes se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que esté destinada una nave o artefacto naval; siendo la forma más adecuada la inspección de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, acompañado de pruebas cuando sea necesario para garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que este destinada una nave o artefacto naval,



Respecto al Código PBIP y Código IGS, las certificaciones se emiten con el periodo de validez de cuatro años, basado en las disposiciones de los mencionados códigos internacionales;

### **Derechos de uso de área acuática para los diferentes tipos de actividades e infraestructuras.**

Considerando que el proyecto de modificación prevé la condición respecto a los derechos de uso de área acuática a fin de aseverar que el mismo subsiste mientras permanezca dicho objeto, salvo que se declare su término o caducidad mediante resolución, estando el mismo sujeto a renovación, ya que es otorgado por el plazo que establece el Artículo 1001 del Código Civil, por decisión del administrado titular del derecho, siendo el objetivo principal el garantizar que las áreas acuáticas otorgadas para el desarrollo de las diversas actividades acuáticas, sean utilizadas en el marco legal, en forma segura y sostenible, estableciendo las medidas de seguridad y prevención de la contaminación; asimismo evitar conflictos sociales entre personas con autorización que pretendan hacer uso inadecuado de las mismas.

### **Registro de empresa, Licencias de operación y certificados de aprobación de planes, manuales y otros relacionados**

Encontramos también que, según esta definición los **Registro de Empresas, Licencias de Operación, Registros de Matrícula, califican como de vigencia indeterminada**, considerando que la Autoridad Marítima Nacional tiene por función la fiscalización de las actividades que desarrollan en su jurisdicción a fin de titular el bien común; por tanto, las empresas están sujetas a mantener sus condiciones iniciales, pudiendo la Autoridad Marítima dejar sin efecto el título habilitante, si existiese un cambio en las condiciones de su obtención.

### **JUSTIFICACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL SILENCIO ADMINISTRATIVO NEGATIVO**

A continuación, se presentan la justificación de los procedimientos que por su carácter aplican la calificación de **silencio negativo**:

#### **Procedimientos administrativos relacionados a certificación de sobre naves y artefactos navales**

- 1) Aprobación de características técnicas y condición de navegabilidad para naves y artefactos navales adquiridos en el extranjero
- 2) Aprobación del plan de protección de los buques - Código PBIP
- 3) Aprobación del manual de gestión de la seguridad de los buques - Código - IGS
- 4) Aprobación de Estudio de Maniobra para instalaciones acuáticas.

La inadecuada construcción de naves y artefactos navales en el extranjero y la complejidad en las disposiciones establecida en los Convenios Internacionales para ser matriculadas en el Perú; pone en riesgo la seguridad de la vida humana de sus tripulantes o pasajeros; debido a la falta de medidas de seguridad y una comprobada actividad de buenas prácticas ambientales

durante sus actividades de a bordo se presentan lesiones personales y en muchos casos la pérdida de vidas humanas, así como daños al medio ambiente acuático.

Se han identificado también, los riesgos asociados a cada uno de los procesos de certificación exigidos a las naves y artefactos navales; determinando la existencia de amenazas tales como los actos de piratería y terrorismo que contribuyen a la inseguridad de los buques y los puertos y terminales utilizados para el comercio exterior, generando inseguridad en las actividades acuáticas y desconfianza a nivel internacional. Los siniestros marítimos tales como la colisión de naves durante las maniobras de entrada y salida a los puertos, que ocasiona el deterioro de la infraestructura portuaria y el retraso de los servicios portuarios, que afecta el comercio nacional e internacional;

Por lo expuesto es necesario que los procedimientos administrativos indicados, se aplique el silencio administrativo negativo en los supuestos contemplados en el artículo 38 del Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, debido a que las actividades autorizadas o certificadas a través de los actos administrativos, son susceptibles a causar una afectación directa y significativa al interés público como la salud de los tripulantes y pasajeros de las naves, al medioambiente acuático constituido por el mar, ríos y lagos navegables, así como los recursos naturales que en ellos se encuentran, considerando que es obligación de los administrados el desarrollo de sus actividades deben enmarcarse en los estándares de seguridad y protección con lo que se tutela el interés público previo a otorga los derechos que trasciende el estricto ámbito de los intereses de los particulares destinatarios del acto.

Los convenios internacionales de los que el Perú es Estado parte, responsabilizan a los Estados de abanderamiento sobre las características de construcción y el equipamiento de las naves y artefactos navales que forma parte de la flota nacional, con la finalidad que estas cumplan los objetivos de su construcción en salvaguarda de la vida y la salud de los tripulantes así como que sus operaciones no pongan en riesgos de contaminación el medio acuático nacional o aguas internacionales de acuerdo al tipo de operación que realizan lo que garantiza el cumplimiento de las normas técnicas internacionales y nacionales pertinentes.

### **Procedimientos administrativos sobre uso de áreas acuáticas**

- 1) Autorización para vertimiento de desechos u otras materias al mar desde naves, artefactos navales o plataformas - Convenio de Londres 1972
- 2) Autorización para el dragado en área acuática
- 3) Clasificación o certificación ambiental para proyectos de inversión y aprobación instrumentos de gestión ambiental para infraestructuras e instalaciones acuáticas - instrumento gestión ambiental IGA
- 4) Autorización de reserva de uso de área acuática
- 5) Otorgamiento de derecho de uso de área acuática en el ámbito marítimo
- 6) Otorgamiento de derecho de uso de área acuática para instalación de artefactos navales
- 7) Autorización para la instalación de boyas y muertos de amarre
- 8) Otorgamiento de derecho de uso de área acuática en el ámbito fluvial y lacustre

El inadecuado uso de áreas acuáticas, incrementan la afectación del ambiente acuático, modificando el perfil costero impactando negativamente el paisaje natural, restringiendo el libre uso de las playas de uso público, debido a las actividades sin la preparación y revisión del estudio de impacto ambiental correspondiente debidamente clasificado siguiendo los criterios de protección ambiental establecidos en la Ley y Reglamento del SEIA, en el cual se indiquen las consideraciones y compromisos ambientales de las actividades, poniendo en riesgo los usos legítimos del área acuática involucrada en los proyectos.

El vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias en diversas formas y condiciones ponen en peligro la salud humana, dañan los recursos biológicos y la vida marina, así como reducen las posibilidades de esparcimiento y entorpecen otros usos legítimos del mar; así mismo el vertimiento de dichas materias sin contar con las exigencias del Convenio de Londres, suscrito por el Estado peruano.

El fondeo de naves en diversos lugares del área de mar, ríos o lagos navegables, usando en forma inadecuada los espacios acuáticos causa confusión a los navegantes y ocasiona deterioros ambientales de diferente magnitud, debido que no se cumplen los lineamientos establecidos en las áreas más vulnerables, atenta contra la seguridad y la libre navegación.

Los procedimientos administrativos indicados, requieren se les aplique el silencio administrativo negativo en los supuestos contemplados en el artículo 38 del Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, debido a que los requerimientos de autorización de uso de áreas acuáticas para las diferentes actividades indicadas a través de los actos administrativos, son susceptibles a causar una afectación directa y significativa al interés público, específicamente al medioambiente acuático constituido por el mar, ríos y lagos navegables, así como los recursos naturales que en ellos se encuentran, considerando que es obligación de los administrados el desarrollo de sus actividades bajo el esquema establecido en el Instrumento de Gestión Ambiental respectivo, establecido en la Ley N° 27446 - Ley Sistema Nacional de Impacto Ambiental y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, lo que permite tutelar el interés público previo a otorga los derechos que trasciende el estricto ámbito de los intereses de los administrados titulares del derecho otorgado mediante el acto administrativo.

### **Entrega de documentación original en algunos PA.**

Respecto a los documentos requeridos en original tales como Títulos y Libretas, debe considerarse que los procedimientos de renovación a intervalos de CINCO (5) años, para marinos mercantes nacional, TRES (3) años para Personal de Pesca y Náutica Recreativa, Buzos, UN (1) año para Prácticos, estos se han establecidos en formas de uso nacional e internacional, dicha renovación no requiere de la emisión de un nuevo documento (título o Libreta) debido a que estos contienen espacios específicos para anotar las renovaciones, promoción de categorías, cursos seguidos por el poseedor, embarques que determinan su competencia, cargos ejercidos a bordo de la nave, y periodos de permanencia en tierra; dichos documentos no deben ser anulados ni reemplazados; y son de uso indeterminados por el poseedor con una validez permanente, siendo su vigencia supeditada al cumplimiento de las prescripciones normativas nacionales o internacionales aplicables para cada tipo de título.

### **Entrega de fotografías personales en algunos PA.**

Respecto al requerimiento de la fotografías del administrado, en las cantidades de TRES (3), DOS (2) o UNA (1), según los tipos de documentos a expedir; dicho requerimiento se ampara en lo establecido en el párrafo 48.1.5 del Artículo 48 del TUO de la Ley N° 27444, en razón de que las fotografías son utilizadas en los documentos que son entregados en original tales como Títulos, Libretas, y en el caso del carné, a los que corresponde la imagen es utilizada para su colocación en el Libro de Matrícula correspondiente, previo a su escaneo al sistema de emisión del carne y su registro en la base de datos de personal acuático; debe considerarse que solo en los procedimientos administrativos que emiten por primera vez en cada modalidad de personal acuático, es requerido como requisitos las fotografías, es decir para la renovación o duplicados no requiere de dicho requisito.

### **EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA**

Las modificaciones al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 tiene por finalidad posibilitar la inclusión de requisitos necesario a ser presentados por los ciudadanos a través del texto único de procedimientos administrativos TUPA, de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima Nacional. Asimismo, no colisiona con ninguna norma nacional, ni convenios internacionales suscritos por el Estado; por el contrario, se prevé que su publicación, tendrá un efecto positivo en las facultades de la Autoridad Marítima Nacional, para el cumplimiento de los objetivos de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública.

En relación a la problemática que se quiere solucionar, la propuesta de la Dirección General para la modificación del reglamento se basa en el análisis de los defectos que presenta el proyecto del TUPAM-15001, versión 2018, determinando que se deben alcanzar las siguientes acciones relevantes:

- a. Exclusión de aquellos procedimientos administrativos y servicios prestados en exclusividad que no contaban con un marco normativo, ni ley expresa para realizar cobros a los administrados.
- b. Se han simplificado los procedimientos administrativos y servicios prestados en exclusividad por medio de la metodología de simplificación administrativa, para la eliminación de requisitos innecesarios y regulación de tiempos, asimismo se han estandarizado costos, mediante la metodología de determinación de costos establecida en el aplicativo informático MiCosto (SGP-PCM), habiéndose considerado la aplicación de las recomendaciones del proceso de Análisis de la Calidad Regulatoria (ACR), todo ello en aras de eliminar posibles barreras burocráticas en mejora de la satisfacción del ciudadano.

### **ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

Conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, el análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tienen la propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios, en su defecto, posibilita apreciar analíticamente los beneficios y costos no cuantificable. La necesidad de

la norma debe estar justificada dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos.

En relación a la presente propuesta normativa, debe tenerse en cuenta que no solo permitirá disminuir progresivamente las trabas burocráticas existentes, sino también evitar el incremento de cargas administrativas a los administrados, ya que los lineamientos utilizados para su desarrollo han considerado las facilidades de interoperabilidad que brinda las plataformas de otras entidades de la administración pública. De igual manera, se considera que, ante la estandarización y sistematización de la documentación, los administrados podrán acceder a los servicios de manera simple y directa, con la sola presentación de la información contenida en el Formulario de solicitud que se pone a disposición del administrado. En el Perú alrededor del 40% de usuarios de los servicios de la Autoridad Marítima Nacional habita en zonas rurales de difícil acceso a los servicios estatales, por consiguiente el establecimiento de procedimientos virtuales se incrementarían en forma progresiva; por consiguiente, esta desventaja obliga a la Autoridad Marítima Nacional a brindar atención presencial.

Asimismo, debe considerarse que la iniciativa de modificación del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE, no irrogará gastos adicionales al Estado, y se enfoca a generar simplificación administrativa, disminución de costos por la reducción de cargas administrativas en beneficio y satisfacción del ciudadano, que requiere y utiliza los servicios administrativos que brinda la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú en su condición de Autoridad Marítima Nacional.