



CTSCAFE PARA CIUDADANOS.....

<http://www.ctscafe.pe>

ISSN 2521-8093



REVISTA DE INVESTIGACIÓN MULTIDISCIPLINARIA



<http://www.ctscafe.pe>

Volumen VIII- N° 23 Julio 2024

ISSN 2521-8093



¿Es importante seguir con el debate sobre la adhesión de la República del Perú a la CONVEMAR? Análisis internacionalista en cuanto a materias de pesca y geopolítica internacional: 2017-2021

Lic. Rocío Nicole Acorda Minaya
Universidad San Ignacio de Loyola
Correo Electrónico: rocio.acorda@usil.pe

Mag. Juan Carlos Huaraj Acuña
Universidad San Ignacio de Loyola
Correo Electrónico: jhuaraja@unmsm.edu.pe

Recibido: 10 Mayo 2023

Aceptado: 20 Julio 2024

Resumen: El presente artículo tiene como primer objetivo delimitar las implicancias que trae consigo en la política de gobierno y jurisprudencia marítima, nacional e internacional, una adhesión por parte de la República del Perú a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), sobre la base del análisis del artículo 54 de la Constitución Peruana de 1993. El segundo objetivo es resaltar si existe compatibilidad entre las 200 millas del Estado peruano y los espacios marítimos estipulados por la CONVEMAR. La presente redacción se contextualiza en un balance estratégico comercial desde la actividad pesquera, teniendo en consideración el gigante estratégico que tiene al frente como lo es la región Asia-Pacífico.

Palabras claves: CONVEMAR/ 200 Millas peruanas/ Dominio marítimo/ Extracciones pesqueras/ ZEE/ Mar territorial.

Abstract : The first goal of this article is to define the implications that an accession by the Republic of Peru to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) brings to government policy and maritime jurisprudence (national and international) based on the analysis of article 54 of the Peruvian Constitution of 1993. The second goal is to highlight whether there is compatibility between the 200 miles of the Peruvian State and the maritime spaces stipulated by the UNCLOS. This writing is contextualized in the commercial strategic balance from the fishing activity, taking into consideration the strategic giant in front of it, such as the Asia-Pacific region.

Keywords: CONVEMAR / 200 Peruvian miles/ Maritime domain/ Fishing extractions/ Exclusive Economic Zone/ Territorial Sea

Résumé : Le premier objectif de cet article est de définir les implications que l'adhésion de la République du Pérou à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) entraîne sur la politique gouvernementale et la jurisprudence maritime, tant nationale qu'internationale. L'analyse de l'article 54 de la Constitution péruvienne de 1993. Le deuxième objectif est de mettre en évidence s'il existe une compatibilité entre les 200 milles de l'État péruvien et les espaces maritimes stipulés par la CNUDM. Cet écrit est

contextualisé dans un équilibre commercial stratégique de l'activité de pêche, en tenant compte du géant stratégique qui se trouve en face comme la région Asie-Pacifique.

Mots-clés : CONVEMAR / 200 milles péruviens/ Domaine maritime/ Extractions de pêche/ ZEE/ Mer territoriale.

1. Introducción

El discurso sobre la incorporación de la República del Perú a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)¹, ha sido por muchos años materia de debate entre diversos académicos, tanto estudiosos como teóricos del Derecho internacional que han anhelado la incorporación de este instrumento marítimo.

Por un lado, se encuentran los territorialistas y, por el otro extremo, los zonistas. La primera corriente indica claramente que, para el Perú, el mar peruano es de 200 millas como extensión de su territorio de espacio marítimo. (Torres, 2004)

En el artículo 54 de la Constitución peruana, se puede claramente ver que existió un debate en el Congreso respecto al punto sobre “dominio marítimo”. El debate gira en torno a varios puntos, por ejemplo, uno de estos que ejemplifica que el territorio del Estado es “inalienable” y esto no puede ser obviado (Congreso de la República, 1993).

Al ser considerado como un espacio netamente de su territorio, esto indica que el Estado peruano cuenta con soberanía sobre ese espacio de mar y agua que en otras palabras forma parte del Estado peruano. *Per se*, existe por parte de esta postura una incompatibilidad grande en lo que respecta a lo estipulado en la CONVEMAR y en la Constitución política de 1993. Esto tampoco implica desconocer la realidad marítima universal, ya que, a pesar de que Perú aún no se adhiere a la CONVEMAR, siguen habiendo resultados macro que se verán reflejados a lo largo del artículo desde la actividad pesquera. (Del Águila, 1997) Muy distinto es lo que sostienen los zonistas; una postura totalmente paralela que dictamina que hay una compatibilidad presente entre la CONVEMAR y la Constitución del Perú y niega que la distancia de 200 millas sea un mar territorial dónde *per se*, este cuenta con soberanía plena. Y que no posicionaría como superior a la Carta magna, ya que se trata de un tratado de carácter plenamente universal adoptado por la mayoría de la Comunidad Internacional. (Del Águila, 1997)

Aunque existan diversas opiniones, es evidente el sentimiento agridulce compartido por muchos académicos, al constatar que, a pesar de ser un país eminentemente marítimo y pionero en temas de las 200 millas marinas en sus aguas, Perú no forma parte de dicho instrumento marítimo. No obstante, se reconoce la gran labor e importancia que este tiene para las civilizaciones (Del Águila, 1997).

Un tema importante de mencionar y de no olvidar es que el mar peruano cuenta con diversas riquezas, así como la calidad que data de tiempos ancestrales. La corriente de Humboldt ha servido para que exista una gran variedad de peces, así como aves y entre otras especies. Esto ha influenciado para que el Perú sea la potencia pesquera que es hoy en día, y brinde esa riqueza no solo para el país, sino para sus ciudadanos en el fomento de la pesca industrial y artesanal. (Torres, 2004)

Como se verá luego, siempre ha existido desde los inicios, un debate respecto a posturas totalmente diferentes, lo que hoy en día se conocen como zonistas y territorialistas. En su

¹ 1992, debate en el Congreso constituyente.

momento tenían otro nombre, eran dos tipos de ciudadanos: por un lado, se encontraban los que se autodenominaban “técnicos”, y por otro lado los “prácticos”. Los primeros podrían considerarse hoy en día los “zonistas”, con una postura “pro-CONVEMAR”, y por otro lado, los segundos, podrían ser los “territorialistas” que no ven compatibilidad en la adhesión a dicho instrumento (Congreso de la República, 1993).

Cuando se realizó el proceso ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de la Haya, se dio una definición más clara de lo que realmente significaba las 200 millas para el Estado peruano y lo que significaba su dominio marítimo. Así como salió a la luz una posición zonista que era compatible con la CONVEMAR (Namihas, 2014).

Desde sus inicios y si nos remontamos a cuando se promulgó en 1947 el Decreto Supremo (DS) de 781, existió un fuerte y extenso debate en el Perú entre territorialistas y zonistas, ambos con sus respectivas posturas como ideas. Sin embargo y pese a estos discursos, el Perú no dio firma ni ratificación a la CONVEMAR, lo que hubiera significado afirmar una tesis de 12 millas de mar territorial y una ZEE que se extiende hasta la milla 200 (Namihas, 2014).

En el Perú, en la última década del siglo XX, se dio inicio a un debate sobre la postura marítima que se tomaría. Todo esto bajo el contexto del gobierno de Alberto Fujimori, dónde se tuvo éxito en la reanudación de la situación económica pero fue un periodo difícil pues aún el terrorismo seguía vigente en el país (Morales, 2022).

Se dio un período de sesiones en el año 1993 por parte de la Comisión de Constitución, en las que se debatió el Dominio marítimo. En estas, estuvieron presentes Aramburú y Ferrero Costa y Bákula, ambos expertos en temas marítimos, pero con diferentes posturas. Por un lado, estos últimos con una postura zonista y el primero con una territorialista. Se estipula de igual forma que la fórmula de la Constitución en su consenso es de carácter flexible (Morales, 2022).

Cabe resaltar que, desde la Independencia del Perú hasta el año de la formulación del Decreto Supremo 781 del año 1947, no hubo un interés por la regulación jurídica de los océanos. Sin embargo, esto quedaba justificado ya que en esa época la regulación era concordante con el Derecho internacional de aquel entonces. Cabe recordar que, según la costumbre internacional, ya para el año 1947, el Perú contaba con un mar territorial de 3 millas. En efecto, la creación del DS tuvo el objetivo e intención de poder dar expansión a un mar territorial ya existente en virtud de la costumbre internacional de 3 millas.

Hasta su actual extensión de un dominio marítimo de 200 millas, y a pesar de los diversos cambios de gobierno, la visión sobre el dominio marítimo ha mantenido firme sus 200 millas. Desde 1979 hasta 1993, las repeticiones que se encuentran en la Constitución se mantienen pacíficamente en las posturas zonistas y territorialistas incluso a más de 50 años de iniciado el debate (Morales, 2022).

En efecto, para el Perú, el objetivo de buscar una extensión de más de 3 millas como costumbre internacional era obtener la extensión de un mar territorial hasta la milla 200, no tener solo uno de 12 milla y una ZEE, como indica la CONVEMAR. Por lo tanto, podemos mantenernos firmes en la postura de que ambas, CONVEMAR y la Constitución de 1993, en papel, no son lo mismo (Morales, 2022).

El dominio marítimo cobra relevancia jurídica, política y económica, tanto en el régimen internacional como en el nacional. La Constitución de 1979 era sobre una naturaleza de 200 millas, y en esta podía ampararse no solo la teoría zonista, pero también la territorialista. La extensión del territorio se puede definir como este dominio que tiene una extensión hasta las 200 millas náuticas (Gamboa, 2011).

En los debates que se dieron por la Constituyente, surgieron nuevamente estas dos opiniones opuestas; no obstante, ambas defendieron lo que significa el dominio marítimo propio y, finalmente, fue adoptado por la Constituyente (Gamboa, 2011).

Claramente, existía una gran discrepancia entre lo que en realidad significaba el término “jurisdicción” y el término “soberanía” en documentos como el DS Núm. 781, la Declaración de Santiago de 1952 y las Constituciones de 1979 y 1993, respectivamente (Gamboa, 2011).

De igual forma, se puede concluir que el Perú es un país estratégicamente geopolítico y esto es de crucial importancia para la política exterior, que debería estar siempre enfocada en defender la integridad territorial, así como cuando se presentan ciertas pretensiones de intereses, ya sea económicos o de países hermanos cercanos. En los años 2000, el debate sobre la adhesión a la CONVEMAR nuevamente cobra más fuerza. Por un lado, la tesis territorialista indica la incompatibilidad existente entre la CONVEMAR y el DS Núm. 781. Esta y la tesis zonista implican que la pesca pueda ser mejor posicionada, si se adhiere a la CONVEMAR (Gamboa, 2011).

En otras palabras, se podría definir que la CONVEMAR si bien no es incompatible con el DS Núm. 781, ni con la tesis que indican los zonistas de 200 millas, es importante mencionar que, en efecto, la CONVEMAR no guarda relación con una tesis territorialista de 200 millas. Asimismo, se puede decir que la CONVEMAR es un gran instrumento que debe utilizarse con cautela, ya que traerá más obligaciones que derechos para el Perú, en el caso de una hipotética adhesión (Gamboa, 2011).

En la presente investigación, consideraremos este debate planteado desde una perspectiva internacionalista, aplicado al contexto de la actividad pesquera en este espacio marítimo en el mar peruano; la línea de tiempo es desde el año 2017 al 2021.

130

2. Antecedentes históricos del debate

El Perú siempre ha contado con una gran apertura al Océano Pacífico y una magnitud de proyección hacia la zona Asia-Pacífico. Esto se ha podido ver claramente reflejado en la actual construcción del puerto de Chancay.

Desde un punto de vista internacionalista, en general, el caso del Puerto de Chancay pasó de ser un enclave liviano, así como pesquero y agrícola, a convertirse en el foco de las miradas políticas y pesqueras internacionales. Frente a su estratégica apertura frente al Asia-Pacífico, se espera que se convierta en un punto vital de conexión para el comercio en lo que respecta a China junto con América Latina. Este mega puerto se está construyendo de la mano de una empresa China. Se cree que cuando esté listo, se podrán realizar envíos desde Perú a toda Asia y viceversa.

De aquí que el Perú ya se ha convertido en un socio de vital importancia para China, y este último ve con muy buena cara las inversiones de su país en el Perú, inclusive ante los Estados Unidos (Olmo, 2022).

En cambio, desde un punto de vista económico, el citado “mega puerto” cambiará la manera en la que se centrará la visión geopolítica del Perú. Su trascendencia lo posicionará como un *hub* del comercio en Sudamérica. De hecho, una vez que se vaya desarrollando el puerto, se incrementará significativamente el comercio. Un claro ejemplo de esto es el crucial interés que está teniendo nuestro país vecino, Ecuador, en utilizar este Puerto como un nexo de transporte para el traslado de sus productos hasta el continente asiático. Asimismo, otras delegaciones han mostrado gran interés y han visitado Perú, como Chile y Brasil, entre otros. Este óptimo interés no es nada menos que por las increíbles ventajas que ofrece su ubicación estratégica, que permite la conexión

entre el Atlántico con el Pacífico. Esto genera disminuciones de los costes logísticos y en los días de período de tránsito de las mercancías. Sin duda, causará un *boom* en el comercio entre los países asiáticos y Sudamérica (Diario El peruano, 2024).

Incluso, documentos normativos importantes, como el Decreto Supremo Núm. 781 de 1947 sobre cómo la soberanía será extendida sin importar su extensión ni profundidad, y la Declaración de Santiago de 1952, denotan gran magnitud e importancia en lo que respecta a las 200 millas marítimas y su importancia en la soberanía marítima del Perú. Sin embargo, ¿qué significan para el Estado peruano estas 200 millas?

Si nos basamos en lo que indica nuestra Constitución Política del año 1993, ésta claramente dice que el Perú cuenta con un dominio marítimo de 200 millas.

A pesar de haber sido nuestro país un gran autor como impulsor de la doctrina de las 200 millas, así como presente en las Conferencias de Naciones Unidas, es clave poder entender que lo que dictamina la CONVEMAR respecto a sus espacios marítimos no es homogéneo con las 200 millas peruanas. La CONVEMAR habla de un mar territorial de 12 millas en el que se goza de plena soberanía.

2.1. Dominio marítimo

Cuando nos referimos a dominio marítimo, claramente vienen a nuestra mente diversos interrogantes. En realidad, el Perú no ha tenido un mar territorial de 200 millas, sino un dominio, que implica una extensión del territorio en el océano. Esto se estableció tanto a nivel nacional como internacional en el Decreto Supremo Núm. 781 de 1947. Inicialmente, este término se introdujo para garantizar la preservación de distintos recursos marinos del Perú, a modo de prevención de la extracción por parte de buques extranjeros, principalmente en referencia a cuestiones económicas relacionadas con la pesca.

En la Constitución de 1993 de la República del Perú, no se aborda el significado de un mar territorial, lo que da la impresión de que para el Perú este concepto no existe, especialmente en el caso de un mar designado como “dominio” y con una extensión de 200 millas náuticas. De igual manera, claramente el artículo 54 de la Constitución Política del Perú de 1993, indica que el territorio peruano no solo es inviolable, sino que también comprende la línea del espacio aéreo, así como el respectivo dominio marítimo que comprende 200 millas.

Por ejemplo, en el caso ecuatoriano, se tiene la idea de que se ha perdido parte del mar territorial al adherir a la CONVEMAR. A diferencia de la postura peruana, y dentro de sus diversas variables como puntos de vista (zonistas y territorialistas). Cabe recalcar que, desde los primeros acercamientos desde la creación de la Convención, tanto Ecuador como Perú tuvieron un rol vital. Asimismo, en lo que respecta a América Latina, es imprescindible destacar el rol que tuvo en la consagración de lo que vendría a ser hoy por hoy una Zona Económica Exclusiva (ZEE), en el que el Estado acreditante posee diversos derechos referentes a su jurisdicción como competencias a su favor (Villagómez, 2023).

En el caso de la ZEE, se puede decir que en cierto grado, posee compatibilidad con la legislación peruana. No obstante, la CONVEMAR tampoco ha tenido buena fama sobre todo en el organigrama de pescadores artesanales del Perú. Sobre todo existe la gran cáustica de que la adhesión implicaría perder soberanía en las 188 millas restantes (Ramos, 2007).

Asimismo, y siguiendo esta línea pero por el lado positivo de la adhesión, se puede deducir que, para algunos autores, como Arias Quincot (2005), la adhesión implicaría utilizar las normas de este tratado internacional, haciendo hincapié en lo generoso que

sería el poder utilizar la ZEE en la que se basa gran parte de la economía de los Estados ribereños.

Por lo mismo, no sería correcto decir que lo que el Perú posee es compatible con las normas de la CONVEMAR, porque su dominio marítimo no es equiparable a un mar territorial de 200 millas.

2.2. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es un instrumento marítimo muy importante para diversos Estados alrededor del mundo, y nuestra región latinoamericana no es la excepción. Un claro ejemplo de las diferencias en el ya mencionado dominio marítimo de 200 millas, así como lo que se incluye en la Constitución Política del Perú de 1993, es que involucra los términos tanto de soberanía como inviolabilidad de la CONVEMAR. En efecto, y al abordar el primer punto, en este instrumento marítimo, la soberanía plena se extiende a 12 millas del mar territorial, además de ejercer derechos soberanos en la ZEE, que se extiende hasta las 200 millas náuticas, lo que incluye derechos de exploración y explotación de recursos. Respecto al segundo aspecto mencionado, cada Estado que sea parte y haya ratificado la CONVEMAR podrá otorgar los permisos que considere adecuados para estas actividades. La ZEE encuentra gran parte de su origen en 1947, en el Decreto Supremo Núm. 781, ya que se hacen ciertas reivindicaciones en lo que respecta a la soberanía, así como al zócalo continental. En estas declaraciones, hay indicios de que no se afectan de ninguna forma los derechos que se cuentan en alta mar respecto a la libre navegación. En gran medida de comparación con lo que respecta a una ZEE tipificada en la Declaración de Santiago, se pueden ver claras similitudes, como por ejemplo que se trata de una reivindicación del mar territorial. Claramente indica que la ZEE es una zona en la que se recogen derechos exclusivos y recursos debido a la naturaleza de una zona netamente económica (Orrego, 1991).

2.3. Mar territorial

La CONVEMAR cuenta con diversos espacios marítimos para poder delimitar las mediciones náuticas. Uno de los espacios más importantes y más controversiales es el del mar territorial, pues en efecto indica que este es el espacio donde los Estados contarían con soberanía plena. Es de vital importancia el uso de líneas de base para poder delimitar el mar territorial de cada Estado. Concentradas en lo que respecta a las aguas interiores así como de la tierra de cada Estado (Organización de Naciones Unidas, 1982).

El Estado ribereño puede, según la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), dictar reglamentos así como leyes relacionadas en el marco del Mar territorial en materia del paso inocente, como:

- A. Temas relativos a la navegación, como la seguridad, reglamento del tráfico marítimo.
- B. Conservación marina y leyes relativas a la pesca.
- C. Reglamentos de investigación e inmigración.

Por este motivo, los buques que no sean nacionales deben observar las leyes como reglamentos referentes al paso inocente. Asimismo, el Estado ribereño tomará todas las medidas que considere indispensables y de carácter necesario para impedir el paso que no sea inocente (Organización de Naciones Unidas, 1982).

3. Antecedentes de análisis internacionalista

La historia del Poder marítimo es de vital importancia, y no solo sobre la base de un medio que termina en guerra. El comercio marítimo ha tenido una gran influencia, así como sus riquezas han sido vitalmente importantes, en el trazado de principios importantes sobre la prosperidad de gobiernos, sea implementada como trazados. Impedir que otra nación logre beneficios era una manera de poder lograrlos para uno mismo. Un ejemplo de esto son los monopolios. En otras palabras, cuando se narra la historia del Poder marítimo, esta tiene que ver netamente con aspectos de la historia militar (Mahan, 1890).

Asimismo, es importante que cada nación pueda tener una gran posición geográfica, esto implica que ciertos Estados tengan más beneficios, por ejemplo, aquellos que cuentan con salida al océano. Esto se ha visto a través de la historia, cómo las potencias con una apertura al océano han tenido mayor influencia en el mantenimiento de colonias en otros territorios y un gran ímpetu en el comercio. Este último crecerá aún más que la posibilidad frente a la protección de sus océanos y territorios bajo su tutela (Mahan, 1890).

Los océanos son de vital importancia, por ejemplo, por la importancia de estos en lo que se refiere a la seguridad y al comercio global. El Océano Pacífico es una zona de vital importancia y magnitud, y la ruta Indo-Pacífica es un *hub* a nivel internacional. Claramente, sirve como un centro importante que conecta no solo el comercio sino también rutas importantes. No solamente se pueden ver aspectos positivos, pero de igual modo puede ser propenso a ciberataques como degradación medioambiental, sin dejar de mencionar piratería. De igual forma, retos medioambientales como la sobrepesca, la polución y los impactos climáticos, han emergido como problemáticas preocupantes respecto a la seguridad marítima. Una gran teoría sobre el dominio de la seguridad de los océanos es la que propone Mahan, en su teoría del Poder marítimo (Niazi, 2024).

La teoría resalta la importancia de contar con una fuerza naval poderosa para así contrarrestar la inseguridad marítima y poder resurgir con prosperidad económica. Mahan enfatiza que, controlar las rutas marítimas, poseer una flota marina importante y establecer bases navales es crucial para asegurar los intereses marítimos, como dominar las rutas internacionales del comercio. Cabe mencionar elementos importantes como la conformación física, la posición geográfica, la extensión del territorio, entre otros (Niazi, 2024).

La necesidad de la expansión siempre ha estado presente en la historia, no solo a través de territorios, pero a través de los mares. Mahan no sólo impulsó la idea de que el Estado es una unidad económica y es importante poder analizarla. Para este era de importancia poder expandirse por vías marítimas, así como la producción, el mercantilismo marítimo y el imperio colonial, y el imperio del comercio a través del Poder marítimo de los océanos (Lafeber, 1962).

Asimismo, la eficiencia industrial en sí misma da por resultado la creación de una fuerza naval fuerte. Y es en esta producción, y en el comercio de mercancías a través de los mares, se da un crucial punto que es que todo esto inicia la creación y la necesidad de colonias alrededor del mundo. Mahan considera que el océano puede ser comparado con una carretera, un bien común en el que los hombres pueden pasar y cruzar en todas las direcciones (Lafeber, 1962).

Y es que, en efecto, las colonias son de vital importancia para la búsqueda de nuevos territorios, así como para la subsistencia de la nueva nación. Por lo tanto, el Poder marítimo que se pueda ejercer será crucial para la subsistencia y expansión en el tiempo (Lafeber, 1962).

Por esto mismo podemos concluir desde la perspectiva Mahan que el Poder marítimo es un arma de doble filo que debe emplearse con mucha cautela. No obstante, si se posee poca o nada de seguridad de fronteras, no se podrá sacar provecho de las flotas navales ni de prósperos puertos. Es vital poder aplicar la defensa y la seguridad en un territorio por parte del Estado y así se podrán ejercer todos los elementos que el poder marítimo y sus beneficios conllevan.

En un contexto de guerra y estrategias militares, surge un concepto muy relevante propuesto por Spykman. Tanto en las políticas de aislamiento como de intervencionismo, surgen debates sobre la estrategia que diversas potencias emplearon para asegurar su dominio global. Es crucial mantener un equilibrio óptimo de poder, lo que implica evaluar la capacidad de otros Estados. Solo cuando uno se debilita y otro se fortalece, se revela el verdadero poder. Una sociedad que logre ese equilibrio será próspera y podrá consolidarse en paz como nación (Spykman, 1944).

Una de las regiones que ha tenido una importancia crucial en el ámbito de las relaciones internacionales es, sin duda, Eurasia. De hecho, se creía que si se dominaba esta región, se podría dominar el mundo entero. Este territorio ha sido tanto una fuente de gran poder como de conflictos en la historia mundial. La política de contención global adoptada por los Estados Unidos durante la Guerra Fría se basó en teorías políticas desarrolladas por los Estados Unidos y teóricos como Spykman (Erol, 2023).

La disolución de la República Soviética cambió el balance de poder, así como que Estados Unidos declare hegemonía en el mundo como sus prioridades con Eurasia. Spykman claramente narra cómo su teoría sigue aportando relevancia en lo que respecta al control de las fronteras territoriales que bordean el territorio y dan paso al control marítimo (Erol, 2023).

134

Spykman proporcionó un elemento racional y teórico en lo que respecta al Estado geográfico, y es que la geografía es la condición fundamental en la formulación de la política nacional porque es la más permanente en lo que definirá la proyección de cada Estado. El aporte más relevante es la influencia de la geografía en la política. La posición de Spykman no era realista o geopolítica sino idealista y científica. Sin dejar de mencionar su gran aporte a la teoría del Rimland que sigue siendo relevante hasta nuestros días (Wilkinson, 1985).

Para Spykman, los océanos no solo son territorios marítimos; más bien, representan comercio, seguridad y posición estratégica. Quien pueda controlar estos elementos y tenga acceso al *Rimland* podrá dominar el “corazón” conocido como *Heartland* y, por ende, el mundo. Por esta razón, muchos Estados poderosos, como Estados Unidos, han optado por mantenerse al margen de la CONVEMAR y no ser parte de ella. En esta línea de pensamiento, prefieren establecer sus propias normas y leyes de jurisdicción territorial, tal como lo hace Perú. De esta forma, se puede estar seguro de no afectar su balance de poder geopolítico y el poder geopolítico y así hará que las pesas del equilibrio del poder no sean más pesadas que las propias.

4. Análisis de la extracción pesquera internacional en el mar peruano 2017-2021

4.1. Instituciones que velan por el correcto uso de las 200 millas

Para que se pueda dar el adecuado funcionamiento de la administración de las zonas acuáticas en nuestro país, así como diversas actividades de esta índole como las realizadas en mares o diversas embarcaciones y que éstas se desarrollen con total seguridad, con protección de la vida humana y del medio ambiente, ingresa en competencia la Autoridad Marítima Nacional, para procurar que se implementen medidas de cumplimiento de normas nacionales e internacionales de las que el Perú forma parte (N° 1147-2012-DE, 2012).

Por esto mismo, se indica que esta autoridad posee ámbitos de aplicación en sus medios acuáticos, dentro de la comprensión del dominio marítimo, para que personas no solo naturales, pero también jurídicas puedan desarrollar sus actividades sin perjuicio de otras actividades u órganos de competencia más autónoma (N° 1147-2012-DE, 2012).

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) tiene dentro de su competencia, la potestad de ejercer la Política marítima, fluvial y lacustre y así poder seguir brindando la protección necesaria y crucial al medio marino y a sus diversas actividades. Para llevar a cabo esto, la DICAPI ya cuenta con 19 capitanías de guardacostas en los puertos del Perú (DICAPI, 2021).

Asimismo, cabe resaltar que el Poder Ejecutivo tendrá distintas competencias, como la comisión denominada COMAEM, que creó la Política Nacional Marítima y da respuesta para poder brindar la integración que puede dar un Estado. En este sentido, esta política está enfocada en orientar diversas actividades, privadas y públicas, para adecuarlas al plano nacional, así como estos mismos lineamientos hasta el año 2030 (Marina de Guerra, 2020).

Por esto mismo, es importante destacar que esta política tiene un fin y es el de alcanzar una futura situación deseada en el 2030, para poder trazar el aprovechamiento sostenible, así como los recursos de nuestro mar. Existiendo maneras alternativas para poder llegar a su objetivo del 2023 como el desarrollo de tecnología, así como ciencia e innovación en actividades marítimas del comercio, fortalecimiento, gobernabilidad en el ámbito del mar, la defensa y seguridad de los mares y por último, profundizar la conciencia del mar para que mujeres y hombres puedan difundir su conocimiento y preservación (Marina de Guerra, 2020).

4.2. Análisis de la extracción pesquera internacional en el Perú: 2017-2021

Claramente al ser el Perú un país netamente pesquero y como gran parte de su economía se basa en la pesca, cuenta con grandes y flexibles exportaciones de productos marítimos. Gran parte de estos envíos se hacen a mercados asiáticos, en especial los chinos, y al plano europeo. Por ejemplo, en el año 2021 las actividades pesqueras tuvieron gran magnitud y se pudieron posicionar como el tercer sector más importante de ingresos para el Perú (Ministerio de la Producción, 2021).

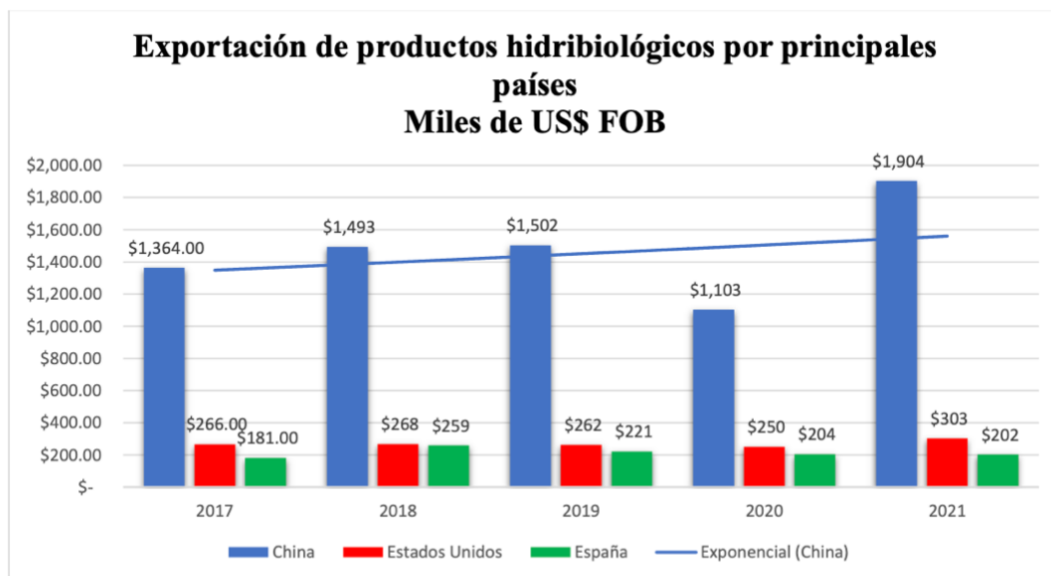
La mayoría de los productos de exportación entre Perú y sus principales socios comerciales son: harina de pescado, pescado congelado, aceite de pescado y productos de pescado enlatados. Retomando el punto anterior que profundiza sobre A. Mahan y N. Spykman, la pesca para Perú va más allá de simplemente una actividad extractiva; también busca consolidar la seguridad en el territorio y tiene un fuerte componente político, dado que los mares conectan con otros territorios en el mundo globalizado actual.

Además, el mar desempeña un papel vital como extensión del territorio estatal en cuanto a posicionamiento y seguridad.

La exportación, en efecto, se da cuando mercancías salen del territorio nacional al lugar del destino. Esto genera muchos claros beneficios como la compraventa de diversos productos, entre varias ventajas para el país que exporta a nivel internacional (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013).

En el período analizado, de 2017 a 2021, en el ámbito nacional de la pesca, se puede observar claramente que entre los principales exportadores se encuentran tres países: China, Estados Unidos y España, en relación con los productos mencionados anteriormente.

Figura N°1



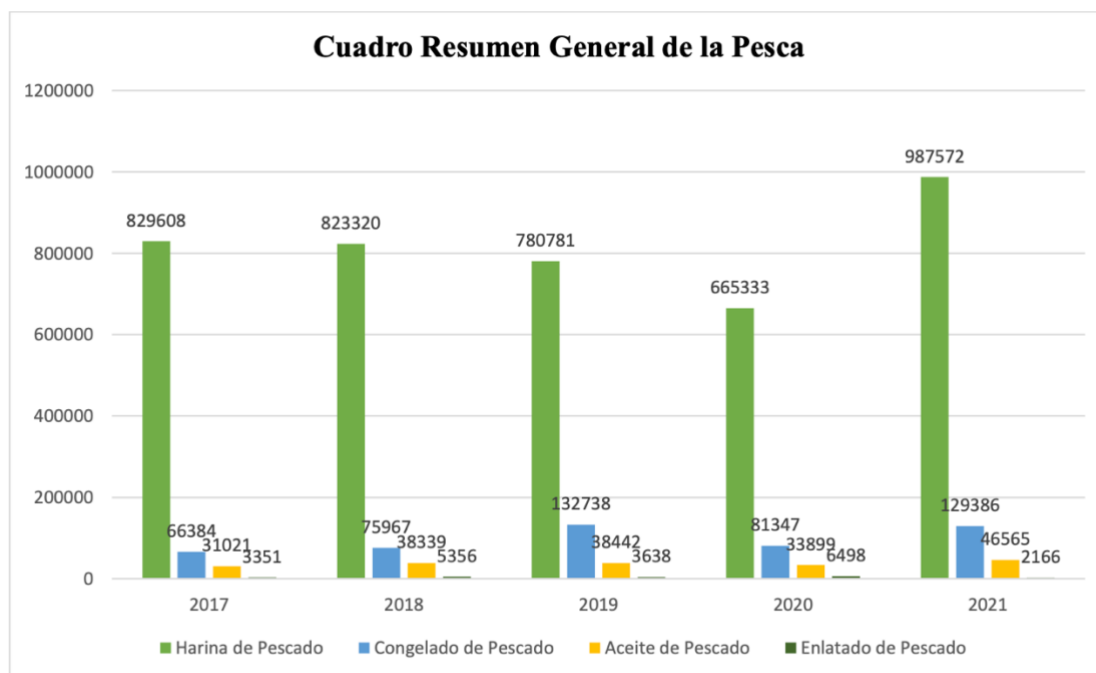
Nota: Elaboración Propia en base a Ministerio de la Producción (2017, 2018, 2019, 2020 y 2021).

136

Lectura: En la siguiente figura, se puede observar con claridad las exportaciones FOB de productos hidrobiológicos por parte de los principales países, expresadas en USD. Por ejemplo, en el año 2017, la República Popular China exportó USD 1.364, en 2018 la exportación fue de USD 1.493, en 2019 ascendió a USD 1.502, en 2020 se registraron USD 1.103 y en 2021 alcanzó los USD 1.904. A lo largo de estos años, China se mantuvo como el principal socio exportador.

Asimismo, los cuatro productos claves de exportación, la harina de pescado, el pescado congelado, el aceite de pescado y el pescado enlatado, han adquirido una gran importancia. Esto ha llevado a que estos grandes exportadores consoliden su actividad pesquera extractiva mediante el uso de dichos productos. De hecho, la harina de pescado es el producto con mayor volumen de exportación.

Figura N°2



Nota: Elaboración Propia en base a Ministerio de la Producción (2017, 2018, 2019, 2020 y 2021).

Lectura: En la Figura 2, se puede apreciar cómo la producción que más magnitud ha tenido ha sido la de harina de pescado. En efecto, independientemente de los socios comerciales que se han presentado en el rango de años analizado, se puede apreciar que en el año 2017 la cantidad de harina de pescado fue de 829.608, en 2018 fue de 823.320, en 2019 fue de 780.781, en 2020 fue de 665.333 y en 2021 fue de 987.572.

5. La CONVEMAR: ¿es importante adherirnos a la convemar?

Claramente se puede delimitar que netamente y como se indica en este artículo, el debate público sobre la CONVEMAR no es de relevancia para las políticas ya existentes del Estado peruano en lo que respecta a exportaciones de productos pesqueros en el rango de años analizados (2017 a 2021) (Acorda, 2023).

Como se ha analizado y se refleja en los gráficos anteriores, los principales socios exportadores del Perú han sido China, Estados Unidos y España, y se exporta harina de pescado, pescado congelado, aceite de pescado y pescado enlatado (Acorda, 2023).

De igual forma, cabe resaltar que se han mantenido las políticas pesqueras ya existentes, por ejemplo, con la creación del Decreto Supremo Núm. 781 de 1947, así como la Declaración de Santiago de 1952, sin necesidad de presentar los espacios marítimos tal como los delimita la CONVEMAR (Acorda, 2023).

Por un lado, se puede afirmar y sobre la base del concepto de Spykman que, a pesar de no encontrarnos envueltos en este instrumento internacional (CONVEMAR), este sigue siendo un Estado balanceado que ya cuenta con seguridad, así como resultados notables con sus socios exportadores y sus productos (Acorda, 2023).

Además, gracias a su amplia salida al Asia-Pacífico, el Perú, siguiendo las ideas de Mahan, ha buscado aprovecharla para consolidar su poder marítimo frente a esta vasta proyección hacia el Océano Pacífico. Durante el periodo mencionado, de 2017 a 2021, se

han obtenido resultados importantes y significativos en las exportaciones debido al posicionamiento estratégico que tiene el Perú (Acorda, 2023).

De igual manera, no se subestima el gran poder que implica la interconexión geográfica con sus socios exportadores. Esto no sólo es relevante para la exportación, sino también para el control de los océanos y para fortalecer aún más el poder marítimo (Acorda, 2023).

6. Reflexiones sobre el tema

Se reconoce que no existe una incompatibilidad práctica con respecto a la CONVEMAR. Desde la perspectiva del Estado peruano, la visión geopolítica es más amplia que meramente geográfica. Los temas de seguridad, control, comercio e industria son de interés nacional y no están limitados únicamente por la CONVEMAR, sino que también se consideran en un contexto más amplio de cooperación en las relaciones exteriores. Sin embargo, se valora el análisis histórico y la importancia nacional que el Mar peruano tiene para sus ciudadanos.

La firma de la CONVEMAR no implicaría perder 200 millas de dominio marítimo, no obstante, esto no sería una prioridad para el Perú en estos momentos y no se considera cambiar la figura para la política exterior marítima. Para el Perú es de vital importancia el hecho de poder contar con diversas exportaciones de productos pesqueros; ya que esto es de ayuda para poder consolidar no solo su posicionamiento estratégico, sino también su interconectividad geográfica en el mundo y en su dominio marítimo de 200 millas.

Se destaca el rol vital que tiene la Marina de Guerra del Perú para brindar seguridad en los océanos peruanos y la función de la DICAPI en el cumplimiento de la Política Nacional Marítima, las leyes de pesca y navegación en el mismo.

Aunque se destacan numerosas posturas en torno a una posible adhesión a la CONVEMAR, al abordar el primer objetivo de este artículo, se puede observar que ya existen ciertas normativas que garantizan el funcionamiento de la seguridad y la autonomía de las autoridades en asuntos marítimos, incluso sin formar parte de la CONVEMAR. Por otro lado, al tratar el segundo objetivo de este artículo, si bien la CONVEMAR y las 200 millas del Estado peruano no son totalmente incompatibles entre sí, no disponen de una evaluación equitativa que demuestre que una postura de adhesión a dicho instrumento marítimo sea apropiada.

7. Literatura citada

R. Acorda (2023). “El Estado peruano, la CONVEMAR y las exportaciones de productos pesqueros en sus 200 millas: 2017-2021”. (tesis de Licenciatura). <https://repositorio.usil.edu.pe/entities/publication/56fe388c-db4d-4ba0-ba4f-5e38781f9b10>

Arias Quincot (2004). “CONVEMAR soberanía e integración”. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con_uibd.nsf/BC3EB01B3351FF90052574B400627FC3/\\$FILE/CONVEMAR_ELPERUANO.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con_uibd.nsf/BC3EB01B3351FF90052574B400627FC3/$FILE/CONVEMAR_ELPERUANO.pdf)

A. Arias – Schreiber (1991). La adhesión del Perú a la Convención sobre el Derecho del Mar. *Ius Et Praxis*, (017), pp. 143-162. https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Ius_et_Praxis/article/view/3463

- Congreso de la República** (1993). Debate constitucional -1993. Tomo IV. <https://www4.congreso.gob.pe/dgp/constitucion/Const93DD/ComiConstRegla/TomoCompleto/TomoIV.pdf>
- Decreto Legislativo N° 1147-2012-DE**. “Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional- Dirección General de Capitanías y Guardacostas”. (11 de diciembre de 2012). https://www.sbn.gob.pe/documentos_web/normas_playas/decreto_legislativo_1147.pdf
- P. Del Águila y R. Malpica** (1997). “El Perú ante el nuevo Derecho del mar. Varias razones parte de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”. IUS ET VERITAS, 8 (14). <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/15714>
- DICAPI**. (2021). Dirección General. [dicapi.mil.pe]. <https://www.dicapi.mil.pe/direcciones/dicapi>
- El Peruano** (2024). El atractivo del puerto de Chancay. [elperuano.pe]. <https://www.elperuano.pe/noticia/236653-el-atractivo-del-puerto-de-chancay>
- Erol, M. S. and Oğuz, Ş.** (2023). Changes in the geopolitics of central Asia in the Post-Cold War Era. *Tesam Akademi Dergisi*, 10(1), 75-91. <http://dx.doi.org/10.30626/tesamakademi.1077211>
- C. Gamboa** (2011). Antes claro qué es la CONVEMAR: ¿La Constitución de los océanos o el contrato de privatización del Mar de Grau? *Revista Latinoamericana de Derecho y Políticas Ambientales*.
- Lafeber, W.** (1962). A Note on the “Mercantilistic Imperialism” of Alfred Thayer Mahan. *The Mississippi Valley Historical Review*. Oxford University Press. 674-685.
- Mahan, A.** (1890). *The influence of Sea Upon History*. Little, Brown and Company.
- Marina de Guerra del Perú.** (2020). “Política Nacional Marítima” 2019-2030. Archivo Histórico de Marina. <https://archivohistoricodemarina.mil.pe/producto/politica-nacional-maritima-2019-2030/>

- Ministerio de la Producción** (2021). Anuario Estadístico Pesquero y Acuícola 2021. <https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/shortcode/oee-documentos-publicaciones/publicaciones-anuales/item/1080-anuario-estadistico-pesquero-y-acuicola-2021>
- Ministerio de la Producción** (2020). Anuario Estadístico Pesquero y Acuícola 2020. <https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/shortcode/oee-documentos-publicaciones/publicaciones-anuales/item/1001-anuario-estadistico-pesquero-y-acuicola-2020>
- Ministerio de la Producción** (2019). Anuario Estadístico Pesquero y Acuícola 2019. <https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/shortcode/oee-documentos-publicaciones/publicaciones-anuales/item/949-anuario-estadistico-pesquero-y-acuicola-2019>
- Ministerio de la Producción** (2018). Anuario Estadístico Pesquero y Acuícola 2018. <https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/shortcode/oee-documentos-publicaciones/publicaciones-anuales/item/901-anuario-estadistico-pesquero-y-acuicola-2018>
- Ministerio de la Producción** (2017). Anuario Estadístico Pesquero y Acuícola 2017. <https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/shortcode/oee-documentos-publicaciones/publicaciones-anuales/item/825-anuario-estadistico-pesquero-y-acuicola-2017>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo** (2013). “El ABC del Comercio Exterior”, Guía práctica del exportador, volumen III.
- J. Morales** (2022). El dominio marítimo del Perú ante el derecho. (Memoria de Licenciatura). <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/185394/El-dominio-maritimo-del-Peru-ante-el-derecho.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- S. Namihás** (2014). “La posición oficial del Perú en torno a las zonas marítimas de la CONVEMAR a partir del diferendo marítimo con Chile”. Revista de la facultad de Derecho, pp. 73, 95- 108.
- Niazi, Z.** (2024). Future of Maritime Security: Navigating Complex Waters in the Indo-Pacific. *Journal of Indo-Pacific Affairs*. Volumen 7. P.112
- G. Olmo** (2022). “Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera)”. [bbc.com]. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>

Organización de Naciones Unidas (10 de diciembre, 1982). “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”. Montego Bay.

F. Orrego (1991). La ZEE: Régimen y naturaleza jurídica en el Derecho internacional. (Primera Edición). Editorial Jurídica de Chile.

E. Ramos (2007). “La ZEE: Régimen de pesca según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Legislación pesquera peruana” (tesis de Licenciatura). <https://repositorio.imarpe.gob.pe/handle/20.500.12958/2287>

J. Spykman (1944). “Estados Unidos frente al mundo”. (Primera Edición). Fondo de Cultura Económica

A. Torres (2004, 9 de noviembre). “El Mar peruano” [etorresvasquez.com.pe]. <https://www.etorresvasquez.com.pe/el-mar-peruano.html>

M. Villagómez (2023). Ecuador y las 200 millas. [lahora.com.ec]. <https://www.lahora.com.ec/esmeraldas/ecuador-y-las-200-millas-marinas/>

Wilkinson, D. (1985). On Geopolitics: Classical and Nuclear. Martinus Nijhof Publishers.

REVISTA DE INVESTIGACIÓN MULTIDISCIPLINARIA



<http://www.ctscafe.pe>

Volumen VIII- N° 23 Julio 2024

170

*Contáctenos en nuestro correo electrónico
revistactscafe@ctscafe.pe*

Página Web:
<http://ctscafe.pe>

