

Propuestas para frenar la construcción ilegal de embarcaciones pesqueras artesanales y la proliferación de astilleros ilegales



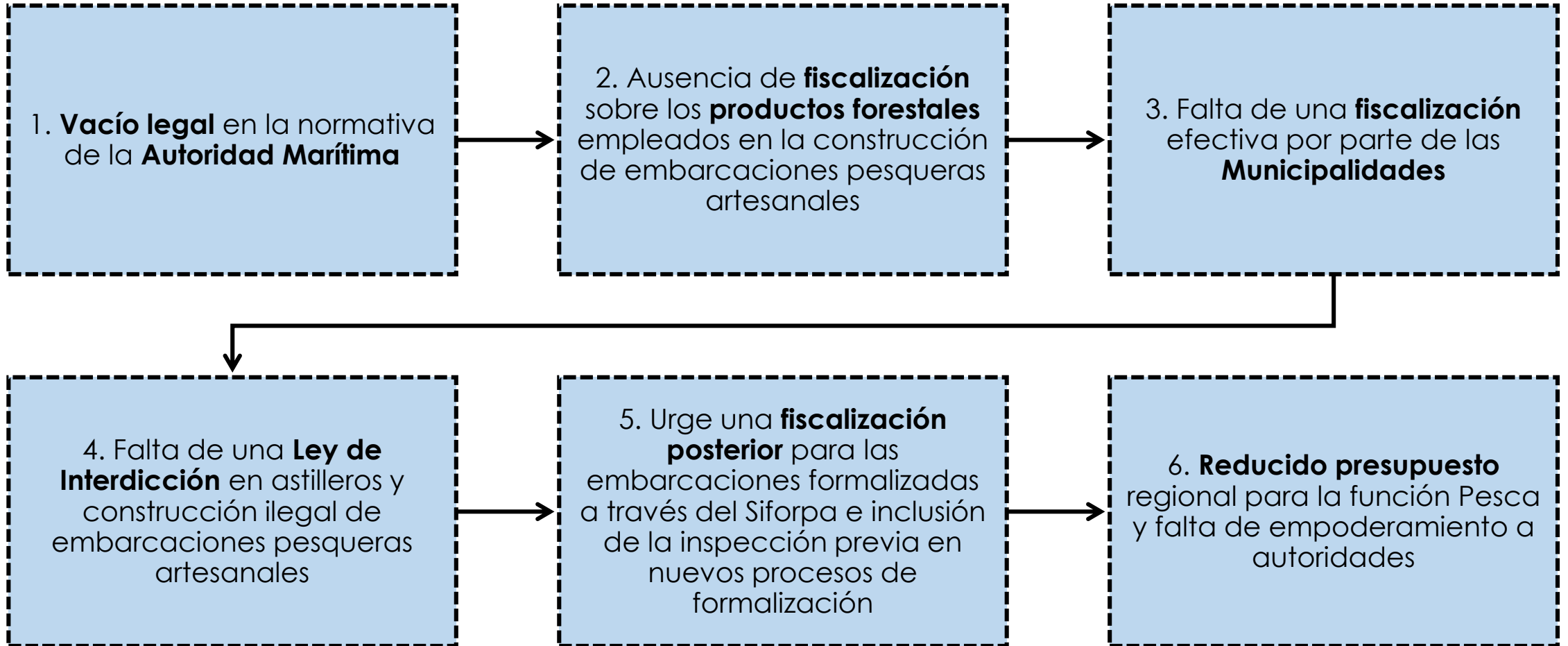
**GOBERNANZA
MARINA**

Problemática actual

- A fin de formalizar el sector pesquero artesanal, desde el **2006** se han emitido diversas normas que **prohíben** la construcción de nuevas embarcaciones.
- A pesar de ello, **se siguen construyendo** nuevas embarcaciones en astilleros que operan en la **clandestinidad**.
- El acceso a los astilleros resulta complicado. Tal es así que la autoridad ha tenido que supervisar incluso empleando **drones**.
- Existen vacíos legales y las entidades no siempre trabajan de manera articulada. Algunas veces, debido al bajo presupuesto y deficiente logística.



¿Cuáles son los principales problemas asociados a la construcción ilegal de embarcaciones y la proliferación de astilleros ilegales?



1. Vacío legal en la normativa de la Autoridad Marítima.-

- La Tabla de Infracciones y Sanciones de la Autoridad Marítima establece que el **armador** que construya una embarcación en un astillero ilegal puede ser sancionado con una multa de **2 a 5 UIT**; sin embargo, no establece sanción alguna para el propietario del astillero ilegal.

Propuesta.-

- El Mindef, a través de un Decreto Supremo, debería incorporar en su Tabla, el siguiente tipo infractor: “**operar un astillero** sin la autorización correspondiente”



1.1 La Autoridad Marítima no suele dictar medidas cautelares contra astilleros ilegales.-

- Las Capitanías de Puerto deberían dictar un mayor número de **medidas administrativas** contra los astilleros ilegales.
- Según los Artículos 763 y 765 del DS 015-2014-DE, las Capitanías de Puerto tienen competencias para dictar **medidas cautelares**, a fin de garantizar la eficacia de la resolución final.
- La Capitanía podría **decomisar** una embarcación o **clausurar** un establecimiento, por la ocupación no autorizada de área acuática; o si se construye, instala o realiza actividades dentro de la franja ribereña, sin contar con el derecho de uso de área acuática.



2. Ausencia de fiscalización sobre los productos forestales empleados para la construcción de embarcaciones.-

¿Cuál es el principal insumo en la región Piura?

Faique/Huarango y Algarrobo

Infraacción/Delito

Art. 207.3° del Reglamento de Gestión Forestal del Serfor: *“Adquirir, transformar, comercializar, exportar y/o poseer recursos y/o productos forestales, extraídos sin autorización”.*

- Multa mayor a 10 hasta 5000 UIT (Art. 209° del Reglamento de Gestión Forestal del Serfor).
- Incautación o decomiso (Art. 210.1° del Reglamento de Gestión Forestal del Serfor).

Sanción

Art. 310-A° del Código Penal señala que: *“El que adquiere, acopia, almacena, transforma, transporta, oculta, custodia, comercializa [...] productos o especímenes forestales maderables, cuyo origen ilícito, conoce o puede presumir [...]”*

- Pena privativa de libertad no menor de 4 ni mayor de 7 años

Tipos de transformación de productos forestales

Transformación primaria



¿Qué autoridades son competentes?

SERFOR Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre

AUTORIDAD REGIONAL

Transformación secundaria



¿Qué autoridades son competentes?

Oefa Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

- En los operativos en astilleros es usual encontrar productos forestales, sin los documentos que sustenten su procedencia legal.
- La fiscalización ambiental no suele ser efectiva y oportuna.
- La mayoría de investigaciones penales no logra prosperar, debido a que por el principio de intervención mínima del derecho penal, se **archivan** los casos y únicamente exhortan a las entidades. O se archiva porque no se logre identificar a los responsables de la comisión del delito.



3. Falta una fiscalización efectiva por parte de las Municipalidades Distritales.-

- Según el Art. 79° de la Ley Orgánica de Municipalidades, estas entidades tienen la función de fiscalizar que todos los establecimientos cuenten con **licencia de funcionamiento**. De lo contrario, la Municipalidad podría imponer una **sanción** al establecimiento y disponer su **clausura**. Sin embargo, en la realidad, esto no sucede; menos en los lugares en los que se ha reportado la presencia de astilleros ilegales.
- El OEFA debería **capacitar** a las Municipalidades en materia de fiscalización ambiental, a fin de que puedan cumplir esta función de manera efectiva y oportuna. Asimismo, lleven a cabo operativos en establecimientos donde se presumen funcionan astilleros ilegales, de propio oficio. (Caso: Municipalidad Provincial de Paita – solo acude cuando la Dicapi los invita a participar).
- Las Municipalidades requieren contar con un presupuesto adecuado, personal capacitado, así como normas de relevancia (Reglamento del procedimiento sancionador, CUIS, autoridades sancionadoras establecidas en el ROF, Reglamento de Supervisión, implementar una oficina de ejecución coactiva, etc).



4. Falta de una Ley de Interdicción en astilleros y construcción ilegal de embarcaciones pesqueras artesanales



Reglamento de Inspecciones y Sanciones Pesqueras y Acuícolas (Rispac) – Decreto Supremo N° 016-2007-Produce

Código 11 del Anexo del Rispac: “[...] *la construcción, modificación y reconstrucción de embarcaciones artesanales durante períodos de prohibición o suspensión.*”

- Multa: 1 UIT para aquellos armadores que construyan embarcaciones artesanales cuya capacidad de bodega supere los 5 m³ y 7 de arqueo bruto.
- Posible aplicación de una medida cautelar de paralización de la construcción.

Reglamento de Fiscalización y Sanción de las Actividades Pesqueras y Acuícolas – Decreto Supremo N° 077-2017-Prpduce

Código 18 del Anexo del presente Reglamento: “*La construcción en el país o internamiento de embarcaciones pesqueras de mayor o menor escala de bandera nacional, destinadas a realizar faenas de pesca, sin contar con la autorización previa de incremento de flota, así como la construcción de embarcaciones durante períodos de prohibición.*”

- Multa: Se determinará a través de la metodología de cálculo.

Los Artículos 45° y 46° del RFSAPA, permite al Produce ordenar –como medida correctiva o medida cautelar- el decomiso de la embarcación.

PROBLEMA: La reducida logística de las autoridades administrativas hace difícil trasladar una embarcación decomisada, pues además de camionetas, se requiere contar con una plataforma adecuada (para el caso de las embarcaciones que se encuentren listas para navegar). No existen depósitos para su internamiento. Y, en el supuesto de que las embarcaciones logren ser decomisadas, se corre el riesgo de que estas puedan ser devueltas al infractor en la vía judicial.

Propuesta SPDA → Al igual como sucede con la minería y tala ilegal, esperamos se apruebe prontamente una Ley que permita la interdicción (destrucción o inutilización) tanto de la instalación en la que funciona el astillero ilegal, así como de las embarcaciones que se construyen ilegalmente.

¡Paréntesis informativo!

Componente social en la actividad pesquera en Piura



**Créditos: Nina Pardo/Regata del Siglo
Cabo Blanco 2018**



Justificación:

A pesar de que las nuevas embarcaciones estén prohibidas, construirán o mandarán a construir una nueva embarcación porque “sus hijos tienen derecho a tener su propia embarcación”.

A tener en cuenta:

El Estado al no proveerles nuevas alternativas a qué dedicarse, hacen inevitable que estos niños que quieren ser pescadores cuando sean más grandes, terminen siendo pescadores e incrementando la flota, lo que se traduce en mayor esfuerzo pesquero.

“El niño que hoy pesca con su padre, al tener la edad suficiente querrá tener su propia embarcación y tendrá el apoyo de su familia para conseguirlo”

5. La urgencia de la fiscalización posterior para las embarcaciones formalizadas a través del Siforpa e inclusión de la inspección previa en nuevos procesos de formalización

Contexto:

- El 21 de diciembre de 2016, Produce emite el Decreto Legislativo N° 1273, mediante el cual se creó el Sistema de Formalización Pesquera Artesanal (Siforpa) y mediante el Decreto de Urgencia N° 007-2017 extiende el plazo para la formalización de embarcaciones artesanales del 19 de agosto al 31 de diciembre.
- El 31 de diciembre de 2017, el entonces ministro de la Producción, Pedro Olaechea, mediante un comunicado de prensa dio a conocer que más de 6300 propietarios de embarcaciones pesqueras se han formalizado a través del Siforpa, superando la meta inicial de 6 mil embarcaciones.
- En abril de 2018, el ex ministro de la Producción, Daniel Córdova, informó que se han formalizado más de 8 100 embarcaciones pesqueras artesanales.



¿Cuál fue la finalidad del Siforpa?

Además de simplificar los procedimientos administrativos de formalización, formalizar embarcaciones motorizadas de hasta 6.48 m3 de arqueo bruto.

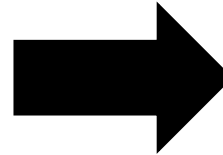
¿Qué ocurrió?

- Se formalizaron embarcaciones no contempladas en el régimen como las embarcaciones de vela.
- Se formalizaron embarcaciones construidas ilegalmente.
- Se han formalizado embarcaciones con duplicidad de número de serie de motor.

¿Qué se contempló sobre la verificación de documentación ingresada al Siforpa?

Fiscalización Posterior, de conformidad con el Art.4° del Decreto Legislativo N° 1273.

El Art. 33° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N° 27444, establece que la entidad queda obligada a verificar de oficio mediante el sistema de muestreo la autenticidad de los documentos y las informaciones proporcionadas por el administrado. Asimismo, la fiscalización posterior comprende no menos del 10% de todos los expedientes, con un máximo de 150 expedientes por semestre; cuando se trata de procedimientos de aprobación automática.



Inspección previa en próximos procesos de formalización pesquera artesanal y que se extienda a embarcaciones no motorizadas, no embarcados y a los de más de 6.48 m3 de arqueo bruto.

6. Reducido presupuesto regional para la función Pesca y falta de empoderamiento a autoridades

El presupuesto asignado a la función pesca (2012-2018) se encuentra en un rango de 0.30% y 0.56% del presupuesto total asignado a los Gobiernos Regionales Costeros. Es decir, menos de 1% del presupuesto regional asignado está destinado a la pesca artesanal. (Sueiro, 2017; actualizado por SPDA).

PROBLEMA: Deficiencias en la logística que requieren las autoridades encargadas de enfrentar la problemática de construcción ilegal de embarcaciones pesqueras artesanales y astilleros ilegales. Deficiencias tales como la falta de personal capacitado en fiscalización; vehículos que puedan permitir el traslado de funcionarios, así como el armazón o las embarcaciones mismas que se construyen ilegalmente, etc.

Propuesta SPDA → Establecer alianzas estratégicas entre el Produce, las Autoridades Regionales encargadas de la Fiscalización y las ONG, a fin de fomentar talleres de capacitación sobre Fiscalización, Procedimiento Administrativo Sancionador u otros temas que se requieran.

Aunado a ello, los Gobiernos Regionales Costeros deben trasladar las deficiencias que se presentan con respecto a la función Pesca, tanto al Ministerio de Economía y Finanzas como al Presidente del Consejo de Ministros, a fin de que pueda aprobarse un presupuesto mayor que le permita subsanar las mismas.

En algunos lugares de Piura y Tumbes, existen pobladores que amenazan y obstaculizan la labor de las autoridades que llevan a cabo operativos contra astilleros ilegales y la construcción ilegal de embarcaciones pesqueras artesanales.

PROBLEMA: Falta de empoderamiento de autoridades competentes que llevan a cabo operativos contra astilleros ilegales y la construcción ilegal de embarcaciones pesqueras artesanales

Propuesta SPDA → Llevar a cabo una labor de inteligencia previa y articulada entre las autoridades competentes que permita de alguna manera asegurar no solo la efectividad de los operativos a realizar, sino también que aseguren su integridad física. Es necesario que vayan acompañados de efectivos policiales.



GOBERNANZA
MARINA

¡Muchas gracias!

MILAGROS MITMA

mmitma-consultor@spda.org.pe

Iniciativa Gobernanza Marina - SPDA

PERCY GRANDEZ

pgrandez@spda.org.pe

Iniciativa Gobernanza Marina - SPDA