UN DÍA COMO HOY EN LA BITACORA MARÍTIMA



EFEMÉRIDES

Sucesos relevantes en el calendario marítimo en orden cronológico

Codigo Marina Mercante y Reglamento de Capitanias 1900

EFEMÉRIDES
Sucesos relevantes en el calendario marítimo en orden cronológico



Capitán de Navío SGC (r) Carlos Lema Osores
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales, como Oficial Naval de Capitanías y Guardacostas, graduado en 1973. Se ha desempeñado como: Director Ejecutivo; Director de Seguridad y Vigilancia Acuática; Director de Medio Ambiente; Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales; y Coordinador OMI-SECROCRAM, en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Director de Disciplina en la ENAMM. Jefe de Ciencias Básicas en la Escuela Naval. Comandante del B.A.P. *Río Huarmey*. Capitán de Puerto de Supe. Magister en Administración de Puertos y Transporte Marítimo en la Universidad Marítima Mundial en Suecia. Graduado en los cursos: V Especial de Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales; Comando y Estado Mayor; Básico de Estado Mayor. Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Actualmente se desempeña como asesor en la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.

RESUMEN
La presente publicación es el resultado de una investigación y recopilación sobre sucesos marítimos relevantes presentados de manera cronológica, así como sobre los días especiales instituidos oficialmente relacionados con el quehacer marítimo nacional y mundial, con la finalidad de refrescar nuestra memoria sobre dichos sucesos importantes y fomentar la conciencia marítima en los lectores de esta prestigiosa revista.

PALABRAS CLAVE
Bitácora marítima; Sucesos marítimos relevantes; Días especiales; Organización Marítima Internacional, OMI.

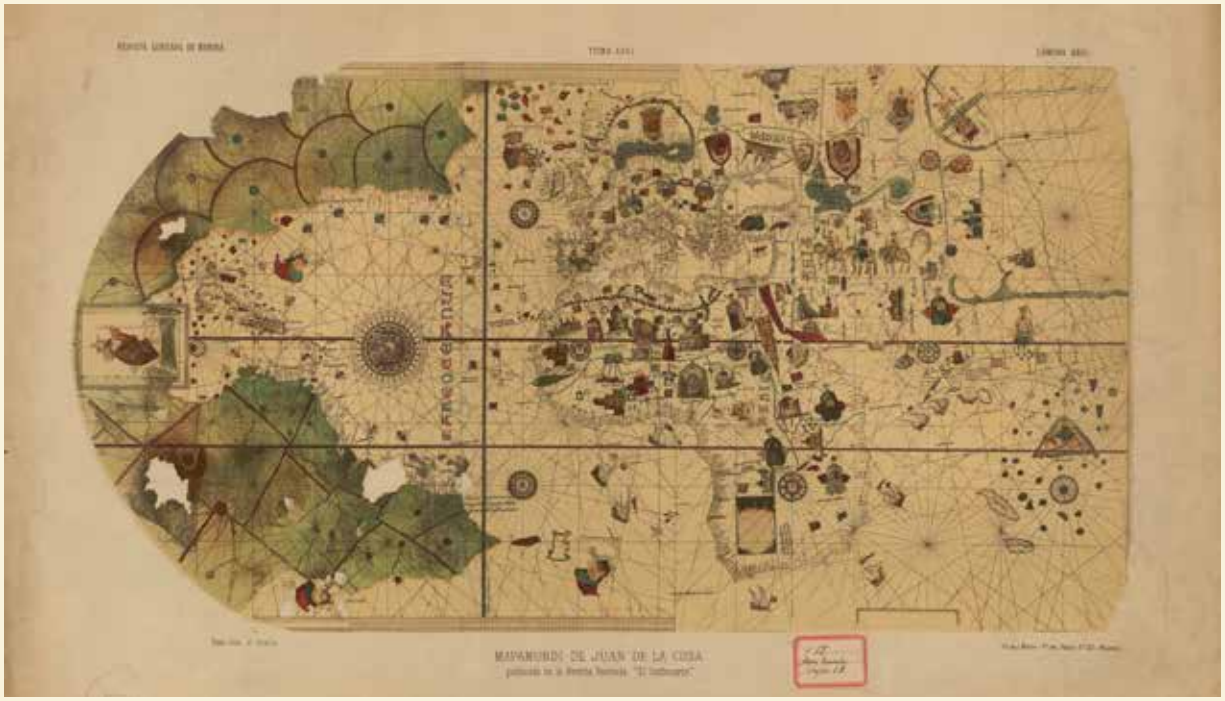
ABSTRAT
This publication is the result of a compilation and research of relevant Maritime events, presented in chronological order, as well as of special days, officially instituted, in connection with national and world Maritime affairs, with the aim of refreshing our memory of these important events and promoting maritime awareness in the readers of this prestigious magazine.

KEYWORDS
Maritime Binnacle, relevant marine events, Special days, International Maritime Organization, OMI, Maritime awareness.

PRIMERA PARTE

±1375. Aparece por primera vez la **Rosa de los Vientos**, con sus 32 rumbos y el nombre de los ocho vientos principales, en un mapamundi cuya elaboración es atribuida al geógrafo y cartógrafo judío mallorquín **Abraham Cresques** (siglo XIV-1387). Este mapamundi constituye el mapa cartográfico mas importante de la Edad Media. La Rosa de los Vientos facilita el rumbo de la navegación. En ella se representan los rumbos de los vientos, en relación con los cuatro puntos cardinales y sus puntos intermedios. De esta forma, había ocho vientos principales, cada uno con su nombre. Es empleada en la cartografía náutica actual y en los compases magnéticos. Las cartas y portulanos aparecen orientados hacia el Norte magnético, que es la dirección que marca la aguja imantada de la brújula[1].

1. WIKIPEDIA. Atlas catalán. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Atlas_Catal%C3%A1n



Primer mapamundi elaborado por Juan de La Cosa. Biblioteca Digital Hispánica, Biblioteca Nacional de España.

1500. Juan de la Cosa, (¿1460?-28 de febrero de 1510), marino y cartógrafo español, dueño y maestre de la nao *Santa María* y codescubridor de América, elabora, para los Reyes Católicos, el primer mapamundi en el que aparece América por primera vez y las tierras descubiertas[2]. Esta carta universal está expuesta al público en el Museo Naval en Madrid. Está datado en 1500 en el puerto de Santa María. Fue dibujado sobre dos pergaminos unidos, que en conjunto miden cerca de 2 metros por 1 metro. Está sobre una red de rosas de los vientos unidas por rumbos, al estilo de los portulanos, con el trópico de Cáncer como eje; no incluye graduación de latitudes y longitudes. Fue ricamente decorado con pan de oro, colores y abundantes figuras de barcos y personajes míticos o religiosos. Puede ser considerado el mapa patrón en que se resumía la mas ajustada representación del mundo y del que los cosmógrafos sacaban las cartas de navegación para uso de los pilotos en viajes posteriores[3].

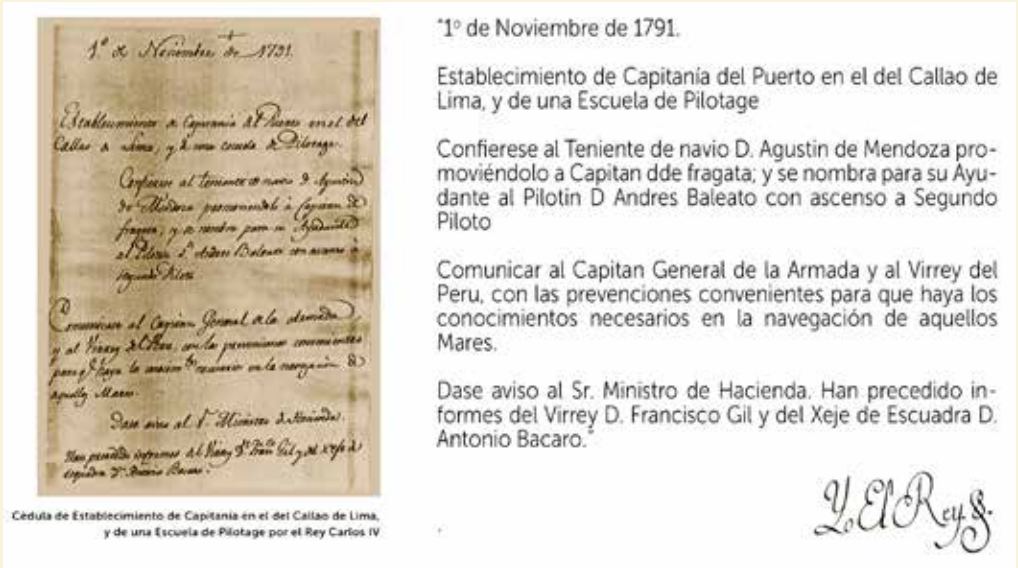
28 de noviembre de 1520. Fernando de Magallanes, militar, explorador, marino y navegante portugués, conocido también como Hernando de Magallanes, navega a través del canal natural ubicado en el extremo sur del continente americano, entre la Patagonia, la Isla Grande de Tierra del Fuego y varias islas ubicadas al oeste de esta, hacia el océano Pacífico, que permite

2. FUNDACIÓN MUSEO NAVAL. Juan de la Cosa y le época de los descubrimientos [video]. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=KwGoayQ3lxs#action=share
3. FUNDACIÓN MUSEO NAVAL, op. cit.
GEOINSTITUTOS. Juan de la Cosa. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.geoinstitutos.com/quien_fue/juan_cosa.asp
PÉREZ ROSSEL, Guillermo. El mapa de Juan de la Cosa. 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://viajes.elpais.com.uy/2015/10/12/el-mapa-de-juan-de-la-cosa/

unir el océano Atlántico con el Pacífico, denominado posteriormente **estrecho de Magallanes**. A través de la ruta de occidente, descubrió las islas de las Especias (hoy islas Molucas, Indonesia). La expedición había partido el 20 de setiembre de 1519, durante el reinado de Carlos I, rey de España, a bordo de cinco embarcaciones. En abril de 1521, a la muerte de Magallanes a manos de los nativos de la isla Mactán, Filipinas, **Juan Sebastián Elcano**, marino español, asumió el mando de la expedición, y completó la **primera circunnavegación de la Tierra**, hasta arribar a Sanlúcar de Barrameda, España, el **6 de setiembre de 1522**, a bordo de la nave *Victoria*.

1 de abril de 1544. Con motivo del anuncio del arribo del primer virrey, el Cabildo nombró al **capitán Juan Arrechaga**, señor del navío San Andrés, en el cargo de **capitán y guarda del puerto del Callao**, para que ningún navío saliera del puerto en tanto Justicia y Regimiento lo dispusieran[4]. Fue así la **primera autoridad marítima** que tuvo el puerto y el Virreinato del Perú.

19 de noviembre de 1567. Zarpa del puerto del Callao el marino **Álvaro de Mendaña y Neyra**, quien se hace a la vela comandando una primera expedición, en demanda de la fabulosa Terra Australis Incognita, un supuesto gran continente que se imaginaba existía al sur del Pacífico, donde se encontraban las minas de oro del rey Salomón. Luego de una audaz travesía, **descubrió las islas Salomón**, pertenecientes al grupo de islas de la Oceanía. El 18 de octubre de 1595, durante su segunda expedición en la que descubrió las islas Marquesas, Mendaña murió en la isla de Santa Cruz, afectado por la malaria. Se hizo cargo de la expedición su esposa **Isabel Barreto, primera mujer navegante y expedicionaria**[5]. En recuerdo de esta expedición, mediante Decreto Supremo N° 8[6] del 8 de mayo de 1967, se declaró la



Cédula de Establecimiento de Capitania en el del Callao de Lima, y de una Escuela de Pilotage por el Rey Carlos IV

1° de Noviembre de 1791.

Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao de Lima, y de una Escuela de Pilotage

Confierese al Teniente de navio D. Agustin de Mendoza promoviéndolo a Capitan dde fragata; y se nombra para su Ayudante al Pilotin D Andres Baleato con ascenso a Segundo Piloto

Comunicar al Capitan General de la Armada y al Virrey del Peru, con las prevenciones convenientes para que haya los conocimientos necesarios en la navegación de aquellos Mares.

Dase aviso al Sr. Ministro de Hacienda. Han precedido informes del Virrey D. Francisco Gil y del Xeje de Escuadra D. Antonio Bacaro.

Y. El Rey §.

Creacion Capitania de Puerto del Callao Real Cédula 1 nov 1791.

4. MARIÁTEGUI OLIVA, Ricardo. *El Callao, asilo de las leyes y de la libertad. Historia del primer puerto del Perú*. Lima, Talleres Gráficos Cecil. 1957, p. 44.
5. PUEBLOS ORIGINARIOS. Alvaro de Mendaña y Neyra. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://pueblos originarios.com/biografias/mendana.html
6. Orden General de la Armada N° 18 del 08 mayo 1967.

semana del 13 al 19 de noviembre de 1967 como "La Semana del Mar: IV Centenario del Primer Viaje a la Oceanía desde el Perú". El 19 de noviembre de 1967, el entonces presidente del Perú, Fernando Belaunde Terry, develó una estela de piedra que perenniza el homenaje al hombre peruano del mar, durante la ceremonia final de la **"Semana del Mar"** llevada a cabo en el Muelle de Guerra, en el puerto del Callao.

1 de noviembre de 1791. Se crea la Capitanía de Puerto del Callao, mediante Real Orden del Rey Carlos IV de España y bajo el virreinato del Bailío Frey Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, oficial de marina y caballero de la orden de San Juan, "para que controlara la actividad marítima"[7]. Nombró para dicho cargo al **capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas**[8], de origen moqueguano, y como ayudante al **segundo piloto de la Armada Andrés Baleato**. Siete años después se creó la Capitanía de Puerto de Valparaíso, mientras que las de Guayaquil y Concepción se fundaron en 1802. Estas tres estuvieron bajo la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao, creado en 1799[9].

8 de marzo de 1793. Se instituye el empleo de capitán de puerto mediante las **Ordenanzas Generales de la Armada Real**, en las que se dispone a través del artículo 2, de la Primera Parte, del Título Sétimo, Tratado Quinto: Sobre la Gobernación Militar y Marinera de la Armada en general y uso de sus Fuerzas en la Mar, **"De la policía general de los puertos y otros cualquier fondeaderos a cargo de los capitanes de puerto y de las demás obligaciones de estos"**, que:

> "A fin de que estas reglas tengan su cumplido efecto, habrá en cada puerto de comercio de estos reinos de Europa y en los de las demás partes del mundo en que pareciere oportuno su establecimiento, un jefe o cabo, denominado capitán de puerto, que las lleve a la práctica y vele contra su infracción por cuantos concurrieron al de su cargo"[10].

1794. Los bergantines *Peruano* y *Limeña* arriban de España, por el cabo de Hornos, para servir de guardacostas[11]. Fueron asignados al Apostadero del Callao, recientemente creado por el virrey Francisco Gil de Taboada y Lemus (1790-1796). Ambos navíos se constituyen en las **primeras unidades guardacostas** con las que contó el Virreinato del Perú.

1805. El almirante e hidrógrafo irlandés **Francis Beaufort** diseña la **escala de la fuerza de los vientos, que adoptó su apellido**, para indicar la velocidad del viento en nudos. La escala inicial no tenía velocidades de vientos, sino que detallaba un conjunto de condiciones cualitativas desde 0 a 12, según cómo una nave actuaría bajo cada una de ellas, desde "apenas suficiente para maniobrar" hasta "insostenible para las velas". Cuanto más bajo es el valor, significa que se tendrá menos dificultad para maniobrar en la navegación. Y

7. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Real Armada en el Pacífico Sur: El Apostadero Naval del Callao. 1746-1824*. Madrid: Iberoamericana Vervuert. 2015, p. 41.
8. ORTIZ SOTELO, Jorge. Agustín de Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao. 1994. En: *Derroteros de la Mar del Sur*. Nro. 2.
9. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. 1 de noviembre de 1791: establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao. 18 de noviembre de 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://lucidez.pe/opinion/1-de-noviembre-de-1791-establecimiento-de-la-capitania-de-puerto-del-callao-por-michel-laguerre/
10. Ordenanzas Generales de la Armada Real, del 8 de marzo de 1793.
11. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima: Museo Naval del Perú, tomo I, p. 66.



Creacion Marina de Guerra del Perú - Alm Martin Guise.

cuánto más alto, cada vez será más complicado[12]. La escala de Beaufort actual contempla desde calma hasta huracanado, y está basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento[13]. En 1874, la escala de Beaufort fue adoptada por la Organización Meteorológica Mundial (WMO).

8 de octubre de 1821. Se crea la Marina de Guerra del Perú. Al arribar la expedición libertadora al país, el Generalísimo don José de San Martín, a título de Protector de la Nación, nombra a don Bernardo de Monteagudo como ministro de Guerra y Marina, y como comandante general de la Marina a don Jorge Martín Guisse. De este modo quedó organizada la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

22 de mayo de 1845. Se crea la Factoría del Estado, durante el gobierno del mariscal Ramón Castilla y Marquesado, y que a partir de 1867 se le llamó **Factoría Naval de Bellavista**. Así se dio inicio a las construcciones y reparaciones navales en el Perú republicano, actividad que pasó a ser liderada posteriormente por los Servicios Industriales de la Marina (SIMA).

12 de agosto de 1858. Se instala el primer cable submarino telegráfico transatlántico que unió Irlanda (Foilhommerum Bay) y Canadá (Terranova), cubriendo una distancia de 3000 kilómetros[14]. Unos años antes, en 1852, Francia y el Reino Unido habían sido los primeros países en quedar unidos por un cable submarino de comunicaciones a través del canal de la Mancha, que cubría una corta distancia de 20 millas. Actualmente, el empleo del cable submarino de fibra óptica continúa siendo muy importante, considerando que la transmisión de voz y datos se efectúa con mayor fiabilidad y seguridad y es menos costoso que hacerlo por satélite.

1855. La Agencia de Comercio Británica publica en dos partes el **Código Internacional de Señales** (**Interco,** del inglés **International Code of Signals**). La primera parte contenía señales internacionales, y la segunda, señales para las comunicaciones exclusivamente británicas. El Interco es un sistema utilizado por los barcos para comunicar mensajes importantes acerca de los movimientos

12. WEATHER ONLINE. Sir Francis Beaufort. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.weatheronline.co.uk/reports/weatherbrains/Sir-Francis-Beaufort.htm
13. MASMAR. Escala Beaufort y Douglas. Los vientos y la mar. 9 de noviembre de 2013. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.masmar.net/esl/Apuntes-N%C3%A1uticos/Meteorolog%C3%ADa/Escala-Beaufort-y-Douglas.-Los-vientos-y-la-mar2
14. GUILLÉN, Beatriz. El primer cable submarino de la historia duró solo tres semanas. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/tecnologia/2016/05/27/actualidad/1464352294_380991.html

del buque o sobre las intenciones del capitán, principalmente en aquellos casos en que existen obstáculos en el idioma. Las señales pueden enviarse mediante banderas, código Morse, semáforo o radio. La agencia revisó el código en 1887, para ser luego modificado en la conferencia internacional de Washington en 1889. La Conferencia Radiotelegráfica Internacional de Washington consideró en 1927 propuestas para una nueva revisión del código, que se trabajaron hasta completarlas en 1930, y fue adoptada por la Conferencia Internacional realizada en Madrid en 1932. En 1947, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) sugirió que el código internacional debía estar bajo el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI). El código fue revisado por la Cuarta Asamblea de la OMI en 1964, tomando en cuenta las recomendaciones de la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el mar (SOLAS) de 1960. La versión oficial del **Código Internacional de Señales en 1965**[15].

1862. Se aprueba por Decreto Supremo y entra en vigor el primer "Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías", presentado por el doctor José T. Flores. Años más tarde, por decreto supremo del 31 de enero de 1887 se aprobó y entró en vigor el **"Código de Capitanías y de la Marina Mercante"** en reemplazo del aprobado en 1862. El 13 de marzo de 1900, por decreto supremo, se aprueba y entra en vigor el **"Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías de los Puertos de la República"**, formulado por el doctor José T. Flores y que reemplazó al de 1887. El 13 de noviembre de 1922 se expide el **"Reglamento de la Marina Mercante y Capitanías"** en reemplazo del Código de 1900. Por Decreto Supremo 21, del 31 de octubre de 1951, se aprueba y entra en vigor el **"Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional"**, que sustituyó al de 1922. Mediante Decreto Supremo 002-87-MA, del 9 de abril de 1987, se aprobó el **"Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres"**, que sustituyó al reglamento de 1951. Por Decreto Supremo 028 DE/MGP, del 25 de mayo de 2001, se aprobó el **Reglamento de la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres**, que sustituyó al de 1987. Finalmente, con Decreto Supremo 015-2014-DE, del 26 de noviembre de 2014, se aprobó el **Reglamento del Decreto Legislativo 1147, "que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas"**, que sustituyó al de 2001.

1867. Thomas Gray (1832-1890), secretario asistente del Departamento Marítimo de la Junta Británica de Comercio, a la que ingresó en 1951 como ayudante, escribe sus **versos nemotécnicos sobre las reglas para prevenir abordajes**, que lo hicieron famoso en todo el mundo marítimo[16]:

> "Si a estribor ves colorado debes con cuidado obrar, gobierna a uno u otro lado, modera, para o da atrás".
>
> "Si acaso sobre babor el verde se deja ver, sigue avante ojo avizor débese el otro mover".
>
> "Si da verde con el verde o encarnado con su igual, entonces nada se pierde y sigue a rumbo cada cual".

15. U.S. NAVAL OCEANOGRAPHIC OFFICE. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. Bethesda, Maryland: National Imagery and Mapping Agency. 1969, revisado en 2003.
16. ALL AT SEA. The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. 26 de enero de 2017. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/

"Si ambas luces de un vapor por la proa has avistado, haz de caer a estribor dejando ver a tu encarnado".

"Un buque que alcanza a otro, debe gobernar para mantenerse claro".

17 de noviembre de 1869. Se inaugura el canal de Suez, ubicado en la península del Sinaí, Egipto, para la navegación marítima. Unió el mar Mediterráneo con el mar Rojo y acortó los viajes entre Europa y Asia. De esta manera, evitó realizar una larga travesía que demandaba circundar el África y bordear el cabo de Buena Esperanza (Good Hope). Constituye la ruta comercial marítima más utilizada del mundo, en la que dos de cada tres buques que cruzan el canal transportan petróleo. Su construcción tomó 10 años y estuvo a cargo del ingeniero y diplomático francés **Ferdinand Marie de Lesseps**. Trabajaron 1,5 millones de egipcios, de los que se calcula fallecieron unos 125,000 durante la obra. Tiene una longitud de 193,3 kilómetros (120 millas), desde Port Said, en el Mediterráneo, hasta Port Tawfik, en la bahía de Suez. Presenta 24 metros de profundidad y 205 metros de ancho a 11 metros de profundidad. Permite la navegación de buques de un calado de hasta 66 pies y de un peso muerto (DWT) de 240,000 TM. La mayor parte del canal es de una sola vía, aunque existen algunos lugares habilitados para doble tránsito, por lo que el tránsito se hace en convoyes[17].

1875. Se dispone el uso en los buques **de la Marca de Plimsoll** o Disco Plimsoll. Su nombre oficial es Marca de Francobordo. Recibió su nombre en honor del parlamentario británico **Samuel Plimsoll**, quien impuso su uso[18]. Sirve para fijar el máximo calado (mínimo francobordo) con el que puede navegar un buque en condiciones de seguridad. De esta manera se limitaba el calado hasta el cual podrían cargar. Años más tarde, el 5 de julio de 1930, se lleva a cabo en Londres la Conferencia Internacional sobre Línea de Máxima Carga, convocada por varios gobiernos, entre ellos el Perú, y se adopta el primer convenio internacional al respecto con el fin de promover la seguridad de la vida y de la propiedad en el mar. Se establecen de común acuerdo los principios y normas respecto a los límites hasta los cuales los buques pueden ser cargados. Al entrar en funciones la Organización Marítima Internacional, OMI, esta asume la secretaría del convenio. El 5 de abril de 1966 se adopta, en su reemplazo, el actual **Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, LL66**, que entró en vigor el 21 de julio de 1968[19].

15 de febrero de 1902. Se promulga el Código de Comercio, cuyo **Libro Tercero** trataba lo referente al **Comercio Marítimo**. Entró en vigor el 1 de julio del mismo año y se mantiene vigente a la fecha, con algunas enmiendas posteriores. Se basa fundamentalmente en el código español de 1885. Su Libro Tercero está conformado por cinco secciones: "De los buques", "De las personas que intervienen en el comercio marítimo", "De los contratos especiales del comercio marítimo", "De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo" y "De la justificación y liquidación de las averías".

17. SUEZ CANAL AUTHORITY. Historical outline. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx
18. WIKIPEDIA. Marca de francobordo. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Marca_de_francobordo
19. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Resumen de los Convenios de la OMI. Organización Marítima Internacional. 1999.

20 de junio de 1903. Se crea la Comisión Hidrográfica[20], compuesta por oficiales del Cuerpo General de la Armada, dependiente del Ministerio de Guerra y Marina, con la misión de administrar, operar e investigar las actividades relacionadas con las ciencias del ambiente en el ámbito acuático, en los campos de hidrografía, cartografía náutica; geomática; oceanografía física; meteorología marítima y señalización náutica, con el fin de contribuir al desarrollo nacional, brindar apoyo y seguridad en la navegación a las unidades navales y a los navegantes en general. En 1934 se constituye, en su reemplazo, el Servicio de Hidrografía y de Faros[21], que años más tarde, el 15 de junio de 1964, fue elevado a la categoría de Dirección de Hidrografía y de Faros, y posteriormente, en la que es hoy, la **Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina (DIHIDRONAV)**.

3 de noviembre de 1906. Se establece la señal del Código Morse, 3 puntos 3 rayas y 3 puntos (Sos), como la **señal marítima internacional estándar de socorro**, durante la Convención Internacional Radiotelegráfica realizada en Berlín, Alemania: "Los buques en peligro utilizarán la siguiente señal: "• • • – – – • • •" repetida en breves intervalos"[22].

15 de abril de 1912. Hundimiento del transatlántico británico RMS *Titanic*, durante su viaje inaugural desde el puerto de Southampton, Reino Unido, en demanda del puerto de Nueva York, Estados Unidos, en la noche del 14 al 15 de abril de 1912. Fue una de las mayores tragedias marítimas en tiempo de paz y la más fatal de la época, ya que ocasionó la pérdida de 1514 vidas de las 2,223 personas que iban a bordo. Este siniestro llevó al Reino Unido a convocar a las naciones marítimas a una conferencia para elaborar el primer convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, conocido como Convenio SOLAS, por sus siglas en inglés "Safety Of Life At Sea". La conferencia se llevó a cabo del 12 de noviembre de 1913 a enero de 1914. El convenio no llegó a entrar en vigor debido al estallido de la Primera Guerra Mundial el 28 de junio de 1914.

1917. Se crea la escala de Douglas para medir la altura de las olas de manera estandarizada. Toma su nombre del apellido de su creador, el vicealmirante inglés **Henry P. Douglas**, cuando dirigía el Servicio Meteorológico de la Armada Británica. La escala consta de dos códigos, uno para estimar el estado del mar (10 grados en función de la altura que presentan las olas), y otro para describir la altura de las olas. La necesidad de hacer una estimación visual sin necesidad de aparatos de medida ha hecho que esta escala siga vigente en nuestros días.

5 de agosto de 1919. Se establece la organización que tendrá la **Dirección General de la Marina**[23], recientemente creada en el Ministerio de Guerra y Marina, y se crea, como uno de sus organismos subordinados, la Dirección de Capitanías, actual Dirección General de Capitanías y Guardacostas, conformada por tres dependencias:

Primera: Servicio de Capitanías del Callao y demás puertos de la República.

Segunda: Marina Mercante; servicio de prácticos; reconocimiento, arqueos y peritajes.

20. MINISTERIO DE GUERRA. *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina*. Tomo 3. Lima: Ministerio de Guerra. 1903.
21. Decreto Supremo 3, del 8 de junio de 1934. Orden General de la Armada, nro. 9. 12 de junio de 1934.
22. JORGE, Miguel. Qué significa realmente SOS, la señal de socorro que se usa en todo el mundo desde la tragedia del *Titanic*. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.gizmodo.com/que-significa-realmente-sos-la-senal-de-socorro-que-se-1820764733
23. Decreto Supremo del 5 de agosto de 1919. Orden General de la Armada, nro. 12, del 8 de agosto de 1919.

Tercera: Industrias marítimas en sus diversos ramos.

1 de agosto de 1947. El Perú declara que la soberanía y jurisdicción[24] nacionales se extienden a la **plataforma submarina o zócalo continental** o insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualesquiera que sean la profundidad y extensión que abarque dicho zócalo, y que **se ejercen también sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional**, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria **para preservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren**. Declara, igualmente, que para dichos fines **ejercerá control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano** en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar **a una distancia de 200 millas marinas**, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos.

6 de marzo de 1948. Se adopta el convenio internacional por el que se constituye la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), como una agencia especializada de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido, con el fin de fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. En 1982, mediante enmienda al convenio, se le cambió de nombre por el actual de **Organización Marítima Internacional (OMI)**. El convenio constitutivo de la OMI entró en vigor en 1958 y la Asamblea de esta nueva organización se reunió por primera vez el 9 de enero de 1959. En el marco de este foro mundial se han adoptado los principales instrumentos protocolares (convenios, protocolos, acuerdos) que regulan el transporte marítimo internacional. El 15 de abril de 1968 el Perú se constituyó en Estado miembro de la Organización Marítima Internacional, OMI[25].

14 de febrero de 1950. Se constituye el Servicio Industrial de la Marina[26], al asumir las funciones del ex Departamento Industrial del Arsenal Naval del Callao, para satisfacer las necesidades de las Unidades de la Armada, tanto para atender las solicitudes de la Marina Mercante Nacional y entidades privadas, tales como efectuar el mantenimiento, la modernización, el diseño y la construcción de las unidades de la Marina de Guerra del Perú y proyectos relacionados con la industria naval y metalmecánica.

18 de agosto de 1952. Se crea la Comisión Permanente de Pacífico Sur (**CPPS**) mediante el convenio sobre organización de dicha comisión, adoptado durante la "Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur", y suscrito, en Santiago de Chile, por los gobiernos de Chile, Ecuador y el Perú, para coordinar las políticas marítimas de sus Estados miembros, principalmente en lo que se refiere a la conservación, la explotación y el aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos del mar. Colombia se adhirió el 9 de agosto de 1979. Mediante Resolución Legislativa 12305 del 6 de mayo de 1955, el Perú ratifica el convenio, con el cúmplase por Decreto Supremo del 10 de mayo de 1955.

24. Decreto Supremo 781.
25. Resolución Suprema 178, del 12 de marzo de 1968.
26. Decreto Supremo 13. Orden General de la Armada, nro. 3, del 17 de febrero de 1950.



14 de febrero de 1950.- Se constituye el Servicio Industrial de la Marina.

8 de octubre de 1953. Se autoriza la erección de una Grada en el Arsenal Naval del Callao[27], para la construcción de barcos petroleros, considerando que la reciente terminación del Taller de Construcciones Navales permitirá la implantación en el Perú de una industria pesada destinada, entre otras actividades, a las construcciones de buques, de preferencia tipo petrolero, hasta de 10,000 TM de desplazamiento.

8 de abril de 1958. Se crea la Oficina Naviera Comercial[28] bajo las órdenes de un oficial superior de la Armada y dependiente del Comandante General de la Marina, con el fin de administrar todas las actividades y explotación de los buques auxiliares de la Armada, y cooperar con el Estado Mayor General de Marina en el proceso de planeamiento logístico.

13 de noviembre de 1958. Se crea el Museo Naval del Perú[29], en la calle Jorge Chávez del puerto del Callao, bajo el lema de "sostener el culto a las glorias de la Armada y custodiar su tradición naval". Está constituido por todas aquellasreliquias,prendas,libros,documentos, armas, medallas, condecoraciones, joyas de valor histórico relacionadas con la Marina de Guerra, así como por todos los objetos que se adquieran en el futuro, ya sea mediante compra o donación.

1 de diciembre de 1959. Se realiza la suscripción del Tratado Antártico a cargo de los Gobiernos de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, la Unión del África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Estados Unidos, países que habían llevado a cabo actividades científicas en la Antártida y sus alrededores durante el Año Geofísico Internacional (AGI) de 1957-1958, reunidos en Washington, Estados Unidos, con el fin de asegurar el uso de la Antártida exclusivamente para fines pacíficos y la continuación de la armonía internacional en la Antártida que promueva los propósitos y principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas. Prohíbe toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares y los ensayos de toda clase de armas. Entre los signatarios del Tratado hay siete países (Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y

27. Resolución Suprema 347. Orden General de la Armada, nro. 20, del 14 de octubre de 1953.
28. Resolución Ministerial EM-808. Orden General de la Armada, nro. 7, del 12 de abril de 1958.
29. Decreto Supremo 31. Orden General de la Armada, nro. 37, del 14 de noviembre de 1958.

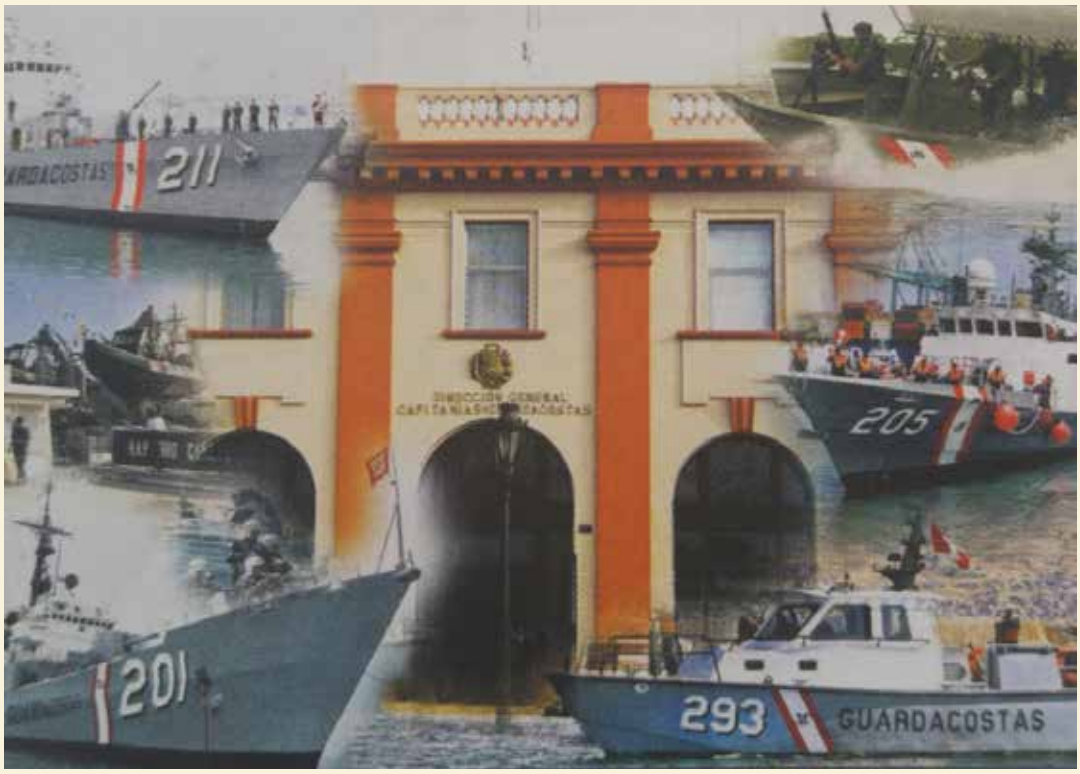
el Reino Unido) con reclamos territoriales. El tratado entró en vigor el 23 de junio de 1961. El Perú se adhirió mediante Resolución Legislativa 23307 y entró en vigor para nuestro país el 10 de abril de 1981.

6 de diciembre de 1963. Se crea el Instituto del Mar del Perú[30], Imarpe, como organismo público descentralizado, dependiente del Sector Defensa, Marina de Guerra del Perú, con el fin de planear, dirigir, ejecutar y coordinar a nivel nacional, las investigaciones científicas destinadas a lograr el máximo aprovechamiento de los recursos del mar jurisdiccional, así como de los recursos subyacentes en el fondo del mar y los de aquellos que contienen las aguas continentales. La presidencia del Consejo Directivo del IMARPE recae en un oficial almirante, en situación de retiro, de la Armada peruana. Al crearse el Imarpe este asume las funciones del Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas y del Instituto de Investigaciones de Recursos Marinos que habían estado funcionado, desde 1960, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y de la Organización Mundial para la Alimentación y la Agricultura (FAO). El 7 de abril de 1970 el Imarpe paso a depender del Sector Pesquería [31].

18 de marzo de 1967. Siniestro del buque tanque *Torrey Canyon*, de bandera liberiana, superpetrolero capaz de transportar hasta 120 000 toneladas de petróleo y de 300 metros de eslora, construido en Estados Unidos en 1959. Durante su navegación, a una velocidad de 17 nudos, embarranca, por error humano, contra los arrecifes de Seven Stones, en el archipiélago de las Sorlingas (Scilly Islands), al suroeste del condado de Cornwall (Inglaterra), cuando se dirigía al puerto inglés de Milford Haven. El violento impacto abrió seis de sus tanques de carga y ocasionó que las 120 000 toneladas de crudo se derramaran rápidamente al mar (unos 860 000 barriles), lo que produjo una inmensa marea negra, que alcanzó las costas de Cornwall, la isla de Guernsey y la costa francesa de la Bretaña. La mancha de crudo contaminó alrededor de 180 kilómetros de costas inglesas y 80 kilómetros de costas francesas. Murieron unas 15 000 aves marinas, junto a una enorme cantidad de vida marina donde se dispersó la mancha de petróleo. El empleo de ingentes cantidades de dispersantes, para combatir el derrame, causó graves daños adicionales a la fauna y flora de la zona. El superpetrolero *Torrey Canyon* terminó por hundirse definitivamente el 21 de abril de 1967[32]. Este desastre llevó a que la Organización Marítima Internacional, OMI, estableciera un nuevo organismo dentro de su organización: el Comité Jurídico, y a la adopción de nuevas normas internacionales, como el Convenio Internacional sobre Intervención en Altamar, de 1969; el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del mar por Hidrocarburos, de 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) y el Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización, de 1971. Asimismo se enmendó el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas por Hidrocarburos, Oilpol 1954, antecesor del actual Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Convenio Marpol, adoptado en 1973.

23 de setiembre de 1969. Se crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, como un Cuerpo Auxiliar de la

30. Decreto Supremo 21 (ampliado por Decreto Supremo 7, del 20 de marzo de 1964).
31. Decreto Ley 18204.
32. DÍAZ ESPIÑEIRA, Paloma. El desastre ecológico que propició la protección de los mares. [Consulta: 17 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://espanafascinante.com/nautica/hundimiento-del-torrey-canyon/



23 setiembre 1969 – Se crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.

Marina de Guerra del Perú[33], bajo la autoridad del director general de Capitanías y Guardacostas, para ejercer las funciones de Policía Marítima, fluvial, lacustre y pesquera; de control y vigilancia del litoral; del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como del control y protección de los recursos y riquezas naturales, y, en general, de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático. Establece que el Ministerio de Marina determinará la organización que debe tener el cuerpo que se crea, así como los medios materiales necesarios para el debido cumplimiento de las funciones a que se refiere el artículo 1 de su Ley de Creación y de las que le asigne la Ley Orgánica de la Marina y el Reglamento de Capitanías; también debe estudiar y proponer el Plan de Constitución del Cuerpo y de adquisición de los elementos náuticos. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas administra, norma, fiscaliza y ejerce control y vigilancia sobre las áreas acuáticas y las actividades que se desarrollan en ellas, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, los ríos y los lagos navegables, proteger el medio ambiente y reprimir las actividades ilícitas, haciendo cumplir sus propias normas, la de otros sectores y los instrumentos internacionales de los que el Perú es Parte. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas constituye la **Autoridad Marítima Nacional**[34].

33. Decreto Ley 17824. Orden General de la Armada, nro. 38, del 26 de setiembre de 1969.
34. Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, y Decreto Legislativo 1147, Ley que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional. Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

13 de noviembre de 1972. Se adopta el Convenio internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias (Convenio de Londres), el cual ha sido reemplazado por el Protocolo de 1996 relativo a dicho convenio, que entró en vigor en 2006. "Vertimiento" se define como toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones, así como toda evacuación deliberada de esos propios buques o plataformas. El Protocolo de 1996 prohíbe todo vertimiento, excepto los desechos aceptables que figuran en la llamada "lista de vertidos permitidos", contenida en un anexo. El Perú es Estado Parte del Protocolo de Londres, conforme a lo ratificado mediante Decreto Supremo 022-2018-RE del 16 de junio de 2018.

20 de octubre de 1972. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes en la Mar, COLREG 72 (Colission Regulations), con el fin de actualizar y sustituir el reglamento que formaba parte del Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, de 1960, y entró en vigor el 15 de julio de 1977. A la fecha ha recibido varias enmiendas. Como antecedentes, en 1863, el Departamento de Comercio británico había establecido por vez primera las "Reglas sobre el Tráfico en el Mar" (Rule of the Road at Sea), que sirvieron de base para la elaboración de las normas actualmente vigentes. En 1889, Estados Unidos convocó en Washington a una conferencia internacional marítima, la cual adoptó, en 1890, las "reglas para prevenir abordajes", que entraron en vigor en 1897. El Perú es Estado Parte del Convenio Colreg de conformidad con el Decreto Ley 22712 del 3 de 0ctubre de 1979.

2 de noviembre de 1973. La OMI adopta el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Marpol (Marine Polution). Reemplazó al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (Oilpol), adoptado el 12 de mayo de 1954. **En 1978, se adoptó un protocolo** al convenio en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977. Considerando que el convenio Marpol 1973 aún no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 lo absorbió. El nuevo instrumento entró en vigor el 2 de octubre de 1983. **En 1997, se adoptó un nuevo protocolo** para introducir enmiendas en el convenio y añadir el anexo VI. El Convenio Marpol es el principal tratado internacional que norma sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques, por causas operacionales o accidentales. El convenio tiene seis anexos técnicos para prevenir la contaminación: por hidrocarburos (**anexo I**), por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (**anexo II**), por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (**anexo III**), por las aguas sucias de los buques (**anexo IV**), por las basuras de los buques (**anexo V**), y para prevenir la contaminación atmosférica por los buques (**anexo VI**). El Perú es Estado Parte de este convenio de conformidad con el Decreto Ley 22703 del 25 de setiembre de 1979 y del Protocolo de 1978 aprobado con Decreto Ley 22954 del 26 de marzo de 1980.

17 de octubre de 1973. Se crea el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)[35], como asociación civil sin fines de lucro con el fin de consolidar en el pueblo peruano una sólida conciencia marítima nacional, que lo haga cada vez más respetable y respetado en el concierto de naciones del orbe.

35. Decreto Supremo 015-73-MA.

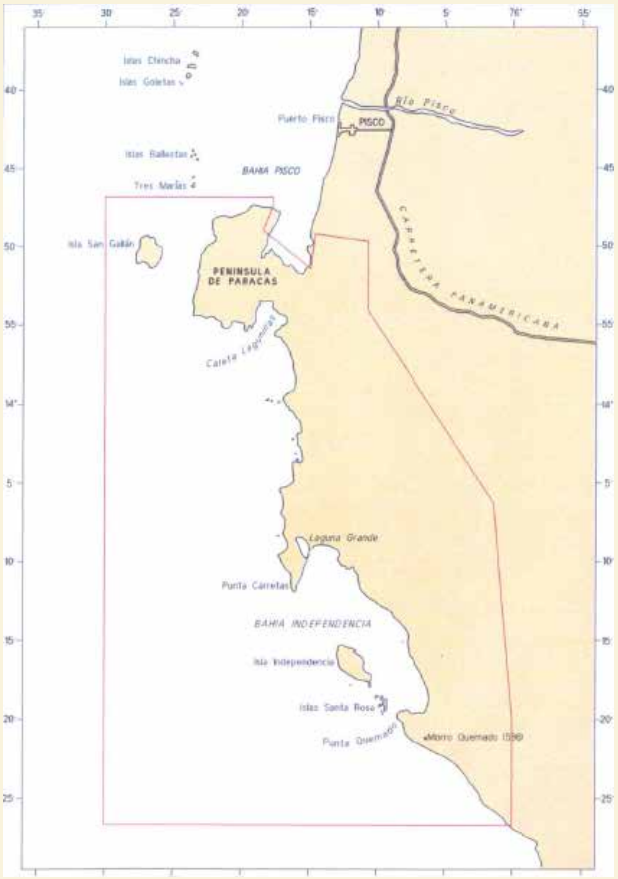
1 de noviembre de 1974. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS[36]. Es considerado el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques, pues establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las disposiciones del convenio. Para tal efecto, se estipulan reconocimientos e inspecciones, así como la expedición de la certificación correspondiente. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Estados Parte inspeccionar los buques de otros Estados Parte, si hay motivos fundados para creer que un buque dado y su correspondiente equipo no cumplen sustancialmente las prescripciones del convenio. Este procedimiento es conocido como "supervisión por el Estado rector del puerto". Como antecedentes de este convenio, en 1914 se adoptó su primera versión, resultado del siniestro del transatlántico MS Titanic, pero no llegó a entrar en vigor por causa de la Primera Guerra Mundial. Años mas tarde, se adoptaron otras cuatro convenciones SOLAS: la segunda versión fue adoptada en 1929 y entró en vigor en 1933; la tercera fue adoptada en 1948 y entró en vigor en 1952; la cuarta fue adoptada (a propuesta de la OMI) en 1960 y entró en vigor en 1965; y la versión actual, que fue adoptada en 1974 y entró en vigor el 25 de mayo de 1980, en coincidencia con la fecha de celebración en el Perú del Día del Guardacostas. El Perú es Estado Parte del Convenio SOLAS mediante Decreto Ley 22681 del 21 de setiembre de 1979.

25 de setiembre de 1975. Se crea la Reserva Nacional de Paracas[37], que comprende una superficie de 335,000 hectáreas ubicadas en las aguas marinas y en las provincias de Pisco e Ica, en el departamento de Ica, conforme con los linderos señalados en el correspondiente Decreto Supremo, con el fin de proteger el hábitat natural de variadas especies en peligro de extinción y de otras, que representan un extraordinario e interesante atractivo para el turismo.

3 de setiembre de 1976. La OMI adopta el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, IMSO, organismo intergubernamental, con sede en Londres, Reino Unido, que supervisa la provisión de servicios de comunicación de socorro marítimo basados en satélites, por los proveedores reconocidos por la OMI, utilizados en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). Asimismo, por encargo de la OMI, audita y examina el rendimiento del "Sistema Internacional de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT, Long Range Identification and Tracking), establecido por el Convenio SOLAS. La IMSO participa como observador en las reuniones de la OMI. El Perú es Estado Parte desde el 19 de mayo de 1987 de conformidad con la Resolución Legislativa 24667.

15 de diciembre de 1976. Encalla el buque tanque Argo Merchant, de bandera liberiana, construido en 1953 y de un peso muerto (DWT) de 28,691 TM, a 1800 horas, en unos bajos en Nantucket Island, Massachusetts, Estados Unidos, a 24 millas fuera de su rumbo previsto, con una carga de 27,000 toneladas de combustible pesado, fuel oil N° 6, embarcado

36. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx
37. Decreto Supremo 1281-75-AG.



25 setiembre 1975 – Se crea la Reserva Nacional de Paracas.

en Puerto La Cruz, Venezuela. El 21 diciembre, seis días después, se parte en dos, se hunde y vacía todo el combustible. Fue el mayor derrame ocurrido hasta entonces en la costa norteamericana. Afortunadamente, la fuerza del viento llevó gran parte de la mancha de petróleo hacia alta mar, por lo que la zona costera, la actividad pesquera y las playas se salvaron de daños significantes. No obstante, fue motivo de mucha preocupación por parte de la opinión pública y las autoridades. La investigación determinó que el buque navegaba con el girocompás malogrado, los timoneles carecían de calificación, las cartas de navegación no eran las adecuadas, entre otras circunstancias, como la antigüedad del buque y su descuidada gestión por parte de los armadores. Como resultado de este siniestro, Estados Unidos propuso al Consejo de la OMI, en mayo de 1977, adoptar normas adicionales para garantizar la seguridad de los buques tanque. Así, el Consejo acordó convocar a una conferencia diplomática en febrero de 1978: la **"Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación"**.

16 de marzo de 1978. Encalla el buque tanque Amoco Cádiz, de bandera liberiana, construido en 1974 y de un peso muerto de 223,000 TM, durante una fuerte tormenta frente a Bretaña, Francia, debido a una falla en su timón. El casco se partió en dos y provocó el derrame al mar de toda su carga de 130,000 toneladas de petróleo, lo que causó una enorme marea negra que cubrió la costa francesa, el canal de la Mancha y la bahía de Portsall, con irreparables daños al medio ambiente y a los recursos vivos, así como pérdidas cuantiosas. Como consecuencia de este siniestro, **se incrementaron los límites de compensación del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del mar por Hidrocarburos, de 1969**.

7 de julio de 1978. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), STCW 78, el cual establece dichas normas, regula la expedición de los títulos y controla las organizaciones de las guardias. Sus disposiciones no solo se aplican a la gente de mar, sino también a los armadores de buques, los centros de formación y a las administraciones marítimas nacionales. El Convenio fue revisado totalmente en 1995 y nuevamente en 2010, mediante las enmiendas de Manila, que incluyeron la revisión del Convenio y del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, actualmente vigentes. El Convenio contiene prescripciones fundamentales, ampliadas y aclaradas posteriormente

en el Código de Formación, que forma parte de este. La Parte A del Código es de cumplimiento obligatorio, mientras que la parte B tiene carácter de recomendación. El Perú es Estado Parte de conformidad con el Decreto Supremo 040-81-MA del 17 de noviembre de 1981.

27 de abril de 1979. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR), durante una conferencia diplomática llevada a cabo en Hamburgo, Alemania, con el fin de facilitar la cooperación entre los Gobiernos y las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar, mediante el establecimiento de un plan elaborado para tal fin. Independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el salvamento de las personas que necesiten auxilio será coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas. Entró en vigor el 22 de junio de 1985. El Perú se adhirió al convenio mediante Resolución Legislativa 24820 del 12 de mayo de 1988. Si bien la obligación de prestar ayuda a los buques que se encuentran en peligro está consagrada tanto en la tradición marítima como en los tratados internacionales (como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS, de 1974), hasta la adopción del Convenio SAR no existía un sistema internacional que rigiera las operaciones de búsqueda y salvamento.

3 de mayo de 1979. La Asamblea Constituyente declara y hace público, por primera vez, el interés del Perú por la Antártida[38], a la que se le considera vinculada por factores geográficos, ecológicos y antecedentes históricos. Anuncia también que nuestro país propicia que: "sin desmedro de los derechos que correspondan a la Nación", se asegure, en beneficio de toda la humanidad, la racional y equitativa explotación de los recursos de ese continente.

30 de abril de 1982. Se adopta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, conocida como CONVEMAR, luego de 9 años ininterrumpidos de reuniones de trabajo. Se abrió para su firma el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, hasta el 9 de diciembre de 1984, y fue suscrita ese mismo día por 119 países. La CONVEMAR entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. A la fecha, de los 193 miembros de las Naciones Unidas, 168 son Estados Parte de la convención. El Perú y otros 24 países aún no se adhieren a la CONVEMAR, de los cuales 15 son Estados mediterráneos y cuatro son países americanos: Perú, Colombia, Estados Unidos y Venezuela. Mediante Ley 28621 del 03 noviembre 2005, Perú estableció, en cumplimiento del artículo 54 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con el Derecho Internacional, las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del dominio marítimo del Perú hasta la distancia de doscientas millas marinas, en las que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Asimismo, con las Leyes 29687 del 19 mayo 2011 y 30223 del 10 julio 2014, respectivamente, se adecua dicha Ley al Acuerdo alcanzado entre Perú y Ecuador sobre Límite Marítimo del 02 mayo 2011, y al Fallo de la Corte Internacional de Justicia, de fecha 27 enero 2014, a través del cual se estableció el límite marítimo entre Perú y Chile.

La CONVEMAR constituye un tratado plural, que nace del consenso y la cooperación internacional, y regula todos los aspectos de los espacios oceánicos a efectos de lograr

38. CÁMARA DE DIPUTADOS. *Constitución política del Perú*. Lima: Congreso de la República del Perú. 1979.

un orden económico internacional justo y equitativo. Su texto se trabajó de 1973 a 1982, durante la Tercera Conferencia Internacional sobre el Derecho del Mar, con el fin de establecer un orden jurídico universal para los mares y océanos que:

- Facilite la comunicación internacional.
- Promueva:
  - Los diversos usos con fines pacíficos.
  - La utilización equitativa y eficiente de los recursos.
  - El estudio, protección y preservación del medio marino.
  - La conservación de los recursos vivos.

Entre los acuerdos más importantes se encuentra la definición de los espacios marítimos, medidos desde las líneas de base: las aguas interiores; el mar territorial hasta un límite que no exceda de las 12 millas; la zona contigua que no será mayor de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base que miden la anchura del mar territorial; la zona económica exclusiva contigua al mar territorial, con una extensión no mayor a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base que miden la anchura de dicho mar; la plataforma continental; la altamar, que comprende todos los espacios marinos fuera de las zonas económicas exclusivas, y está abierta a todos los Estados para su utilización con fines pacíficos, sin que ninguno de ellos pueda reivindicar soberanía sobre esta zona; y los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, denominado como La Zona.

6 de marzo de 1987. Se vuelca y hunde el transbordador *Herald of Free Enterprise*[39], dedicado al transporte de pasajeros y vehículos, poco antes de las 19:00 horas, al ingresar agua de mar a la zona de carga de vehículos, luego de zarpar de puerto de Zeebruge, Bélgica. El hundimiento se debió a que las compuertas de proa del transbordador no habían sido cerradas, por grave negligencia de la tripulación. El Herald enfrentó al mar del Norte con un agujero del tamaño de una habitación (30 metros cuadrados) y contiguo a una cubierta corrida, a una velocidad de 16 a 20 nudos, por lo que zozobró y causó la pérdida de 193 vidas humanas. El buque había sido construido en 1980 y enarbolaba la bandera británica. Era un buque de transporte de carga rodada (*roll on-roll off*), al que los autos y camiones tenían acceso por sí mismos, rodando y conducidos por sus propietarios o conductores. Como consecuencia de la pérdida del *Herald*, la OMI promulgaron medidas de seguridad más exigentes para este tipo de buques, mediante enmiendas al Convenio SOLAS, al Convenio Marpol y al Código Internacional de Mercancías Peligrosas, IMDG.

4 de enero de 1988. Se lleva a cabo la primera campaña de investigación científica a la Antártida a bordo del BIC *Humboldt*[40]. El buque estuvo comandado por el Capitán de Fragata AP Ricardo García Escudero, y el jefe de esta primera expedición fue el Capitán de Navío AP Jorge Brousett Barrios. El BIC *Humboldt* fue construido en el Servicio Industrial de la Marina, Callao, bajo el marco de un convenio entre el Gobierno alemán y el Instituto del Mar del Perú. **El 25 enero 1988 se funda la Estación Machupichu**, primera base científica peruana en la Antártida, ubicada en la isla Rey Jorge. Desde 1961, la Marina de Guerra del Perú ya había iniciado las actividades antárticas peruanas, con el nombramiento de Oficiales de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, para integrar las expediciones científicas

39. JAR TORRE, Luis. Ponerle puertas al mar. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.histarmar.com.ar/InfGral/PuertasAlMar-Herald.htm
40. Resolución Suprema del 7 de octubre de 1987.



04 enero 1988 – Primera expedicion cientifica a la Antártida 1988.

antárticas de países como Chile, Alemania, Estados Unidos, Argentina, Nueva Zelanda y Brasil. Los viajes a la Antártida, realizados durante el verano austral, principalmente entre diciembre y febrero, han permitido que el Perú tenga presencia y cumpla con los compromisos relacionados al Tratado Antártico, que designa a esta zona del planeta como la reserva natural consagrada a la paz y la investigación científica entre los países firmantes.

11 de noviembre de 1988. La OMI aprueba el Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimo[41](The Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS), que establece un cambio sustancial en las comunicaciones marítimas, al integrar las radiales y satelitales, de tal forma que las alertas de socorro puedan ser generadas desde cualquier lugar de los océanos del mundo. El sistema consiste en un conjunto de procedimientos de seguridad, equipos y protocolos de comunicación diseñados para aumentar la seguridad y facilitar la navegación y el rescate de naves en peligro. Divide todos los océanos y mares en cuatro áreas de navegación. Según el área en la cual opere un buque, este deberá llevar a bordo algunos o todos los equipos del sistema GMDSS. Las áreas son las siguientes:

Área A1: cobertura de 20 a 30 milla náuticas, a través de estaciones costeras en VHF.

Área A2: cobertura de 100 a 150 millas náuticas, a través de estaciones costeras en MF.

Área A3: cobertura proporcionada por los sistemas satelitales. Cubre aproximadamente todo el globo, excepto las latitudes que sobrepasen los 70° N y 70° S (zonas polares).

Área A4: zonas no incluidas en las anteriores (zonas polares).

24 de marzo de 1989. A las 0:00 horas colisiona con un arrecife el buque tanque *Exxon Valdez*, cerca de la costa de la bahía Prince William, pocas horas después de zarpar de puerto Valdez, Estado de Alaska, con destino a Long Beach, California, y derrama 10,8 millones de galones de crudo de petróleo, lo que afecta un área de 10,000 millas cuadradas y 1,300 millas de costa[42]. El BT *Exxon Valdez* fue construido en 1986 y operaba bajo bandera de Estados Unidos. Se determinó que el capitán Joseph Hazelwood había estado bebiendo alcohol en el momento del accidente y que permitió que un oficial no certificado estuviera al mando del petrolero. Estas malas prácticas de la tripulación

41. Enmiendas al capítulo IV sobre comunicaciones marítimas del Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 de abril de 1992.
42. MARITIME CYPRUS. Flashback in maritime history. Exxon Valdez oil spill, 24 March 1989 (video). [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://maritimecyprus.com/2019/03/25/16744/



Colisión del buque tanque Exxon Valdez - 24 marzo 1989

fueron las causas del siniestro, lo cual se vio agravado por una mala planificación del viaje, la fatiga humana y la existencia de un inadecuado centro de control de tráfico en la zona. Como resultado de este siniestro, la OMI intensificó su labor normativa y adoptó en 1990 el **Convenio Internacional sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de Cooperación) (OPRC)**. En 1992, la OMI adopta también una enmienda al convenio MARPOL, que estableció la obligación para los **buques tanque de contar con doble casco**, manteniendo así una separación entre los tanques de carga y el mar.

4 de octubre de 1991. Se adopta el Protocolo de Madrid del Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente, que designa a la Antártida como una "reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia". Se establecen principios básicos aplicables a las actividades humanas en la Antártida. Prohíbe todas las actividades relacionadas con los recursos minerales, excepto las que tengan fines científicos. Hasta 2048, el Protocolo puede ser modificado solamente mediante el acuerdo unánime de las Partes Consultivas del Tratado Antártico. Además, la prohibición concerniente a los recursos minerales no puede revocarse a menos que esté en vigor un régimen jurídicamente obligatorio sobre las actividades relativas a los recursos minerales antárticos. El protocolo entró en vigor el 14 de enero de 1988. Siendo aprobado por el Perú mediante Decreto Ley 25950.

29 de marzo de 1996. Se declara a las especies de mamíferos marinos, conocidos como delfín oscuro o chancho marino, tonino o marsopa espinosa, bufeo, y delfín común y a los mamíferos de aguas continentales delfín rosado o bufeo colorado y bufeo negro, **como especies legalmente protegidas y queda prohibida su extracción, procesamiento y comercialización**[43]. Se encarga al Ministerio de Pesquería la responsabilidad de velar por su cumplimiento, en coordinación con el Ministerio de Defensa, el Ministerio del Interior y las municipalidades provinciales y distritales en sus ámbitos de competencia.



4 octubre 1991. Se adopta protocolo de Madrid del Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente.

43. Ley 26585.

6 de junio de 2000. Se promulga la **Ley de Preservación de las Rompientes apropiadas para la Práctica Deportiva**[44], con el objeto de preservar las rompientes aptas para la práctica del deporte de surcar olas. Se dispone que la protección de las rompientes está a cargo de la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Quienes ocasionen deliberadamente actividades que afecten las rompientes o zonas de rompientes serán denunciados penalmente por incurrir en delito contra la ecología, de acuerdo con la legislación vigente. Se crea el **Registro Nacional de Rompientes** a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú. Corresponde al Instituto Peruano del Deporte, en coordinación con la Federación Peruana de Tabla, evaluar y elaborar la relación de las rompientes aptas para el deporte de surcar olas, ubicadas de Tumbes a Tacna, incluidos los planos de ubicación correspondientes, información que remitirá a la DICAPI, para que proceda a su inscripción en el Registro Nacional de Rompientes. Excepcionalmente, por razones de interés nacional expresamente declaradas mediante resolución ministerial del Ministerio de Defensa, se podrán ejecutar obras que afecten las rompientes.

19 de noviembre de 2002. Se hunde luego de partirse en dos el buque tanque Prestige, de casco simple, bajo bandera de Bahamas, de 243,49 metros de eslora, con una carga de 77,000 TM de crudo de petróleo, a unos 250 kilómetros frente a la costa de Galicia, España, a una profundidad de 3,850 metros. El accidente ocasionó uno de los más grandes desastres ecológicos, causados por petroleros, y contaminó con una marea negra de hidrocarburos más de 2,000 kilómetros de costa de España y Francia. Este siniestro llevó a la OMI a considerar el establecimiento de **"puertos de refugio"**, como única posibilidad para salvar el buque y su carga y, de paso, disminuir el riesgo de contaminación, que, en este caso, fue denegado por las autoridades. Este caso también llevó a revisar el asunto de la **criminalización de la gente de mar**, al haber decidido la Corte, durante el proceso penal, la prisión del capitán del buque, bajo fianza de tres millones de euros[45].

18 de julio de 2003. La OMI declara el área marina de la Reserva Nacional de Paracas como Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES)[46], a requerimiento del Estado peruano, entendida como tal aquella zona marina que debe ser objeto de protección especial en atención a su importancia por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente pueda sufrir daños como consecuencia del tráfico marítimo y de otras actividades. Consecuentemente, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, durante su 78 periodo de sesiones (del 12 al 21 mayo de 2004), dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución de Asamblea A.858(20), **adoptó una "zona a evitar"** en la zona marina de la Reserva Nacional de Paracas, como medida de protección asociada a la recientemente creada ZMES

44. Ley 27280.
45. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA. El *Prestige*. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/prestige.aspx
46. Resolución MEPC.106 (49) del Comité de Protección Marítima de la OMI.

de Paracas, y fue implantada a partir del 1 de diciembre de 2004. Una zona a evitar es una medida de organización del tráfico marítimo que comprende una zona claramente delimitada en la que la navegación es particularmente peligrosa o en la que es excepcionalmente importante impedir que se produzcan siniestros, y que deben evitar todos los buques o ciertas clases de buques.

31 de diciembre de 2009. Se crea la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras[47], que incluye a 11 puntas y a 22 islas, islotes y grupos de islas guaneras, con una superficie de 140 833 470 hectáreas, con el fin conservar una muestra representativa de la diversidad biológica de los ecosistemas marino costeros del mar frío de la corriente de Humboldt, asegurando la continuidad del ciclo biológico de las especies que en ella habitan, así como su aprovechamiento sostenible con la participación justa y equitativa de los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos.

6 de diciembre de 2017. Se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)[48], de naturaleza permanente, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, con el objeto de efectuar el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una **política nacional marítima** y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional. La secretaría técnica de esta Comisión está a cargo de la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección de Intereses Marítimos.



06 diciembre 2017 - Se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)

47. Decreto Supremo 024-2009-MINAM.
48. Decreto supremo 118-2017-PCM.

PARTE SEGUNDA

Días marítimos especiales

8 de enero. Día de la Marina Mercante Nacional. Instituido mediante Decreto Supremo 010-72-MA, el 14 de agosto de 1972, en virtud de la creación de la Escuela Central de Marina un 8 de enero de 1840 para la formación del personal para gobernar, operar y dotar los buques de la Marina Mercante.

2 de mayo. Día Mundial del Atún. Adoptado mediante Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/Res/71/124 del 7 de diciembre de 2016, a fin de crear conciencia sobre el valor del atún, las amenazas que afrontan las poblaciones de atún y los beneficios económicos y sociales de gestionar las poblaciones de atún de manera sostenible, y de intercambiar mejores prácticas a este respecto.

5 de junio. Día Internacional de la Lucha contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada. Adoptado mediante Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/Res/72/72 (párrafo 70), el 5 de diciembre de 2017, a fin de destacar las amenazas que plantea la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada para el uso sostenible de los recursos pesqueros, así como para las medidas en curso para combatir esas actividades.

8 de junio. Día Mundial de los Océanos. A partir de 2009, las Naciones Unidas resuelven designar el 8 de junio como el Día Mundial de los Océanos[49]. El concepto fue propuesto por primera vez en 1992 en la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro como una manera de celebrar los océanos que comparten los países del mundo y nuestra relación personal con el mar, así como para crear conciencia sobre el papel crucial que los océanos desempeñan en nuestras vidas y las distintas maneras en que las personas pueden ayudar a protegerlos. **La Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI)** de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) patrocina la **Red Océano Mundial**, que desde 2002 desempeña un papel fundamental en la organización de eventos para sensibilizar al público sobre la importancia del océano[50].

25 de junio. Día de la Gente de Mar. Adoptado[51] y promovido por la Organización Marítima Internacional con el objetivo de manifestar, cada año, el aprecio y gratitud profundos a la gente de mar de todo el mundo, resaltando y reconociendo la aportación única que realizan al comercio marítimo internacional, la economía mundial y la sociedad civil en su conjunto, a pesar de los riesgos considerables a los que hacen frente en el cumplimiento de sus tareas y cometidos diarios, en un entorno frecuentemente hostil, y sujetos a todo tipo de privaciones, al pasar largos periodos de su vida profesional en el mar, lejos de su familia y sus amigos.

49. Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/Res/63/111 del 5 de diciembre de 2008.
50. NACIONES UNIDAS. Día Mundial de los Océanos, 8 de junio. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.un.org/es/events/oceansday/background.shtml
51. STCW/CONF.2/DC/4. Adopción del acta final y de todo instrumento, resolución y recomendación que resulten de la labor de la conferencia. Resolución 19: Día de la Gente de Mar. Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Conferencia de Manila 2010, del 25 de junio de 2010.

26 de junio. Día Internacional contra el Tráfico Ilícito y Abuso de Drogas. Adoptado por Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/42/112 del 7 de diciembre de 1987, para reforzar la acción y la cooperación con el fin de alcanzar una sociedad libre del consumo de drogas. En la resolución se recomiendan medidas adicionales al informe y las conclusiones de la **Conferencia Internacional sobre Tráfico Ilícito y Abuso de Drogas de 1987**.

29 de junio. Día del Pescador. Instituido al conmemorarse la festividad religiosa en honor a San Pedro y San Pablo, fundadores de la Iglesia católica. Según las Sagradas Escrituras, Jesús se embarcó en la barca de Pedro y juntos, mar adentro, obtuvieron una pesca tan maravillosa que se necesitó recurrir a más embarcaciones para compartirla. Jesús eligió a Pedro, pescador, hombre sencillo y humilde de mar, como cabeza de su Iglesia. San Pedro es el patrón de los pescadores. Esta fecha se celebra en todos los puertos y caletas con la tradicional y concurrida procesión en el mar de la imagen del apóstol a bordo de las embarcaciones pesqueras.

1 de julio – Día Mundial de las Ayudas a la Navegación Marítima. Instituido por la Décimo Tercera Asamblea General de la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA), celebrada el 29 de mayo 2018, mediante Resolución A13-04, invitando a sus miembros a la celebración de conmemoraciones locales. Los objetivos de esta celebración son: Promover una mayor conciencia, llamando la atención del público en general sobre el papel de IALA y la importancia de su trabajo técnico para mejorar la seguridad de la navegación en todo el mundo; y, mejorar la percepción de la sociedad de las ayudas a la navegación marítima, incluido el servicio de tráfico marítimo (VTS), como sistemas modernos y tecnológicamente avanzados que, junto con los faros tradicionales, incorporan los últimos avances digitales y nuevos desarrollos en todos los campos.

30 de julio. Día de la Ingeniería Naval. Instituido en conmemoración del lanzamiento al mar del monitor Victoria (1864), buque construido, blindado y artillado en el puerto del Callao, con intervención de técnicos peruanos, bajo la dirección de oficiales de Marina.

28 de setiembre. Día Marítimo Mundial. Instituido para resaltar la labor que lleva a cabo la Organización Marítima Internacional (OMI), y llamar la atención sobre la importancia de la seguridad de la navegación, la seguridad y protección marítima y del medio marino. Cada Día Marítimo Mundial tiene su propio tema, que se refleja en el trabajo de la OMI durante todo el año en cuestión, y su propio logo. El Día Marítimo Mundial se celebra en la última semana de setiembre de cada año, aunque la fecha exacta depende de los gobiernos individuales en todo el mundo.

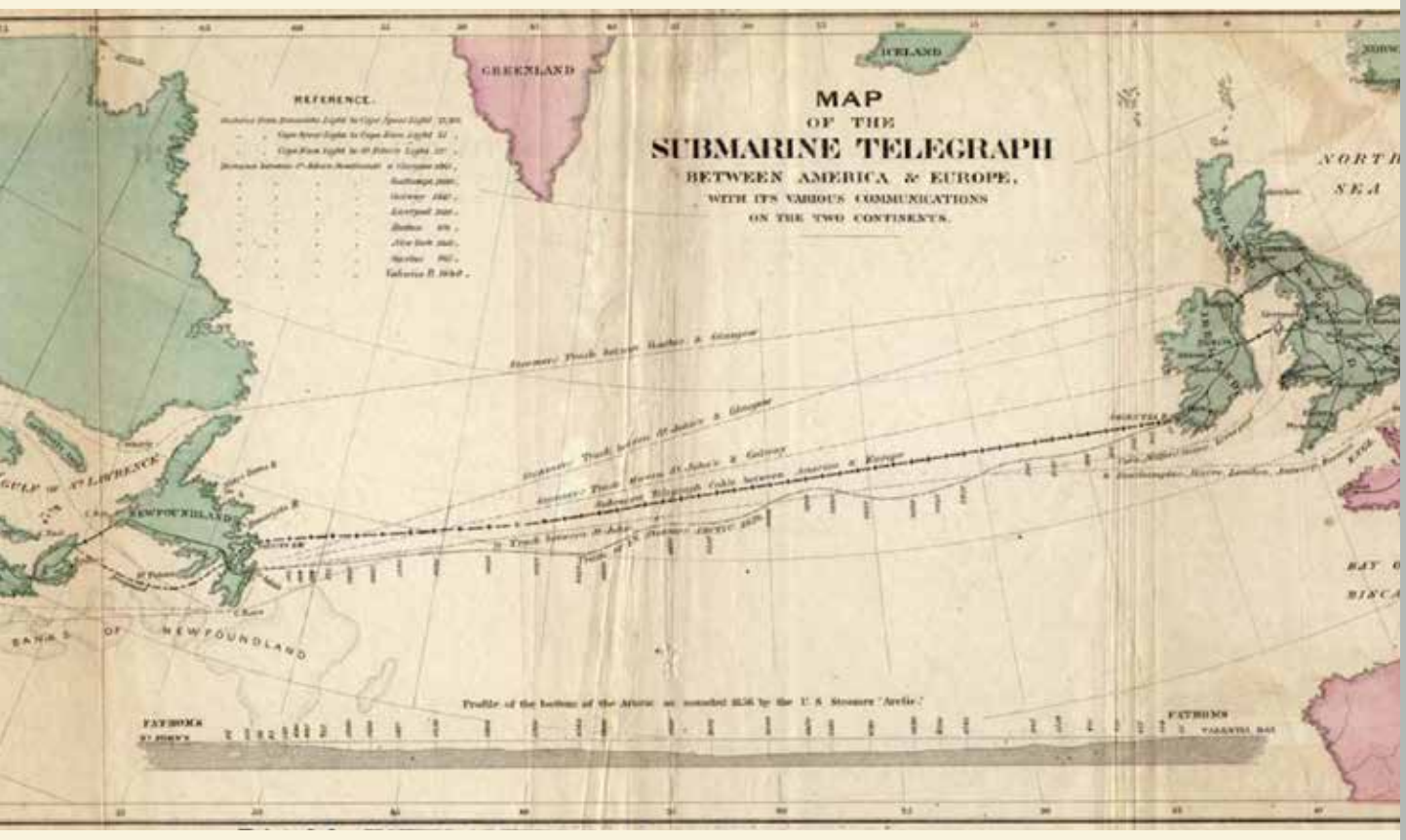
5 de noviembre. Día Mundial de Concienciación sobre los Tsunamis. Adoptado mediante Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/70/203 del 22 diciembre 2015, a fin de concienciar a la población sobre el riesgo que plantean los tsunamis.

21 de noviembre. Día Mundial de la Pesca. Si bien no es una celebración oficial de las Naciones Unidas, se celebra anualmente desde 1998 por las comunidades pesqueras de todo el orbe. En este día se busca resaltar la importancia de la pesca, a fin de promover su desarrollo como fuente de alimentación, empleo e ingresos para millones de personas en todo el mundo, y la trascendencia de asegurar un aprovechamiento responsable y sostenible de los recursos hidrobiológicos.

Bibliografía

- ALL AT SEA. The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. 26 de enero de 2017. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/
- CÁMARA DE DIPUTADOS. *Constitución Política del Perú*. Lima: Congreso de la República del Perú. 1979.
- DÍAZ ESPIÑEIRA, Paloma. El desastre ecológico que propició la protección de los mares. [Consulta: 17 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://espanafascinante.com/nautica/hundimiento-del-torrey-canyon/
- FUNDACIÓN MUSEO NAVAL. Juan de la Cosa y le época de los descubrimientos [video]. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=KwGoayQ3lxs#action=share
- GEOINSTITUTOS. Juan de la Cosa. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.geoinstitutos.com/quien_fue/juan_cosa.asp
- GUILLÉN, Beatriz. El primer cable submarino de la historia duró solo tres semanas. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/tecnologia/2016/05/27/actualidad/1464352294_380991.html
- JAR TORRE, Luis. Ponerle puertas al mar. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.histarmar.com.ar/InfGral/PuertasAlMar-Herald.htm
- JORGE, Miguel. Qué significa realmente SOS, la señal de socorro que se usa en todo el mundo desde la tragedia del *Titanic*. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.gizmodo.com/que-significa-realmente-sos-la-senal-de-socorro-que-se-1820764733
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. 1 de noviembre de 1791: establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://lucidez.pe/opinion/1-de-noviembre-de-1791-establecimiento-de-la-capitania-de-puerto-del-callao-por-michel-laguerre/
- MARIÁTEGUI OLIVA, Ricardo. *El Callao, asilo de las leyes y de la libertad. Historia del primer puerto del Perú*. Lima, Talleres Gráficos Cecil. 1957.
- MARITIME CYPRUS. Flashback in maritime history. Exxon Valdez oil spill, 24 March 1989 (video). [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://maritimecyprus.com/2019/03/25/16744/
- MASMAR. Escala Beaufort y Douglas. Los vientos y la mar. 9 de noviembre de 2013. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.masmar.net/esl/Apuntes-N%C3%A1uticos/Meteorolog%C3%ADa/Escala-Beaufort-y-Douglas.-Los-vientos-y-la-mar2
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima: Museo Naval del Perú
- MINISTERIO DE GUERRA. *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina*. Tomo 3. Lima: Ministerio de Guerra. 1903.
- MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA. El *Prestige*. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/prestige.aspx
- NACIONES UNIDAS. Día Mundial de los Océanos, 8 de junio. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.un.org/es/events/oceansday/background.shtml
- PUEBLOS ORIGINARIOS. Alvaro de Mendaña y Neyra. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://pueblosoriginarios.com/biografias/mendana.html
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Resumen de los Convenios de la OMI. Organización Marítima Internacional. 1999.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Agustín de Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao. 1994. En: Derroteros de la Mar del Sur. Nro. 2.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Real Armada en el Pacífico Sur: El Apostadero Naval del Callao. 1746-1824*. Madrid: Iberoamericana Vervuert. 2015

- PÉREZ ROSSEL, Guillermo. El mapa de Juan de la Cosa. 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://viajes.elpais.com.uy/2015/10/12/el-mapa-de-juan-de-la-cosa/
- SUEZ CANAL AUTHORITY. Historical outline. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx
- U.S. NAVAL OCEANOGRAPHIC OFFICE. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. Bethesda, Maryland: National Imagery and Mapping Agency. 1969, revisado en 2003.
- WEATHER ONLINE. Sir Francis Beaufort. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.weatheronline.co.uk/reports/weatherbrains/Sir-Francis-Beaufort.htm
- WIKIPEDIA. Atlas catalán. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Atlas_Catal%C3%A1n
- WIKIPEDIA. Marca de francobordo. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Marca_de_francobordo



12 de agosto de 1858. Se instala el primer cable submarino telegráfico transatlántico.