Cabotaje marítimo nacional y subregional: propuestas y previsiones

National and sub-regional maritime coastal navigation: proposals and estimates

Jean Jesú Doig Camino
Bachiller y licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú (1968-2010). Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. (2013). Bachiller en Derecho y abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP, 2010-2015). Docente en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú (ESUP) y en la Facultad de Derecho de la Universidad de Piura (UDEP, 2020). Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP, 2015). Preside el Comité de Trabajo Permanente CTP Doctrina Marítima CEEM-IEHMP (2002-2021).

Resumen: Se aborda el tema del cabotaje marítimo vinculado al estudio e investigación de la realidad y los intereses marítimos, así como a la docencia de las ciencias marítimas, como fuente del conocimiento y del derecho marítimo nacional e internacional, a fin de contribuir al desarrollo de los intereses nacionales y subregionales.
Asimismo, en aplicación práctica, se revisan fundamentos y principios del pensamiento histórico y jurídico, para hacer planteamientos consistentes en propuestas y previsiones sobre el tema abordado, motivados en el rol de la presente generación de preparar el futuro para su desarrollo y seguridad integral.
Se emplean relaciones conceptuales y análisis comparado en el estudio de la realidad y los intereses nacionales y subregionales.

Palabras clave: cabotaje marítimo, realidad e intereses marítimos, ciencias marítimas, derecho marítimo, realidad e intereses nacionales y subregionales, propuestas y previsiones, relaciones conceptuales, análisis comparado.

Abstract: *It is addressed the subject of maritime coastal navigation connected with the study and research of reality and maritime interests, as well as, to the teaching of maritime sciences as a source of knowledge and national and international maritime law, with the purpose of contributing with the development of national and sub-regional interests.*

Likewise, in practical application, the fundamentals and principles of historical and legal though are reviewed; in order to make consistent approaches in proposals and estimates about the addressed subject encouraged by the present generation's role to prepare the future for its comprehensive development and security.
Conceptual relations and comparative analysis are utilized in the study of reality and the national and sub-regional interests.

Keybords: *maritime coastal navigation, reality and maritime interests, maritime sciences, maritime law, national and sub-regional interests, proposals and estimates, conceptual relations, comparative analysis.*

INTRODUCCIÓN

El cabotaje marítimo en el país es una actividad prioritaria de los intereses marítimos que responde cultural e históricamente a una necesidad primordial de la población en el territorio nacional por razones económicas del comercio interno y logísticas propias de la seguridad del abastecimiento oportuno y del desarrollo sostenible, para satisfacer los intereses nacionales[1].

En tal sentido, el cabotaje marítimo es un tema de estudio para la seguridad y el desarrollo de los intereses marítimos nacionales, que persiste entre los temas de investigación académica y científica en forma continua y recurrente[2].

Asimismo, los intereses marítimos responden al desarrollo del debido proceso de planeamiento estratégico y geopolítico en el ámbito marítimo nacional, empeñado en alcanzar en el tiempo y el espacio los beneficios requeridos para satisfacer los intereses nacionales y sus efectos en el ámbito subregional[3].

Este ensayo es un aporte académico al esfuerzo de estudio e investigación para desarrollar el cabotaje marítimo en nuestro país, al plantear propuestas y hacer previsiones sustentadas en nuestra realidad nacional y en su integración subregional[4].

---

1. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, IEHMP. *Intereses marítimos y política de Estado*. Separata del IEHMP. Lima: CEEM e IEHMP. 2008.
2. Doig, Jean Jesu. *Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades*. Separata del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima: CEEM e IEHMP. 2015.
3. Doig, Jean Jesu. *Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades*. Separata de la Sociedad Geográfica de Lima. Lima: Sociedad Geográfica de Lima. 2016, p. 52.
4. República de Chile. *Diagnóstico del sistema de cabotaje de carga marítima*. Santiago: Ministerio de Planificación y Cooperación (SECTRA) e INECON. 2010.

El pensamiento guía de este aporte, contenido en el epígrafe del artículo, nos debe motivar a contribuir individual y profesionalmente con el esfuerzo institucional proactivo de diseñar y construir una política marítima nacional eficiente y efectiva de acción del Estado en el ámbito nacional y subregional.

SITUACIÓN

Nos ubicamos en un ensayo como ejercicio académico para el tema del cabotaje marítimo aplicable a trabajos de investigación sujetos al enfoque científico en sus procesos de desarrollo.

Las propuestas y previsiones vertidas en el presente artículo pretenden privilegiar el enfoque comparado para el análisis e investigación del tema abordado por su naturaleza cualitativa.

En tal sentido, se ha seguido el método de distinguir las diferencias entre dos situaciones semejantes: una, la realidad marítima, y otra, la política marítima, que comparten el tema del cabotaje marítimo, como punto de comparación.

Por el método de investigación aplicado identificamos las causas como variables independientes y compartidas en la relación entre ambas situaciones.

Los elementos no compartidos en tal relación son los efectos que corresponden a las variables dependientes que, una vez percibidas sensible y razonadamente, posibilitarán comprender diferencias en los resultados de la investigación.

PROPUESTAS Y PREVISIONES

1. Situación problemática

Se puede priorizar y precisar como problema principal para la administración pública relacionado con las actividades del cabotaje marítimo en nuestro país, la necesidad de infraestructura portuaria mínima para el transporte marítimo en tráfico interno[5].

Este principal problema tiene relación con las siguientes situaciones problemáticas: (1) obligaciones políticas, administrativas y tributarias para

5. Doig, Jean Jesu. "Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades". *Revista de Marina*. Lima, 2016. Año 109, nro. 3, pp. 131-153.

la seguridad y el desarrollo sostenible del cabotaje marítimo, (2) incentivos económicos y financieros para la competitividad del cabotaje, (3) mejoras de la infraestructura portuaria y del transporte multimodal, (4) facilidades para la integración del cabotaje al sistema de transporte multimodal, y (5) mejoras de la conectividad y la logística portuaria.

2. Componentes del diagnóstico

Estas situaciones problemáticas predeterminan seis componentes que deberían considerarse en el diagnóstico de dicha actividad prioritaria para los intereses marítimos nacionales. Tales componentes son: (1) político y administrativo, (2) económico y financiero, (3) de infraestructura e integración, (4) de conectividad y logística, (5) de educación y cultura y, (6) de seguridad y defensa.

3. Medidas de fomento marítimo

Se podrían incrementar la colaboración e inversión de diferentes entidades privadas ligadas a la actividad de cabotaje marítimo mediante la implementación de medidas de fomento, tales como: (1) de obligación y de gestión, (2) de incentivos tributarios y fiscales, (3) de incentivos económicos y financieros, (4) de facilidades administrativas y logísticas, (5) de protección y seguridad y, (6) de motivación y sensibilización.

4. Acción inmediata del Estado

Para solucionar el problema del cabotaje marítimo en el país se consideran como alternativas adecuadas las medidas inmediatas de acción del Estado en el ámbito marítimo, y aquellas con la tendencia de alcanzar en el mediano y largo plazo el escenario prospectivo de un cabotaje marítimo comunitario en la subregión.

En tal sentido, cabe proponer dos alternativas adecuadas: (1) la acción del Estado en crear las condiciones para el uso alternativo del cabotaje marítimo subvencionando el servicio en forma subsidiaria y temporal del tráfico de transporte marítimo interno con medios y recursos propios, portuarios y de navegación, y (2) contar con alianzas estratégicas con otros Estados o empresas transnacionales para tales propósitos de acción inmediata.

5. Prioridades de las alternativas

Las prioridades de las alternativas propuestas siguen el orden en el que han sido enunciadas, dado que primero es crear las condiciones mínimas de un tráfico regular y eficiente, para luego hacer atractiva esta modalidad de servicios de transporte marítimo interno al inversionista privado, nacional y extranjero, al comprobar los beneficios efectivos del cabotaje marítimo.

6. Objetivos prioritarios

En relación con las medidas de fomento marítimo contenidas en la política marítima nacional, se podrían plantear los siguientes objetivos prioritarios:

(1) que las normas sobre medidas de fomento de las políticas públicas de protección del cabotaje marítimo se relacionen con el interés nacional de promover el desarrollo socioeconómico sustentable en el ámbito marítimo nacional, y

(2) que las normas sobre medidas de fomento de las políticas públicas de protección del cabotaje marítimo se relacionen con el interés nacional de garantizar la seguridad sostenible en el ámbito marítimo nacional.

7. Enfoque académico

Dado que cada uno de los objetivos planteados corresponden a una correlación entre medidas de fomento marítimo establecidas por normas legales y administrativas, y la satisfacción de necesidades de seguridad y desarrollo de los intereses marítimos nacionales, se considera que los indicadores para el logro de tales objetivos, podrían ser los incluidos en el siguiente enfoque mixto (cualitativo-cuantitativo)[6]:

1. Tema (1.1) Cabotaje marítimo.
2. Categorías: (2.1) Medidas de fomento marítimo, (2.2) Emprendimientos marítimos.
3. Subcategorías (ejes temáticos): (3.1) Administrativos, (3.2) Tributarios, (3.3) Económicos, (3.4) Logísticos, (3.5) Integración, (3.6) Culturales, (3.7) Seguridad.
4. Variables: (4.1) Independiente, (X) Medidas de fomento marítimo, (4.2) Dependiente, (Y) Emprendimientos marítimos.

---

6. Hernández, Roberto, Fernández, Carlos y Baptista, María. "Los procesos mixtos de investigación". *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGraw-Hill. 2010, pp. 543-563.

5. Indicadores (dimensiones): (5.1) Indicadores generales, (5.2) Indicadores secundarios.
   5.1 Indicadores generales: (5.1.1) Nivel de correlación entre medidas de fomento y desarrollo de los intereses marítimos nacionales, (5.1.2) Nivel de correlación entre medidas de fomento y seguridad de los intereses marítimos nacionales.
   5.2 Indicadores secundarios: Variable (X) (5.2.1) Nivel de incentivos. (5.2.2) Nivel de gestión. Variable (Y) (5.2.3) Nivel de productividad.

8. Lineamientos básicos

Los lineamientos básicos que se deberían considerar para el logro de los respectivos objetivos prioritarios de desarrollo y seguridad podrían ser como sigue: (1) la tendencia al desarrollo integrado del cabotaje marítimo comunitario en la subregión para impulsar la integración nacional y subregional, (2) la orientación a fortalecer el rol logístico del cabotaje marítimo para garantizar la seguridad alimentaria, energética y ambiental del país.

9. Escenario futurible

La situación futura deseada que se espera alcanzar con el cabotaje marítimo en nuestro país al 2030, debería satisfacer las características de un escenario futurible que se puede describir como:

"Vigencia de un cabotaje marítimo regulado con tendencia al cabotaje marítimo ampliado en la subregión suramericana, consistente en el transporte marítimo interno competitivo e integrado, seguro y compatible con los servicios portuarios y administrativos disponibles, así como proyectado en la subregión mediante el uso de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TM CD)."

10. Estándares básicos

Los estándares básicos que se deberían alcanzar en cada uno de los servicios anteriormente indicados, para contribuir a una adecuada promoción del cabotaje marítimo en nuestro país, podrían ser como sigue: (1) adopción del modelo de gestión portuaria denominado "LandLord Port" para la concesión de puertos menores apropiados al cabotaje marítimo, (2) promoción de la modalidad de servicios de TM CD, denominado "Sea Short Shipping (SSS)"[7].

7. Doig, Jean Jesu. "Cabotaje marítimo y transporte marítimo de corta distancia: retos y posibilidades". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, *IEHMP*. Lima, 2017. Nro. 37, pp. 109-125.

11. Rol subsidiario del Estado

Los servicios básicos que se deberían considerar para que el Estado contribuya en forma subsidiaria y temporal a una adecuada promoción del cabotaje marítimo de acción inmediata en nuestro país, podrían ser los siguientes: (1) la implementación de puertos menores para el tráfico de cabotaje marítimo, (2) el potenciamiento del Servicio Naviero de la Marina[8] con una flota mínima de naves para el tráfico regular y efectivo del cabotaje marítimo nacional[9].

12.Vínculos entre realidad y política

Se deberían vincular las políticas públicas existentes a una Política Nacional Marítima integrada para la promoción del cabotaje marítimo en nuestro país, mediante la adopción de una efectiva Política de Estado consistente con una concepción política de logística nacional y subregional suramericana, integrada y total, a fin de potenciar el sistema de planificación estratégico nacional del Estado para satisfacer objetivos de seguridad y de desarrollo de los intereses marítimos nacionales y fortalecer sus efectos de integración en la subregión[10].

13. Prioridades sectoriales

Las prioridades sectoriales que se deberían considerar en las políticas públicas de una Política Nacional Marítima para la promoción del cabotaje marítimo en el país, teniendo en cuenta los criterios contenidos en el presente ensayo, podrían ser como sigue: (1) implementación del sistema marítimo nacional que integre y coordine la acción del Estado en el ámbito marítimo nacional, (2) potenciamiento del sistema de planificación estratégica nacional que proyecte y articule la acción del Estado en el ámbito marítimo nacional e impulse sus efectos en el ámbito subregional[11].

---

8. Marina de Guerra del Perú. Servicio naviero (Servinamar). 2022. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/servicios/naviera-comercial/
9. Congreso de la República del Perú. Constitución Política del Perú. Artículo 60 [subsidiaridad del Estado]. Lima: Congreso de la República del Perú. 2022.
10. Doig, Jean Jesu. "Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades". *Revista de Marina*. Lima, 2010. Año 103, nro. 1, pp. 67-87.
11. Doig, Jean Jesu. "Gobernanza marítima e intereses nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado". *Revista de Marina*. Lima, 2011. Año 104, nro. 3, pp. 39-47.

14. Sistema marítimo nacional

La participación de organismos e instituciones del Estado en las modificaciones al diseño de una Política Nacional Marítima integrada para ser perfeccionada en lo concerniente a la promoción del cabotaje marítimo en el país, requiere ser orgánica y planificada configurando un sistema nacional en el ámbito marítimo.

Se requiere un sistema marítimo nacional abierto de ciclo cerrado con retroalimentación continua que opere en forma directa y consistente con la realidad nacional, bajo la conducción y control descentralizado de un ente rector central y permanente del sistema, que privilegie las autonomías administrativas de los entes periféricos.

La Política Marítima Nacional debe ser integral y total, por su transversalidad y dispersión normativa y de gestión en diversas entidades periféricas de carácter sectorial y de niveles de gobierno nacional, regional y local, así como por su centralidad, al requerir un ente rector interactuante y permanente[12].

15. Integración y sostenibilidad

El cabotaje marítimo es una forma de proyección del poder marítimo nacional y subregional al territorio continental suramericano, por la integración y sostenibilidad del país y de la comunidad iberoamericana de naciones[13].

CONCLUSIONES

Con el propósito de promover políticas públicas comprometidas con el desarrollo y la seguridad de los intereses marítimos, de manera especial con el cabotaje marítimo como actividad prioritaria de los intereses nacionales, se plantean las siguientes propuestas y previsiones generales:

(1) Los intereses marítimos nacionales se deberían operativizar mediante el debido proceso de planificación estratégica nacional, a fin de

12. Doig, Jean Jesu. "El proceso geopolítico: un enfoque integrado de país sostenible". *Revista de Marina*. Lima, 2017. Año 110, nro. 2, pp. 92-117.
13. Unión de Naciones Suramericanas, Unasur. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). 2022. Disponible en: https://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45

determinar los objetivos nacionales que vinculen y orienten el esfuerzo de la administración pública y privada del país, respectivamente.

(2) La administración estratégica del Estado debería responder como un sistema integrado y total al desarrollo del proceso de planificación estratégica nacional, a fin de dar consistencia y continuidad al ejercicio presupuestal de cada año fiscal, así como para fortalecer la gobernanza efectiva de los diferentes sectores y niveles de gobierno y la subsecuente productividad eficiente de los negocios marítimos en el país.

El cabotaje marítimo es una forma de proyección del poder marítimo nacional y subregional al territorio continental sudamericano, para la integración y sostenibilidad del país y de la comunidad iberoamericana de naciones.

BIBLIOGRAFÍA

Congreso de la República del Perú. Constitución Política del Perú. Artículo 60 [subsidiaridad del Estado]. Lima: Congreso de la República del Perú. 2022.

Doig, Jean Jesu. "Cabotaje marítimo y transporte marítimo de corta distancia: retos y posibilidades". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, IEHMP*. Lima, 2017. Nro. 37, pp. 109-125.

Doig, Jean Jesu. "El proceso geopolítico: un enfoque integrado de país sostenible". *Revista de Marina*. Lima, 2017. Año 110, nro. 2, pp. 92-117.

Doig, Jean Jesu. *Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades*. Separata de la Sociedad Geográfica de Lima. Lima: Sociedad Geográfica de Lima. 2016.

Doig, Jean Jesu. "Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades". *Revista de Marina*. Lima, 2016. Año 109, nro. 3, pp. 131-153.

Doig, Jean Jesu. *Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades*. Separata del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima: CEEM e IEHMP. 2015.

Doig, Jean Jesu. "Gobernanza marítima e intereses nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado". *Revista de Marina*. Lima, 2011. Año 104, nro. 3, pp. 39-47.

Doig, Jean Jesu. "Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades". *Revista de Marina*. Lima, 2010. Año 103, nro. 1, pp. 67-87.

Hernández, Roberto, Fernández, Carlos y Baptista, María. "Los procesos mixtos de investigación". *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGraw-Hill. 2010, pp. 543-563.

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, IEHMP. *Intereses marítimos y política de Estado*. Separata del IEHMP. Lima: CEEM e IEHMP. 2008.

Marina de Guerra del Perú. Servicio naviero (Servinamar). 2022. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/servicios/naviera-comercial/

República de Chile. *Diagnóstico del sistema de cabotaje de carga marítima*. Santiago: Ministerio de Planificación y Cooperación (SECTRA) e INECON. 2010.

Unión de Naciones Suramericanas, Unasur. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). 2022. Disponible en: https://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45