

REVISTA PERUANA DE DERECHO INTERNACIONAL

ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024

DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

**DEBILITAMIENTO DE LA VIGILANCIA A LAS FLOTAS
CALAMARERAS DE AGUAS DISTANTES QUE USAN PUERTOS Y
ASTILLEROS PERUANOS**

**WEAKENING THE SURVEILLANCE OF DISTANT WATER SQUID FLEETS
THAT USE PERUVIAN PORTS AND SHIPYARDS**

Alfonso Miranda Eyzaguirre^(*)

CALAMASUR (Lima, Perú)

<https://orcid.org/0009-0005-7958-7880>

Piero Rojas

Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (Lima, Perú)

Universidad Científica del Sur (Lima, Perú)

<https://orcid.org/0000-0002-3262-9028>

Bernal Chavarría

Legal Solution Group (San José, Costa Rica)

Iván Gómez

<https://orcid.org/0000-0003-1627-2011>

Independiente (Lima, Perú)

Renato Gozzer-Wuest

Sustainable Fisheries Partnership (Honolulu, Estados Unidos

de América)

<https://orcid.org/0000-0002-1156-4552>

^(*) Con el presente artículo, Alfonso Miranda Eyzaguirre formaliza su incorporación como Miembro Asociado, conforme a lo dispuesto por el Consejo Directivo de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, mediante Acta del 13 de diciembre de 2018.

RESUMEN

Ante la creciente amenaza global de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), en el año 2020, el gobierno peruano promulgó el Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE, que modificó el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE con la finalidad de mejorar la vigilancia de las flotas pesqueras extranjeras de aguas distantes que desearan ingresar a puertos y astilleros peruanos. En esencia, se estableció la obligatoriedad del uso del Sistema de Seguimiento Satelital del Estado peruano (SISESAT) por parte de las flotas extranjeras de aguas distantes dedicadas al calamar gigante. El impacto sobre la operatividad de éstas fue inmediato: optaron por no instalar los dispositivos satelitales, por lo que quedaron imposibilitadas de utilizar servicios portuarios y de mantenimiento en Perú. Éstas pasaron de realizar un promedio de 265 ingresos anuales en el periodo 2016-2019, a solo 20 en los primeros dos años de aplicación de la norma (i.e., 2021-2022). Extraordinariamente, a pesar de seguir sin instalar los dispositivos satelitales, en el año 2023, el gobierno peruano autorizó el ingreso de 162 embarcaciones considerando que los motivos de sus ingresos, i.e., el cambio de tripulantes y la renovación de certificados, súbitamente pasaron a la condición de exentos del ámbito de aplicación de la norma. Ello demostró la existencia de vulnerabilidades en el sistema de monitoreo, control y vigilancia del mar peruano. No obstante, un análisis sistémico, *ratio legis* e histórico del citado decreto sugiere claramente que éste es de aplicación general y no admite excepciones discrecionales. Como resultado, el cambio de criterio estaría generando un escenario desfavorable para el combate contra la pesca INDNR y un debilitamiento de la posición vanguardista del Estado peruano en la protección de sus ecosistemas marinos. El artículo demuestra que una correcta aplicación de la norma requeriría eliminar las interpretaciones debilitantes, enmendando con ello lo actuado en 2023.

Palabras clave: Calamar gigante; flotas de aguas distantes; interpretación legal; Perú, Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP); Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS); Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR).

ABSTRACT

In response to the growing global threat of illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing, the Peruvian government enacted the Supreme Decree N° 016-2020-PRODUCE in 2020, amending the Supreme Decree N° 016-2016-PRODUCE with the aim of enhancing the surveillance of foreign distant-water fishing fleets that seek to enter Peruvian ports and shipyards. Essentially, the decree mandated the use of the Peruvian State's Satellite Monitoring System (SISESAT) by foreign distant-water fleets targeting jumbo flying squid. The impact on their operations was immediate: they decided not to install the satellite devices, rendering them unable to utilize port and maintenance services in Peru. These fleets transitioned from making an average of 265 annual entries during the period 2016-2019 to only 20 entries in the first two years of the decree's enforcement (i.e., 2021-2022). Extraordinarily, despite the continued refusal from these fleets to install the satellite devices, in 2023, the Peruvian government authorized the entry of 162 vessels under the argument that their reasons for entry—crew changes and certificate renewals—rendered them exempt from the decree's application. This situation revealed vulnerabilities in Peru's maritime monitoring, control, and surveillance system. Nevertheless, a systematic, *ratio legis* and historical analysis of the aforementioned decree clearly suggests that it is of general application and does not admit discretionary exceptions. Consequently, this shift in the regulation's enforcement criteria fosters an unfavourable scenario for fighting against IUU fishing, weakening Peru's leading stance on marine ecosystem protection. The article demonstrates that correctly applying the decree would necessitate eliminating interpretations undermining it, thereby amending the actions taken in 2023.

Keywords: Jumbo flying squid; Distant Water Fleets (DWFs); legal interpretation; Peru; The Agreement on Port State Measures (PSMA); South Pacific Regional Fisheries Management Organisation (SPRFMO); Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing (IUU).

* * * * *

INTRODUCCIÓN

Las flotas industriales de aguas distantes, de unos pocos países, concentran el 80% del esfuerzo pesquero en la altamar (Sala et al., 2018). Se aduce que el incremento reciente de estas flotas es motivado por el agotamiento de los recursos costeros de algunos Estados y por el aumento de la demanda mundial de recursos pesqueros y que, además, es facilitado por los avances tecnológicos y subsidios públicos que algunas flotas reciben para financiar sus operaciones (Swartz et al., 2010; Mallory, 2013; Tickler et al., 2018; Krodsma, 2018). Los calamares del Pacífico sur y Atlántico sur son susceptibles de explotación por parte de estas flotas, las cuales han reportado el 40% de los desembarques totales de calamares en ambas zonas durante los últimos años (FAO, 2023; Arkhipkin et al., 2023). En el Pacífico Sur, dichas flotas han pasado de un total de 125 embarcaciones activas en el año 2010 (104 de bandera China, 1 de Corea del Sur y 20 de China Taipei), a 462 en el 2022; siendo, en ese año, todas de bandera China (SPRFMO, 2023a).

El rápido crecimiento de estas flotas ha representado un cambio de paradigma en la pesquería del calamar gigante *Dosidicus gigas*. La especie en cuestión conformaría una sola gran metapoblación en el Pacífico suroriental (Ibáñez et al., 2023; Ibáñez y Poulin, 2014; Ibáñez et al., 2011), que es capturada, principalmente, por Chile, China y Perú (FAO, 2023; Arkhipkin et al., 2023). Esta pesquería pasó de estar caracterizada por desembarques anuales de poco más de 850 mil de toneladas en los años 2010-2012, mayoritariamente realizados por flotas artesanales de Chile y Perú (20% y 50% del total declarado, respectivamente), a desembarques de casi 1.1 millones de toneladas en 2022, realizados mayoritariamente por naves industriales procedentes de China (48% de los desembarques totales; SPRFMO, 2023a). Esto ha significado una disminución de la importancia relativa de las flotas artesanales de Chile y Perú, las cuales pasaron a representar 9% y 42% del total pescado, respectivamente (SPRFMO, 2023a).

Las embarcaciones industriales de aguas distantes operan en aguas internacionales bajo el mandato de gestión de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS), la cual, a pesar de notables avances en los últimos años, aún carece de un marco de gobernanza acorde

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

al de una actividad intensiva de gran escala (Arkhipkin et al., 2023). Entre los progresos se encuentran la primera medida de conservación y manejo (CMM) del calamar gigante, aprobada en el 2020 (SPRFMO, 2020). Sin embargo, no fue hasta el 2023 en que se congeló el crecimiento del esfuerzo pesquero de las embarcaciones de aguas distantes en tanto no haya una toma de decisiones de manejo basadas en ciencia (SPRFMO, 2023b). Sobre esto último, a pesar de que existen diversas propuestas de evaluaciones de stock con escala regional (Li et al., 2022; Payá, 2022; Roa-Ureta y Wiff, 2022), aún no hay un manejo activo que asegure una pesca en torno a umbrales objetivos en garantía de la sostenibilidad (Arkhipkin et al., 2023; Seto et al., 2023; Hsu, 2018; Cullis-Suzuki y Pauly, 2010) y, consecuentemente, que minimice los riesgos de llegar a futuros escenarios adversos.

Además, a nivel mundial, la transparencia de las flotas calamareras de aguas distantes ha sido motivo de cuestionamientos derivados de conductas de navegación y pesca que incluyen el ocultamiento de su posicionamiento en el mar (Park et al., 2020; Welch et al., 2022; Rodríguez et al., 2024). Al respecto, diversos reportes han identificado prácticas de apagado o manipulación del sistema AIS¹ (GFW, 2021; GFW, 2022; Banýs et al., 2024; Guan et al., 2023). Tales prácticas podrían ser indicativas de actividades de pesca INDNR (Androjna et al., 2021; Welch et al., 2022). Específicamente, cerca de las jurisdicciones de Perú y Ecuador, incluyendo las aguas del Parque Nacional Galápagos, dichas acciones han sido ampliamente identificadas y documentadas (GFW, 2022; HawEye, 2020; Aroni, 2018). Asimismo, también se han intervenido embarcaciones de aguas distantes pescando ilegalmente dentro de aguas jurisdiccionales de Perú (Ministerio Público, 2018), Ecuador (Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, 2017; Alava y Paladines, 2017; Bonacorso et al., 2021), Argentina (Ministerio de Seguridad de la República de Argentina, 2016; 2020), así como de países de África y Asia (MercoPress, 2016; Farge, 2017; *Ministry of National Defense* – Liberia, 2020; *The Guardian*, 2021).

¹ El AIS (Sistema de Identificación Automática) es un sistema que comunica la ubicación de un barco para prevenir colisiones al informar a otros barcos cercanos. La Organización Marítima Internacional (OMI) requiere que los buques de más de 300 toneladas brutas en viajes internacionales utilicen este sistema.

En el contexto descrito, y considerando la importancia estratégica y socioeconómica del calamar gigante para el Perú (Gozzer-Wuest et al., 2022a; Gozzer-Wuest et al., 2022b; Csirke et al., 2018) y el rol activo de los actores involucrados en la actividad (Labraña-Cornejo et al., 2023), el Estado peruano enmendó, en agosto de 2020, el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE. Esta mejora, enmarcada en el uso de las prerrogativas nacionales conferidas por la legislación peruana y en particular el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), incorpora la exigencia, a las embarcaciones extranjeras que operen sobre recursos pesqueros transzonales como el calamar gigante, de contar con dispositivos satelitales que emitan su posicionamiento al Sistema de Seguimiento Satelital (SISESAT) del Ministerio de la Producción (PRODUCE) desde seis meses antes de que ingresen a Perú para utilizar puertos y astilleros navales. Esta reforma, que entró en vigencia en enero 2021, tuvo un impacto inmediato: solo un número minoritario de cinco embarcaciones instaló el dispositivo satelital exigido (PRODUCE, 2023a) y, consecuentemente, una gran mayoría quedó imposibilitada de ingresar a puertos peruanos para realizar, entre otras cosas, labores de mantenimiento. Es así que, de un promedio de 265 ingresos anuales (Aroni, 2024), pasaron a registrarse tan solo 20 ingresos al año en el periodo 2021-2022 (PRODUCE, 2023b), que en su mayoría fueron por circunstancias relacionadas a eventos de fuerza mayor², tales como tener a bordo un tripulante que necesita asistencia médica, sufrir un siniestro o accidente o una avería que limite la navegación.

Súbitamente, a partir de mayo 2023, el gobierno peruano autorizó nuevamente el ingreso de embarcaciones extranjeras calamareras de aguas distantes que no contaban con el dispositivo SISESAT, aduciendo la existencia de motivos exentos de aplicación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE (PRODUCE 2023a; PRODUCE, 2023b). Esta situación permitió que se autoricen 162 ingresos a puertos peruanos en dicho año, valor que se aleja significativamente de los números reportados en los dos primeros años de aplicación normativa. En tanto que la normativa no ha pasado por un proceso de revisión formal que haya derivado en su

² Los artículos 129 y 130 del Decreto Supremo N° 015-2014 – DE definen como arribadas forzosas a eventos de fuerza mayor que comprometen la seguridad o salud de la tripulación.

modificación y relajamiento de sus supuestos de aplicación, se podría considerar que, simplemente, cambiaron los criterios bajo los cuales se aplica. Este cambio podría constituir un debilitamiento del monitoreo, control y vigilancia del mar peruano y, en consecuencia, del combate contra la pesca INDNR.

En base a la situación descrita, el presente estudio se estructura en cuatro secciones que aportan elementos clave para entender la importancia del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, el problema de la relajación de sus supuestos de aplicación durante el 2023 y las evidencias de sus posibles efectos. La sección 1 introduce el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE y su enmienda en el 2020. La sección 2 describe la dinámica de ingresos a puertos peruanos por parte de las flotas calamareras extranjeras de aguas distantes entre 2016 y 2023, con la finalidad de explicitar los cambios en la operatividad de éstas antes y después de la enmienda del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE. La sección 3 presenta un análisis legal histórico, *ratio legis* y sistemático del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, con la finalidad de esclarecer objetivamente su ámbito de aplicación y la legalidad de lo actuado durante el 2023. La sección 4 discute los efectos que ha tenido lo actuado en el 2023 sobre la efectividad del Perú en el ejercicio de su responsabilidad de monitoreo, control y vigilancia de las flotas extranjeras calamareras que buscan usar sus puertos y astilleros. Por último, se presentan las conclusiones y una síntesis de recomendaciones para fortalecer la protección del mar peruano, y mejorar el entorno en el que se desenvuelven estas flotas pesqueras durante su estancia en aguas jurisdiccionales de Perú.

1. EL DECRETO SUPREMO N° 016-2016-PRODUCE Y SU MODIFICATORIA

La Constitución de Política del Perú dispone que los recursos naturales son patrimonio de la nación y que el Estado peruano es soberano en sus aprovechamientos y fija las condiciones para utilizarlos y otorgarlos a particulares. El aprovechamiento de los recursos naturales es desarrollado legislativamente a través de diversas normas entre las que destaca el Decreto Ley N° 25977, Ley General de Pesca (en adelante, LGP). Este establece el

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

carácter patrimonial y nacional de los recursos hidrobiológicos contenidos en aguas jurisdiccionales del Perú y que el Estado debe regular el manejo integral y la explotación racional de éstos, inclusive más allá del límite jurisdiccional del mar peruano cuando se trate de asegurar la sostenibilidad de pesquerías de recursos transzonales como, por ejemplo, el calamar gigante. Además, en línea con el artículo 7 del Código de Conducta para la Pesca Responsable (FAO, 1995), Perú coopera para velar por la conservación y el aprovechamiento racional del calamar gigante en el ámbito supranacional. En vista de ello, en el 2015 aprobó y ratificó formalmente su participación en la OROP-PS³, regida por la Convención para la Conservación y Ordenamiento de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Océano Pacífico Sur.

Al amparo del marco legal nacional e internacional, el gobierno del Perú publicó el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE en julio de 2016 en base a que consideró que el incremento de flotas pesqueras extranjeras, que buscan recursos hidrobiológicos en aguas internacionales adyacentes a las jurisdiccionales peruanas, representaban un riesgo dado que estas podrían estar ejerciendo esfuerzo pesquero ilegalmente dentro del mar peruano (PRODUCE, 2016). El Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, denominado “Medidas para autorizar operaciones en puertos y astilleros peruanos de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos altamente migratorios, transzonales o transfronterizos en alta mar”, aplica⁴ exclusivamente a embarcaciones extranjeras que busquen arribar a puertos o astilleros peruanos y que

³ La incorporación de Perú como Estado miembro de la OROP-PS fue aprobada en el 2015 por el gobierno peruano mediante Resolución Legislativa N° 30386 y ratificada mediante Decreto Supremo N° 071-2015- RE.

⁴ “Artículo 1.- Objeto de la norma

El presente Decreto Supremo tiene por objeto regular las condiciones para el arribo a puertos o astilleros nacionales y el uso de sus servicios para embarcaciones de bandera extranjera que realicen actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos fuera del dominio marítimo del Estado Peruano que requieran realizar:

- a) Transbordo o depósito en tierra de recursos o productos hidrobiológicos en puerto nacional, como mercadería en tránsito o verificación de productos hidrobiológicos; o,
- b) Actividades de asistencia técnica, avituallamiento, provisión de alimentos o combustible, de transporte y de suministro de implementos necesarios para facilitar las operaciones de las embarcaciones pesqueras.”

requieran realizar actividades de asistencia técnica, como es el caso de las embarcaciones extranjeras de aguas distantes que pescan calamar gigante en el Pacífico Sur.

El Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, modificado meses después por el Decreto Supremo N° 025-2016-PRODUCE, estableció que, como condición para autorizar su arribo a puertos y astilleros peruanos, las embarcaciones incluidas en su ámbito debían contar con un dispositivo satelital operativo y compatible con el utilizado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y PRODUCE. Sin embargo, también admitía que, en caso una embarcación no contara con dispositivo SISESAT, alternativamente, pudiera presentar “un reporte y diagrama del posicionamiento satelital refrendado por la autoridad competente del país de bandera responsable del monitoreo correspondiente a la faena de pesca”. En otras palabras, el marco jurídico de ese entonces dispuso que la obligación de contar con dispositivo satelital compatible con el del Estado peruano admitía excepciones y, en consecuencia, derivó en una total falta de efectividad para monitorear directamente a las flotas extranjeras de aguas distantes que realizan servicios de asistencia en Perú.

Las limitaciones en el diseño original del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE se hicieron notar en sus primeros años de aplicación, en los cuales, el número de embarcaciones extranjeras de aguas distantes que operaban en el mar adyacente al peruano continuó intensificándose (ver Aroni, 2024). El gobierno del Perú reconoció que estas flotas realizaban prácticas de apagado de sus propios equipos de rastreo, lo cual no permitía ubicarlas e identificarlas una vez que ingresaban al mar peruano (PRODUCE, 2020a). Entre las acciones que dificultaban la fiscalización y el control de estas naves, se encontraba el silencio electrónico, el cual sucedía a pesar de que dichas embarcaciones contaban con herramientas tecnológicas como el AIS y que, además, podían encontrarse trazas de su actividad a través de la observación de imágenes de luminosidad satelital (SUOMI) y de los píxeles de luminosidad de la plataforma *Global Fishing Watch* (PRODUCE, 2020a). Aun así, el gobierno peruano reconoció que sus capacidades para ejercer un adecuado monitoreo, control y vigilancia habían sido sobrepasadas (PRODUCE, 2020a) y, por ello, en agosto de 2020, el

Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE fue modificado por el Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE.

En atención a que estas embarcaciones requerían frecuentemente arribar a puertos y astilleros peruanos, el Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE incorporó (al artículo 3 del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE) la obligación de tener operativo el SISESAT, transmitiendo su posicionamiento al centro de control de PRODUCE desde seis meses antes a su ingreso al dominio marítimo peruano (PRODUCE, 2020b). La norma entró en vigor en enero de 2021 y sigue vigente hasta la fecha. Además, en palabras de PRODUCE y el Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú, esta modificación fue considerada como perfectamente compatible con el AMERP^{5,6}. El AMERP, “Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada”, que aporta nuevas herramientas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR (Guggisberg, 2019; Flothmann et al., 2010; Hosch et al., 2023; Bethel et al., 2021), fue insertado al ordenamiento jurídico peruano en el 2017, siendo aprobado por la Resolución Legislativa N° 30591 y ratificado mediante el Decreto Supremo N° 040-2017-RE.

⁵ La Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE cita el Oficio RE (DSL) N° 2-12-A/107 del Ministerio de Relaciones Exteriores en el cual este indica que “la implementación de un sistema de monitoreo satelital que requiere colocar un dispositivo en las embarcaciones pesqueras, con fines de detección satelital, no se encuentra limitada ni prohibida por el AMERP”.

⁶ La Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE cita el Informe N° 0000149-2020-PRODUCE/DPO en el cual PRODUCE señala que “...con la finalidad de contribuir a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada es que se emitió el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE (...). Con esa misma finalidad, es que el Estado es parte del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar, y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (AMERP) (...). En consideración al marco normativo descrito, y a la finalidad de fortalecer las medidas contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), resulta necesario establecer determinadas obligaciones que deben cumplir los armadores de embarcaciones de bandera extranjera que realicen actividades pesqueras y relacionadas con la pesca de recursos hidrobiológicos fuera del dominio marítimo del Estado Peruano, para el arribo a aguas jurisdiccionales (...)”.

Por otro lado, el cumplimiento de la obligatoriedad de contar con el equipo satelital SISESAT se garantiza utilizando los instrumentos que regulan el ingreso de naves a Perú. El primero de estos es el “Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú”, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2011-MTC. El segundo, de aplicación exclusiva para embarcaciones que operan en el ámbito de administración de la OROP-PS, es la medida de conservación y manejo CMM 07-2022, que establece los estándares mínimos para las inspecciones en puerto de naves registradas en dicho organismo (SPRFMO, 2022a). El primer instrumento establece la presentación de una solicitud de ingreso a puertos peruanos, la cual debe ser presentada 24 horas antes del ingreso a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Ésta es evaluada por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y debe contar con las opiniones de PRODUCE y DICAPI. De manera concreta, a través del VUCE, PRODUCE ha de dar opinión favorable si la embarcación extranjera solicitante cuenta con el equipo SISESAT. De no ser así, la APN tendría que denegar el ingreso de la embarcación al Perú. La CMM 07-2022 de la OROP-PS no hace otra cosa que reforzar la normativa nacional, asegurando su alineamiento con el AMERP y reafirmando que los Estados miembros, como el Perú, pueden requerir información adicional para descartar que un barco que solicita ingreso a puerto esté involucrado en pesca INDNR u otra actividad relacionada.

De manera complementaria, el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, dispone en su artículo 5 que las embarcaciones objeto de éste, deben sujetarse a los mismos controles e inspecciones que se exigen a las embarcaciones pesqueras nacionales, reflejando así un tratamiento igualitario entre armadores extranjeros y nacionales. En ese sentido, la fiscalización de la medida tiene que darse acorde al Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (Decreto Supremo N° 004-2019-JUS), el Reglamento de Fiscalización y Sanción de las Actividades Pesqueras y Acuícolas (Decreto Supremo N° 017-2017-PRODUCE) y la CMM 07-2022⁷. A la luz de esta base legal, el cuerpo inspector de

⁷ El numeral 18 de la CMM 007-2022 señala que las autoridades inspectoras (llámese PRODUCE) deben inspeccionar todas las áreas del barco y levantar cualquier tipo de

PRODUCE debe proporcionar informes que contengan los resultados de las inspecciones y ello, entre otras cosas, permitiría corroborar si la embarcación extranjera cumple con las condiciones dispuestas en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, modificado por el Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE y, por ende, con lo declarado al momento de tramitar su solicitud de ingreso a través del VUCE.

En síntesis, el marco legal es claro: las embarcaciones pesqueras de aguas distantes que pretendan arribar a puertos o astilleros peruanos deben contar con un dispositivo SISESAT que permita al gobierno peruano monitorearlas directamente antes y durante su estadía en Perú. Para ello, éstas tienen que solicitar formalmente su ingreso a través de la VUCE y a la luz de la CMM 07-2022 de la OROP-PS, para que la APN, previa opinión de PRODUCE, autorice los ingresos siempre que las embarcaciones tengan operativo el SISESAT y lo hayan tenido en esa condición los seis meses previos a su arribo. De esta manera, el Estado peruano garantiza un monitoreo regular del comportamiento de estas flotas, contribuyendo a la responsabilidad y voluntad de Perú para luchar contra la pesca INDNR a nivel global.

2. INGRESO A PUERTOS Y ASTILLEROS PERUANOS POR PARTE DE LAS FLOTAS CALAMARERAS DE AGUAS DISTANTES

En el marco de este estudio se construyó una base de datos de los ingresos a puertos peruanos por parte de embarcaciones calamareras de aguas distantes, inscritas en el registro de naves de la OROP-PS en el periodo 2017-2023, a partir de requerimientos formales realizados al PRODUCE, al amparo del

documentación que sea necesaria de conformidad, así: “(...) podrán examinar todas las áreas, cubiertas y salas pertinentes de la nave pesquera, capturas procesadas o no, redes y otros artes de pesca, equipo tanto técnico como electrónico, registros de transmisiones y documentos pertinentes, incluyendo cuadernos de pesca, manifiestos de carga y recibos del primer oficial y declaraciones de desembarque en caso de transbordo, que estimen necesarios para garantizar el cumplimiento de las CMM de la OROP-PS. Ellos podrán hacer copias de cualquier documento que consideren pertinentes, y también podrán realizar preguntas al armador y cualquier otra persona de la nave que se está inspeccionando”.

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por el Decreto Supremo N° 021-2019-JUS. Esta base de datos incluyó variables relacionadas a la identidad de la embarcación (p.ej., nombre, número IMO⁸, bandera de pabellón, inscripción en la OROP-PS, etc.), a la caracterización del ingreso a puerto peruano (p.ej., motivos y fechas de arribo, puerto de ingreso, etc.) y, desde el año 2021, a la tenencia del dispositivo satelital SISESAT. Para caracterizar los ingresos a puertos peruanos se revisaron los informes de inspecciones en puerto que realizan los fiscalizadores de PRODUCE, en el marco de la medida de conservación y manejo CMM 07-2022 de la OROP-PS (SPRFMO, 2022) y los protestos informativos que las agencias portuarias que representan a los barcos extranjeros durante su estancia en Perú presentan a la DICAPI. Estos últimos son particularmente útiles para conocer el detalle de arribos por circunstancias fortuitas o incidentes que pusieran en riesgo a la tripulación, denominados como “arribos forzosos”. Por último, el tiempo de permanencia de los barcos en Perú se obtuvo a partir del análisis de las señales AIS, que *Global Fishing Watch* sistematiza (GFW, 2024).

En total se registraron 1040 arribos entre el 2017 y el 2023. Antes de la promulgación de la norma se registraba un promedio anual de 265 ingresos a puertos, con una permanencia promedio en Perú de 11.5 días (Tabla 1). Luego, en el 2020 éstos disminuyeron a 40, posiblemente por efectos de la pandemia del COVID-19 (ver Jiang et al., 2022; He et al., 2021), para posteriormente mantenerse en un promedio anual de 20 ingresos durante los dos primeros años de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE (i.e., el 2021-2022). En el año 2023, el número total de ingresos fue de 163, más de 700% de lo registrado durante los dos primeros años de vigencia de la norma.

En el periodo 2021-2022, el principal motivo declarado de ingresos fue el arribo forzoso (49% del total); sin embargo, en el 2023, solo el 16% ingresaron declarando dicha modalidad. En contraste, los principales motivos declarados fueron los cambios de tripulación (45%), la renovación

⁸ El número IMO es un identificador único que la Organización Marítima Internacional asigna de manera obligatoria y permanente a buques de carga y pasajeros para asegurar la seguridad marítima y evitar el fraude.

de certificados (18%) o simultáneamente ambos (20%). Por último, durante dicho año solamente una embarcación ingresó a Perú utilizando el dispositivo satelital SISESAT exigido (ver Tabla 1).

En el periodo 2017-2019, el tiempo promedio de permanencia en puertos peruanos fue de 11.5 días (± 19.5); mientras que, en el periodo 2021-2022, los ingresos (que fueron principalmente por arribos forzosos) tuvieron una menor duración promedio, pero mayor variabilidad (7.5 ± 25.9 días). En el 2023, el tiempo de estadía continuó disminuyendo (ver Tabla 1); sin embargo, se identificaron dos patrones diferenciados: el 81% de los arribos tuvieron una duración de solo 2.3 días (± 1.6 días); pero, el 17% ocupó un tiempo considerablemente mayor (20.8 ± 11.6 días). Dentro de este último grupo, se encuentran 12 ingresos a astilleros peruanos, pero también 14 que, según los registros, habrían realizado exclusivamente cambios de tripulantes y/o renovación de certificados en amplios periodos de tiempo. Además, en cuatro casos (2% de los ingresos del 2023) no fue posible determinar el tiempo de permanencia en Perú, debido a interrupciones en la señal AIS.

En los dos primeros años de implementación de la modificatoria del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, no se documentaron ingresos de embarcaciones industriales calamareras de aguas distantes a astilleros peruanos; sin embargo, esto cambió en 2023, año en el que se registraron 12 buques sin dispositivo SISESAT en astilleros (ver Anexo 1). Únicamente tres de ellos adujeron a las autoridades peruanas la causal de arribo forzoso, motivados por fallos estructurales en las naves (DICAPI, 2023). El resto ingresó informando que haría cambios de tripulación o renovación de certificados; pero, finalmente, terminaron en los diques secos de los astilleros.

Por último, durante el 2023 también se identificaron 13 interrupciones o inconsistencias de la señal AIS dentro de Perú, que incluyen interrupciones de señal AIS en aguas peruanas, cortes en la señal de posición AIS en el límite del mar jurisdiccional peruano, falseo de la posición e indicios de pesca ilegal dentro de Perú.

Tabla 1. Caracterización de los ingresos a puertos peruanos por parte de las flotas calamareras extranjeras de aguas distantes inscritas en la OROP-PS

Periodo	2017-2019	2021-2022	2023
Ingresos			
Ingresos totales (número)	281 / 796*	41	163
Ingresos sin SISESAT (número)	281 / 796*	39	162
Ingresos promedio por año sin SISESAT (número)	94 / 265*	20	162
Promedio de permanencia en Perú (días)	11.5 ± 19.5	7.5 ± 25.9	5.1 ± 7.6
Motivos declarados para el ingreso			
Arribos forzosos	n.d.	49 %	16 %
Cambio de tripulación	n.d.	12 %	45 %
Renovación de certificados	n.d.	27 %	18 %
Cambio de tripulación y renovación de certificados	n.d.	5 %	20 %
Otros	n.d.	7 %	1 %
Ingresos a astilleros			
Ingresos totales (número / días)	n.d.	0	12 / 28.8 ± 11.4
Ingresos de barcos cuyo motivo declarado fue el arribo forzoso (número)	n.d.	0	3
Ingresos de barcos cuyo motivo declarado fue el cambio de tripulantes o la renovación de certificados (número)	n.d.	0	9

Fuente: PRODUCE, APN, DICAPI y *Global Fishing Watch*.
n.d.: no determinado.
*: datos tomados de Aroni (2024), basados en información proveniente de datos AIS sistematizados por *Global Fishing Watch*, los cuales, como se muestra en la tabla, difieren considerablemente de los proporcionados por PRODUCE.

3. APLICACIÓN DEL DECRETO SUPREMO N° 016-2016-PRODUCE EN EL 2023

La Dirección de Supervisión y Fiscalización de PRODUCE informó, de manera no fundamentada⁹, que los arribos a puertos y astilleros peruanos durante el 2023 para hacer cambios de tripulantes y renovación de certificados correspondían a motivos que “no se encuentran enmarcados dentro del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE”. La interpretación de PRODUCE no luce coherente con la letra y el espíritu de la normativa peruana y, de manera más amplia, del marco jurídico del derecho marítimo internacional en la que ésta se enmarca (ver sección 1 del presente artículo).

En primer lugar, es pertinente analizar la intención del legislador al motivar la modificación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE en el año 2020 (i.e., interpretación histórica¹⁰). La exposición de motivos sostiene que la actividad pesquera sobre peces transzonales y altamente migratorios, en aguas adyacentes al dominio marítimo peruano se ha intensificado en los últimos años debido a la presencia de naves extranjeras. También señala que la mayoría de éstas se ubican al borde del límite del dominio marítimo peruano y que, además, arriban a puertos de Perú; pero que, a pesar de la existencia de herramientas tecnológicas (ver sección 1), existen prácticas que imposibilitan su identificación y ubicación y, por ende, su fiscalización y control cuando se encuentran en aguas jurisdiccionales peruanas.

En atención a esta problemática, el legislador concluyó que la mejor manera para controlar los arribos de estas flotas en Perú era a través de la obligatoriedad de la instalación y uso de equipos satelitales SISESAT por parte de todas las embarcaciones extranjeras que lleguen a puertos y astilleros

⁹ Mediante el memorando N° 0002326-2023-PRODUCE/DSF-PA y la carta N° 0130-2024-PRODUCE/DVC, de fecha 28 de febrero de 2024

¹⁰ El método histórico interpreta las normas mediante la determinación de la intención del legislador al dar la misma, para luego aplicar sus contenidos a la determinación del significado normativo. Para esto, el método histórico utiliza todo tipo de antecedentes jurídicos, destacando las fundamentaciones de los autores de los proyectos, las partes considerativas de los textos legislativos y el contraste entre la norma a interpretar y sus normas precedentes (Rubio Correa, 2009).

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

peruanos¹¹. Es decir, la intención de la mejora normativa buscó monitorear, de manera amplia, la actividad de ingreso de las naves calamareras extranjeras a Perú. En ningún caso el legislador se planteó exceptuar motivos particulares, como los que señala PRODUCE en el 2023 (i.e., cambio de tripulantes y la renovación de certificados), por la sencilla razón de que estos no se pueden aislar quedando inafectados de la problemática que motivó la mejora normativa. Es claro que el legislador actuó con un criterio abarcativo, en pleno reconocimiento del concepto moderno de la actividad pesquera que se debe controlar.

Por ello, aunque en el 2023 PRODUCE haya podido realizar una interpretación sesgada del concepto de “actividades pesqueras” (señalado en el artículo 1 del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE), con la finalidad de dejar fuera de este concepto al “cambio de tripulantes” y la “renovación de certificados”, lo cierto es que hay una vinculación natural de dichos términos. Así lo demuestra, por ejemplo, el propio AMERP que, en su artículo 1, puntualiza que las “actividades relacionadas con la pesca” (i.e., las actividades pesqueras) comprenden “cualquier operación de apoyo o preparación de la pesca..., así como la provisión de personal, combustible, artes de pesca y otros suministros en el mar”. Es decir, denota expresamente la provisión de personal (i.e., el cambio de tripulantes) de manera ejemplificadora; pero, también utiliza un lenguaje amplio para incluir cualquier otra operación de apoyo o preparación de la pesca como, por ejemplo, la renovación de certificados. Lo descrito hasta aquí es el reflejo de una auténtica interpretación sistemática¹².

¹¹ Tal como se aprecia en la página 10 de la Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 016-2020-PRODUCE: “atendiendo a esta realidad, se ha visto necesario establecer la obligatoriedad de instalar equipo SIESAT a las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que tengan interés de ingresar a puertos peruanos, ..., lo cual permitirá al Estado Peruano realizar el seguimiento y monitoreo de esta flota para evitar o sancionar posibles actividades ilegales que realicen dentro del dominio marítimo peruano”.

¹² Según el método sistemático, la interpretación de una norma debe hacerse teniendo en cuenta el conjunto, subconjunto o grupo normativo en el cual se halla ubicada la misma, a fin de que su «qué quiere decir» sea esclarecido por los elementos conceptuales propios de la estructura normativa (Rubio Correa, 2009).

Asimismo, ante la necesidad de requerir mayores precisiones, el mismo artículo 2 del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE dispone que, ante términos no definidos expresamente, deberá aplicarse supletoriamente “las definiciones reconocidas por instrumentos vigentes del derecho internacional de los cuales el Perú es Estado parte o le son aplicables en virtud del derecho internacional consuetudinario o los principios generales del derecho”. La norma supletoria a aplicar, por especialidad, es precisamente el AMERP. Como se mostró en el párrafo anterior, el AMERP reconoce de manera específica el cambio de tripulantes (llamándolos provisión de personal) y, de manera general, la renovación de certificados, en el reconocimiento expreso de que cualquier operación de apoyo o preparación de la pesca es considerada como parte de las actividades pesqueras. Es así que, desde una interpretación *ratio legis*¹³, se permitiría concluir que la renovación de certificados y el cambio de tripulantes, sí forman parte del ámbito de aplicación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE.

En síntesis, el legislador tuvo la intención de universalizar el enfoque de aplicación de la norma para cubrir el amplio espectro de lo que se conoce como actividades pesqueras. Ello se hizo con la intención de que la regulación aplique a cualquier caso por el cual una embarcación extranjera calamarera de aguas distantes buscara ingresar a puertos y astilleros peruanos. Se procedió de esta manera porque la problemática a abordar es general (i.e., las limitaciones para ejercer el monitoreo, control y vigilancia) y, por ende, trasciende a los motivos específicos que cada embarcación calamarera de aguas distantes pudiera tener para ingresar a mar peruano. Por tanto, es estrictamente coherente considerar, sin ambigüedades, que los arribos por cambio de tripulantes o la renovación de certificados son siempre afectos de la aplicación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE.

Como colofón, en marzo de 2024, las autoridades peruanas dejaron constancia de la aplicación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE

¹³ Según el método de la *ratio legis*, el «qué quiere decir» de la norma se obtiene desentrañando su razón de ser intrínseca, la que puede extraerse de su propio texto. (...). La *ratio legis* debe fluir del texto mismo de la norma o grupo normativo que le es correspondiente (Rubio Correa, 2009).

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

de la manera en la que este ha sido analizado en la presente sección¹⁴. A través de una resolución sancionatoria, PRODUCE citó los artículos 1 y 3 de la normativa para sostener que la embarcación calamarera de aguas distantes, merecedora de la sanción, tenía la obligación de contar con el equipo SISESAT, aun cuando ésta hubiera entrado al Perú bajo el motivo de renovación de certificados (PRODUCE, 2023c). Esta decisión confirma que PRODUCE, en el ejercicio de su potestad sancionadora, ha sostenido un criterio riguroso de aplicación de la normativa. Según el principio de predictibilidad¹⁵, este mismo criterio de aplicación normativa debería extenderse a todos los casos.

4. DISCUSIÓN SOBRE LOS EFECTOS DE LA INAPLICACIÓN DEL DECRETO SUPREMO N° 016-2016-PRODUCE DURANTE EL 2023

La omisión de la exigencia del uso del dispositivo SISESAT, durante el 2023, habría generado tres posibles efectos adversos: a) el debilitamiento de la capacidad de monitoreo, control y vigilancia (MCV) del mar peruano, b) el deterioro de los niveles de confianza hacia las autoridades peruanas y los armadores de las flotas extranjeras involucradas y c) la apatencia de acceso a puertos peruanos por embarcaciones con opacidad operativa. La evidencia puesta a disposición en el anterior apartado demuestra que la autoridad competente ha permitido, a lo largo del 2023, arribos masivos de embarcaciones de aguas distantes al Perú sin que se les haya exigido el dispositivo SISESAT. Este hecho, además de poner en cuestionamiento la propia seguridad jurídica, volviéndola susceptible a la discrecionalidad, ha

¹⁴ La Dirección de Sanciones de la Dirección General De Supervisión, Fiscalización y Sanción en Pesca y Acuicultura del PRODUCE emitió, el 5 de marzo 2024, la Resolución Directoral N° 00623-2024-PRODUCE/DS-PA disponiendo que una embarcación calamarera de aguas distantes sea sancionada.

¹⁵ El numeral 1.15. del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General del Perú señala, sobre el principio de predictibilidad o de confianza legítima: “(...) Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.”

permitido comprobar el alto grado de idoneidad de la normativa sujeta al análisis en este artículo (siempre y cuando esta sea aplicada adecuadamente).

El debilitamiento del MCV del mar peruano durante el 2023 se demuestra, a la luz de los resultados presentados en la sección 2, en el arribo de 162 embarcaciones extranjeras sin transmitir su posicionamiento satelital al centro de control de PRODUCE. Estos arribos realizados sin contar con el dispositivo satelital SISESAT han imposibilitado la recepción directa y en tiempo real del posicionamiento de dichas naves y, con ello, la mitigación del riesgo de infracción a las normas nacionales sobre la actividad pesquera. Se debe resaltar que el SISESAT transmite al centro de control del gobierno peruano a través de un proveedor satelital local y, consecuentemente, es difícilmente susceptible a la manipulación por parte del emisor del dato, como ocurre con las señales AIS (Banýs et al., 2024; Guan et al., 2023). En consecuencia, se habría generado una imposibilidad de realizar un monitoreo activo de estas embarcaciones desde seis meses antes de sus ingresos a Perú y durante sus estancias en sus aguas jurisdiccionales, dejando abierta la posibilidad de cualquier tipo de acción asociada a la pesca INDNR y a la realización de una diversidad de conductas distintas a las que se declararon para justificar sus ingresos.

En adición, producto de la inaplicación interpretativa de la norma, se han identificado al menos tres situaciones particularmente llamativas: el ingreso de embarcaciones a astilleros peruanos, la permanencia de éstas en territorio peruano por tiempos largos y las interrupciones en la transmisión de señal AIS; veamos:

1. Al menos 9 embarcaciones declararon, como motivos de sus arribos, renovación de certificados o cambio de tripulantes, pero probablemente terminaron realizando otras labores de asistencia técnica y mantenimiento de la embarcación (ver Anexo 1). Con ello, se genera la duda no resuelta de si esas naves pudieran haber declarado información falsa durante el trámite de ingreso a Perú, lo cual está tipificado en el artículo N° 427 del Código Penal peruano.
2. 14 embarcaciones ingresaron a mar peruano por periodos largos, permaneciendo más de dos semanas en territorio peruano, cuando

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

el promedio de ingresos del resto de embarcaciones que declararon esos mismos motivos fue de solo dos días (ver sección 2). Podría ser poco verosímil creer que éstas hubieran permanecido por un tiempo tan prologando para, solamente, limitarse a hacer los cambios de tripulaciones o renovaciones de certificados.

3. Al menos 13 embarcaciones habrían sufrido interrupciones o fallas en las señales AIS durante su navegación en mar peruano. Como han descrito diversos autores (ver Banýs et al., 2024; Guan et al., 2023) y el propio PRODUCE (ver PRODUCE 2020a), estas interrupciones pueden ser producidas deliberadamente para, por ejemplo, generar silencios electrónicos que permitan realizar actividad INDNR.

PRODUCE ha sostenido que realiza fiscalizaciones a estas embarcaciones en el marco del AMERP y que, como producto de estas, no ha advertido acciones que contravengan la normativa pesquera (PRODUCE, 2024). Sin embargo, este dicho abonaría a probar que la fiscalización puntual de dichas naves al momento de su arribo no reemplaza el monitoreo permanente que se debe realizar a través del SISESAT. Una prueba de ello es que, como lo ha afirmado PRODUCE, sus fiscalizaciones no han permitido recoger información capaz de caracterizar los hechos mencionados en los párrafos precedentes. La fiscalización y el monitoreo satelital son herramientas para el MCV, pero no son mutuamente sustituibles (FAO, 2024), sino absoluta y necesariamente complementarias. La fiscalización se realiza solo una vez y al ingresar al puerto. Por consiguiente, la información que se puede obtener, en el marco del ejercicio de dicha potestad, es verdaderamente limitada para caracterizar toda la dinámica de estas embarcaciones durante su estadía en Perú y durante los seis meses previos a sus ingresos al país (como estipula justamente el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE para minimizar el riesgo de ingresos de barcos que pudieran estar involucrados en actividad INDNR).

Ahora, no es un asunto menor el deterioro de los niveles de confianza hacia la institucionalidad peruana y a los armadores de las flotas extranjeras. Los hechos descritos han resultado en la erosión de la confianza, tal y como lo prueban los llamados realizados por las flotas artesanales (Gestión, 2023; La República, 2023, La Razón, 2024; Nativa, 2024), la ciudadanía (La Razón,

2023; Apeño, 2024; Tuesta y Manrique, 2024) y los grupos de interés (Arroyo et al., 2023; Carrere, 2023a; Carrere, 2023b, Gestión, 2023) en medios de comunicación especializados y generalistas. Es natural que tanto los actores implicados en el sector pesquero, como la ciudadanía en general, no entiendan las razones detrás del debilitamiento de medidas de MCV que están establecidas normativamente. A pesar de que Perú es un aliado estratégico para las flotas calamareras de aguas distantes, al ofrecerles diversos servicios portuarios y de mantenimiento que están interesadas en aprovechar; las partes interesadas han realizado cuestionamientos legítimos al respecto de la opción de estas flotas por optar por ingresar a Perú sin respetar las medidas de MCV, cuando ello tampoco les permite gozar plenamente de todos los servicios que pudieran realizar en Perú. Lo ocurrido no abonaría reputacionalmente a la habilidad y determinación de cuidado de la soberanía peruana y su pueblo, lo cual a su vez no facilita la cooperación entre socios estratégicos.

Finalmente, la correcta aplicación de la norma permite que toda embarcación extranjera pueda gozar de los servicios portuarios y de mantenimiento que Perú tiene para ofrecer. Considerando la ubicación estratégica que tiene el Perú para las flotas calamareras de aguas distantes, por su cercanía a sus zonas de pesca, se podría inferir fácilmente que el costo/beneficio de acatar la normativa vigente sería un asunto favorable para sus armadores, a condición de que su actividad pesquera ocurriera siguiendo estándares de cumplimiento propios de la pesca responsable. Sin embargo, la situación actual, en lugar de combatir la pesca INDNR y otros problemas asociados (ver McDonald et al., 2021; Rilee, 2023), la podría terminar promoviendo (ver Flothmann et al., 2010; Hosch et al., 2023).

CONCLUSIONES

La enmienda del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, en el 2020, demostró ser efectiva y adecuada para mejorar el monitoreo del mar peruano y minimizar riesgos de incursiones de pesca INDNR. Ésta ha permitido que el Perú tenga una herramienta objetiva discriminar el ingreso a su mar a embarcaciones que no cuenten con el dispositivo satelital SISESAT. Sin embargo, en el 2023 ocurrió un cambio de criterio en la aplicación normativa, que derivó en que dicho año se registren ingresos masivos de embarcaciones

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

calamareras de aguas distantes sin contar con el SISESAT. La inaplicación de tal exigencia podría señalar, en el imaginario de ciudadanos y consumidores comprometidos con la sostenibilidad pesquera, que en Perú se tolerarían prácticas que contribuyen a la pesca INDNR. Para mitigar los riesgos reputacionales, sería recomendable que la administración realice una interpretación adecuada y técnicamente robusta sobre la amplitud del ámbito de aplicación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE y, por ende, internalice que éste no discrimina motivos particulares de excepción. Lo mencionado ha sido demostrado en este artículo mediante la lectura histórica, *ratio legis* y sistemática de dicha normativa. Considerando que una mala aplicación normativa no genera precedentes legales, los tomadores de decisiones pueden retomar una senda que transite por aplicar la exigencia del SISESAT, fomentar su instalación entre las flotas interesadas y no permitir el ingreso de embarcaciones que no cuenten con este.

RECOMENDACIONES

Es posible corregir lo obrado en el año 2023, bajo la premisa de que una mala aplicación normativa no genera precedentes válidos de ejecución. En ese contexto, se aconseja ceñirse exclusivamente al marco legal; lo que implica solo recomendar favorablemente el ingreso a Perú a embarcaciones que cuenten con el equipo satelital SISESAT. En consecuencia, la APN, solo debería autorizar el ingreso de aquellas embarcaciones que cumplan con este criterio, lo cual debe ser oportunamente informado por PRODUCE.

Actualmente una gran mayoría de embarcaciones calamareras extranjeras de aguas distantes no cuentan con el dispositivo satelital SISESAT y, por ello, sería recomendable que las autoridades peruanas hagan coordinaciones activas que fomenten la instalación de aquel entre estas flotas. Es claro que, para facilitar su operatividad, requieren ingresar a Perú con cierta periodicidad. En base a ello, se pueden construir canales de comunicación transparentes, entre el gobierno del Perú y estos usuarios, que partan desde el respeto irrestricto a las normativas para proteger el mar peruano de la pesca INDNR. De esta manera se garantizaría la transparencia y estas flotas podrían ingresar al Perú a aprovechar plenamente de los servicios que este tiene para ofrecerles.

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

Si es que, a pesar de la realización de denodados esfuerzos para que las flotas extranjeras cumplan las condiciones del artículo 3 del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, éstas siguen sin acatarlas, será necesario que el Estado peruano implemente medidas sancionadoras (i.e. multas administrativas) y correctivas (i.e. expulsión del territorio peruano), a fin de que las embarcaciones no tengan el incentivo perverso de evadir el cumplimiento legal. Eso sí, dichas medidas a implementar no pueden ser incompatibles con los instrumentos internacionales suscritos por el Perú. Con esto se cerraría el círculo a tan grande problemática.

En el ánimo de cultivar una buena relación entre países que comparten asientos en la OROP-PS, que son líderes mundiales en la pesca del calamar gigante y comercializan sus productos en los mismos mercados, se debe reconocer que no es rentable, para ninguna de las partes, generar la visión de que un socio estratégico puede avasallar a otro, e ingresar a su país sin cumplir sus normas. Tampoco es rentable para las autoridades peruanas el que se genere una percepción de que estas facilitan el incumplimiento de las normas que están obligadas a cumplir y hacer cumplir. Por tanto, también es recomendable que los actores involucrados en la aplicación del Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE, encuentren un incentivo al cumplimiento normativo, al considerar los costos en términos de pérdida de prestigio y legitimidad que genera su incumplimiento. Esta normativa es un ejemplo a nivel mundial y, en su momento, posicionó a Perú como un líder en el combate contra la pesca INDNR. Por ello, asegurar su cumplimiento también contribuye a señalar mensajes positivos hacia el mundo y mantener el prestigio que Perú ganó ante la comunidad internacional.

REFERENCIAS

- Adrojna, A., Perkovič, M., Pavic, I., & Mišković, J. (2021). AIS data vulnerability indicated by a spoofing case-study. *Applied Sciences*, 11(11), 5015. <https://doi.org/10.3390/app11115015>
- Alava, J. J., & Paladines, F. (2017). Illegal fishing on the Galápagos high seas. *Science*, 357(6358), 1362. <https://www.science.org/doi/10.1126/science.aap7832>
- Apeño, A. (2024, 7 de marzo). Un cuento chino: La realidad de la flota potera. *CooperAcción*. <https://cooperaccion.org.pe/opinion/un-cuento-chino-la-realidad-de-la-flota-potera/>
- Arkhipkin, A. I., Nigmatullin, C. M., Parkyn, D. C., Winter, A., & Csirke, J. (2023). High seas fisheries: the Achilles' heel of major straddling squid resources. *Reviews in Fish Biology and Fisheries*, 33(2), 453-474.
- Aroni, E. (2018). Estimación de la captura ilegal de (*Dosidicus gigas*) por la flota que opera fuera de la ZEE del Perú (2013-2016) [Tesis para optar el título de ingeniero pesquero]. *Universidad Nacional Agraria La Molina*. <https://repositorio.lamolina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12996/3863/aroni-sulca-eloy.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Aroni, E. (2024). ¿Qué esconde la flota de calamar de aguas distantes para resistirse a ser monitoreada?. *ArtiSonal*. <https://artis0nal.wixsite.com/my-site/post/que-esconde-la-flota-de-calamar-extranjera>
- Arroyo, M. B., Pérez, A., Estrada, M., Huamán, G., & Vega, F. (2023, 6 de febrero). La voraz demanda china por el calamar en aguas sudamericanas. *Ojo Público*. <https://ojo-publico.com/4280/la-voraz-demanda-china-por-el-calamar-aguas-sudamericanas>
- Banyś, P., Gucma, M., & Fowdur, J. S. (2024). Assessment of Possible Misidentification of AIS Transponders within AIS Data due to Bit Inversions of MMSI. *Naše More*, 71(1), 30-37. <https://hrcak.srce.hr/file/457527>

- Bethel, L., Jessen, H., & Hollander, J. (2021). Implementing the Port State Measures Agreement to combat illegal, unreported and unregulated fishing in the Caribbean. *Marine Policy*, 132, 104643. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104643>
- Bonaccorso, E., Ordóñez-Garza, N., Pazmiño, A., Hearn, A., Páez-Rosas, D., Cruz, S., Muñoz-Pérez, J. P., Espinoza, E., Suárez, J., Muñoz-Rosado, L. D., Vizuete, A., Chaves, J. A., Torres, M. de L., Bustos, W., Rueda, D., Hirschfeld, M., & Guayasamin, J. M. (2021). International fisheries threaten globally endangered sharks in the Eastern Tropical Pacific Ocean: The case of the Fu Yuan Yu Leng 999 reefer vessel seized within the Galápagos Marine Reserve. *Scientific Reports*, 11, Article 14959. <https://doi.org/10.1038/s41598-021-94126-3>
- Carrere, M. (2023a, 12 de abril). Flota china esquiva monitoreo satelital por parte de las autoridades peruanas. *Mongabay*. <https://es.mongabay.com/2023/04/flota-china-esquiva-monitoreo-satelital-de-autoridades-peruanas/>
- Carrere, M. (2023b, 20 de septiembre). Más de 70 barcos chinos han ingresado a Perú sin el dispositivo satelital que exige la norma. *Mongabay*. <https://es.mongabay.com/2023/09/barcos-chinos-han-ingresado-a-peru-sin-dispositivo-satelital-que-exige-norma/>
- Chinese Fishing Fleet Encroaches on the Galapagos Islands. (2020, septiembre). *HawkEye 360*. <https://www.he360.com/resource/potential-illegal-fishing-seen-from-space/>
- Csirke, J., Argüelles Torres, J., Alegre Norza Sior, A. R. P., Ayón Dejo, P., Bouchon Corrales, M., Castillo Mendoza, G., et al. (2018). *Biología, estructura poblacional y pesquería de pota o calamar gigante (Dosidicus gigas) en el Perú*. Instituto del Mar del Perú.
- Cullis-Suzuki, S., & Pauly, D. (2010). Failing the high seas: A global evaluation of regional fisheries management organizations. *Marine Policy*, 34(5), 1036-1042. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2010.03.002>

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE. (2016). *Establecen medidas para autorizar operaciones en puertos y astilleros peruanos de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos altamente migratorios, transzonales o transfronterizos en alta mar*. [PRODUCE] Ministerio de la Producción. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1408438-6>

Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE. (2020a.) *Establecen medidas para autorizar operaciones en puertos y astilleros peruanos de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos altamente migratorios, transzonales o transfronterizos en alta mar – Exposición de motivos*. [PRODUCE] Ministerio de la Producción, <https://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2020/Agosto/27/EXP-DS-016-2020-PRODUCE.pdf>

Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo N° 016-2016-PRODUCE. (2020b). *Establecen medidas para autorizar operaciones en puertos y astilleros peruanos de embarcaciones de bandera extranjera que realizan actividades pesqueras de recursos hidrobiológicos altamente migratorios, transzonales o transfronterizos en alta mar*. [PRODUCE] Ministerio de la Producción.

Denuncian a ministro y exaltos funcionarios por beneficiar a barcos chinos. (2023, 7 de noviembre). *La Razón*. <https://larazon.pe/denuncian-a-ministro-y-exaltos-funcionarios-por-beneficiar-a-barcos-chinos/>

Detienen embarcación China con peces y especies amenazadas de la Reserva Marina de Galápagos. (2017, 14 de agosto). *Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica*. <https://www.ambiente.gob.ec/detienen-embarcacion-china-con-peces-y-especies-amenazadas-en-la-reserva-marina-galapagos/>

Estrada, M. (2023, 7 de mayo). Flota china: Las presiones para debilitar norma contra la pesca ilegal. *Ojo Público*. <https://ojo-publico.com/ambiente/flota-china-las-presiones-para-debilitar-norma-contra-la-pesca-ilegal>

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

- Farge, E. (2017, 3 de mayo). *Seven Chinese vessels detained off West Africa for illegal fishing*. Reuters. <https://www.reuters.com/article/idUSKBN17Z1GR>
- Fiscalía incautó embarcación china con 19 toneladas de pota extraídas sin permiso en Chimbote. (2018, 25 de octubre). *Ministerio Público*. <https://www.agenciafiscal.pe/index.php?K=60&id=7489>
- Flothmann, S., von Kistowski, K., Dolan, E., Lee, E., Meere, F., & Album, G. (2010). Closing loopholes: Getting illegal fishing under control. *Science*, 328(5983), 1235-1236. <https://doi.org/10.1126/science.1190245>
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (1995). *Código de conducta para la pesca responsable*. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2023). *FishStat: Capturas mundiales Cantidad (1950 - 2021)*. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. https://www.fao.org/fishery/statistics-query/es/capture/capture_quantity
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2024). *Checklists and Technical Guidelines to Combat Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing. Volume III: Checklist of monitoring, control and surveillance (MCS) systems, operations, procedures and tools*. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/e525ad7c-63f4-4799-b9f1-c07e0927f43a/content>
- G. G. McDonald, C. Costello, J. Bone, R. B. Cabral, V. Farabee, T. Hochberg, D. Kroodsmas, T. Mangin, K. C. Meng, O. Zahn. (2021) Satellites can reveal global extent of forced labor in the world's fishing fleet. *Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A.* 118, e2016238117.
- Gestión. (2023, 8 de abril). Líderes de pesca artesanal denuncian que el Ministerio de la Producción buscaría reducir controles para el ingreso de barcos chinos al mar peruano. *Gestión*. <https://gestion.pe/peru/lideres-de-pesca-artesanal-denuncian-que-el-ministerio->

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

de-la-produccion-buscaria-reducir-controles-para-el-ingreso-de-barcos-chinos-al-mar-peruano-noticia/

Global Fishing Watch. (2021). *Analysis of the Southeast Pacific Distant Water Squid Fleet. GFW-2021-FA-SQUID2020*. Global Fishing Watch. <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-2021-FA-SQUID2020-EN-1.pdf>

Global Fishing Watch. (2022). *Analysis of the Southeast Pacific Distant Water Squid Fleet. GFW-2022-FA-SQUID2021*. Global Fishing Watch. <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-2022-FA-SQUID2021-.docx.pdf>

Global Fishing Watch. (2024). *Vessel Maps*. Global Fishing Watch. <https://globalfishingwatch.org/map>

Gozzer-Wuest, R., Alonso-Población, E., Rojas-Perea, S., & Roa-Ureta, R. H. (2022a). What is at risk due to informality? Economic reasons to transition to secure tenure and active co-management of the jumbo flying squid artisanal fishery in Peru. *Marine Policy*, 136, 104886.

Gozzer-Wuest, R., Sueiro, J. C., Grillo-Núñez, J., De La Puente, S., Correa, M., Mendo, T., & Mendo, J. (2022b). Desafiando la tradición de país harinero: Una mirada económica de la actividad pesquera de Piura, Perú. *Marine and Fishery Sciences (MAFIS)*, 35(2), 263-286.

Guan, M., Cao, Y., & Cheng, X. (2023). Research on the Recognition of Multiple MMSI Codes on a Single Vessel Based on AIS Datas. *IEEE Access*, 11, 106580-106586. <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2023.3317706>

Guggisberg, S. A. (2019). Verifying and improving states' compliance with their international fisheries law obligations. En A. E. Punt, G. T. Pecl, & A. D. M. Smith (Eds.), *Predicting Future Oceans: Sustainability of Ocean and Human Systems Amidst Global Environmental Change* (pp. 453-464). Elsevier Inc. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-817945-1.00043-5>

He, B., Yan, F., Yu, H., Su, F., Cui, Y., Kang, L., Wu, W., & Wu, W. (2021). Global Fisheries Responses to Culture, Policy and COVID-19

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

- from 2017 to 2020. *Remote Sensing*, 13(22), 4507. <https://doi.org/10.3390/rs13224507>
- Hosch, G., Miller, N. A., Yvergniaux, Y., Young, E., & Huntington, T. (2023). IUU safe havens or PSMA ports: A global assessment of port State performance and risk. *Marine Policy*, 155, 105751. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>
- Hsu, J. (2018). *Effective governance and policy implementation in governing high seas fisheries: A comparative study of three regional fisheries management organizations* [Doctoral dissertation, Te Herenga Waka—Victoria University of Wellington]. https://openaccess.wgtn.ac.nz/articles/thesis/Effective_Governance_and_Policy_Implementation_in_Governing_High_Seas_Fisheries_A_Comparative_Study_of_Three_Regional_Fisheries_Management_Organizations/17134832/1
- Hundimiento del buque chino que pescaba ilegalmente en nuestro territorio. (2016, 16 de marzo). *Ministerio de Seguridad de la República de Argentina*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/ghundimiento-del-buque-chino-que-pescaba-ilegalmente-en-nuestro-territorio>
- Ibáñez C, Cubillos LA, Tafür R, Argüelles J, Yamashiro C, Poulin E. (2011). Genetic diversity and demographic history of *Dosidicus gigas* (Cephalopoda: Ommastrephidae) in the Humboldt Current System. *Mar Ecol Progr Ser*, (431)163–171.
- Ibañez, C., Catalán, J., Pardo-Gandarillas, M. (2023). *Genetic population structure and genetic diversity of Dosidicus gigas along the Pacific Ocean. SC11-SQ02*. SPRFMO. <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/11th-SC-2023/Squid/SC11-SQ02-CL-Genetic-population-structure-and-genetic-diversity-of-Dosidicus-gigas-along-the-Pacific-Ocean.pdf>
- Ibáñez, Christian Marcelo, & Poulin, Elie. (2014). Genetic structure and diversity of squids with contrasting life histories in the Humboldt Current System. *Hidrobiológica*, 24(1), 1-10.

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

- Jiang, Q., Xu, Z., Ye, G., Pahlow, M., Hu, M., & Qu, S. (2022). A systematic scoping review of environmental and socio-economic effects of COVID-19 on the global ocean-human system. *Science of The Total Environment*, 849, 157925. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2022.157925>
- Labraña-Cornejo, R., Alonso-Población, E., Gozzer-Wuest, R., Ferreiro-Velasco, P., & Roa-Ureta, R. (2023). Engaging artisanal fishers and processors from coastal states into RFMO discussions lead to agenda shifts toward science-based management. The case of the Jumbo Flying Squid fishery and the role of CALAMASUR. *Ocean & Coastal Management*, 242, 106718.
- Li, G., Cao, Y, Xu, L and Chen, X. (2022). SC10-SQ04: Stock assessment of the jumbo flying squid based on a Bayesian state-space production model – China. En Committee – SPRFMO, *10th Meeting of The Scientific*. <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/SC/10th-SC-2022/SC10-SQ04-Stock-assessment-of-the-jumbo-flying-squid-based-on-a-Bayesian-state-space-model-CN.pdf>
- Mallory, T. G. (2013). China's distant water fishing industry: Evolving policies and implications. *Marine Policy*, 38, 99-108.
- Ministerio de la Producción. (2023a) . *Informe N° 00000017-2023-JLOAYZA - Acciones de control a embarcaciones pesqueras de bandera extranjera. Documento anexo en el Oficio N° 00000160- 2023 – PRODUCE/DVPA.*
- Ministerio de la Producción. (2023b). *Memorando N° 00003037-2023-PRODUCE/DSF-PA en atención a una solicitud de acceso a la información pública: Solicito en formato Excel el listado de arribos de embarcaciones extranjeras entre 2016 a la última fecha de registro de datos según: fecha de arribo, nacionalidad, tipo de OROP, motivo de ingreso, etc.*
- Ministerio de la Producción. (2023c). *Memorando N°00002874-2023-PRODUCE/DSF-PA en atención a una solicitud de acceso a la información pública: Solicito listado de buques de bandera extranjera de la OROP-PS que ingresaron a puertos peruanos entre*

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

el 30/08/ 2023 y la última fecha de registro de barcos, indicar: nacionalidad, fecha de arribo, motivo de ingreso, puerto de ingreso, agente naviera, si tiene o no SISESAT. asimismo, solicito adjuntar copias de las evidencias del proceso de fiscalización de los fiscalizadores del produce a cada una de las embarcaciones presentadas en el listado.

Ministerio de la Producción. (2024). *Carta N° 0130-2024-PRODUCE/DVC*, de fecha 28 de febrero de 2024.

Ministry of National Defense – Liberia. (2020). *Liberia's Coast Guard arrests illegal fishing vessels*. <https://mod.gov.lr/liberias-coast-guard-arrests-illegal-fishing-vessels/>

Nativa. (2023, 19 de abril). *Denuncian que barco chino ingresa irregularmente a aguas peruanas* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=1uWHNeCn1bg>

Pakistan detains five Chinese trawlers for alleged illegal fishing. (2021, July 13). *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/13/pakistan-detains-five-chinese-trawlers-for-alleged-fishing>

Park, J., Lee, J., Seto, K., Hochberg, T., Wong, B. A., Miller, N. A., Takasaki, K., Kubota, H., Oozeki, Y., Doshi, S., Midzik, M., Hanich, Q., Sullivan, B., Woods, P., & Kroodsma, D. A. (2020). Illuminating dark fishing fleets in North Korea. *Science Advances*, 6(30), eabb1197. <https://doi.org/10.1126/sciadv.abb1197>

Payá, I. (2022). SC10-SQ10: First attempt to apply the Stochastic Production model in Continuous Time (SPiCT) to *Dosidicus gigas* in FAO area 87- Chile. En SPRFMO, *10th Meeting of The Scientific Committee*. <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/SC/10th-SC-2022/SC10-SQ10-SPiCT-assessment-for-D-gigas-in-FAO-area-87.pdf>

Pescadores artesanales denuncian que Produce buscaría reducir controles para el ingreso de barcos chinos al mar peruano. (2023, 8 de abril). *La República*. <https://larepublica.pe/economia/2023/04/08/pesca-artesanales-denuncian-que-produce-buscaria-reducir-controles-para-el-ingreso-de-barcos-chinos-al-mar-peruano-682448>

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

- Prefectura persiguió a un buque chino dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEEA). (2020, 28 de abril). *Ministerio de Seguridad de la República de Argentina*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/prefectura-persiguió-un-buque-chino-dentro-de-la-zona-economica-exclusiva-zeea>
- Rilee, R. (2023). Casting a wider net: Expanding existing IUU fishing frameworks to address sea slavery. *Sea Grant Law & Policy Journal*, 12(1), 35-54. <https://nsglc.olemiss.edu/sglpj/vol12no1/sglpj12.1-rilee.pdf>
- Roa-Ureta, R. and Wiff, R. (2022). *SC10-Obs03: Regional stock assessment of the flying jumbo squid in the South-Eastern Pacific – CALAMASUR*. SPRFMO. <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/SC/10th-SC-2022/SC10-Obs03-Regional-stock-assessment-of-the-flying-jumbo-squid-in-the-South-Eastern-Pacific-CALAMASUR.pdf>
- Rodríguez, J.P., Irigoien, X., Duarte, C.M. et al. (2024). Identification of suspicious behavior through anomalies in the tracking data of fishing vessels. *EPJ Data Sci.* 13, 23. <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-024-00459-0>
- Rubio, M. (2009). *El Sistema Jurídico. Introducción al Derecho*. 10º ed., Fondo Editorial PUCP.
- Sala, E., Mayorga, J., Costello, C., Kroodsma, D., Palomares, M. L. D., Pauly, Sumaila, U.R., & Zeller, D. (2018). The economics of fishing the high seas. *Science Advances*, 4(6), 145-162. <https://doi.org/10.1126/sciadv.aat2504>
- Seto, K. L., Miller, N. A., Kroodsma, D., Hanich, Q., Miyahara, M., Saito, R., Boerder, K., Tsuda, M., Oozeki, Y., & Urrutia S., O. (2023). Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries. *Science Advances*, 9(10), e8125. <https://doi.org/10.1126/sciadv.add8125>
- South Africa catches Chinese vessel suspected of illegally fishing, eight other fled. (2016, 18 de mayo). *MercoPress*. <https://en.mercopress.com/2016/05/18/south-africa-catches-chinese-vessel-suspected-of-illegally-fishing-eight-other-fled>

- South Pacific Regional Fisheries Management Organisation (2023b). *11th SPRFMO Commission Meeting Report*. Wellington, New Zealand 2023. https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/01-COMM/11th-Commission-2022-COMM11/COMM11-Report/SPRFMO-COMM11-Report-2023-with-annexes-rev_lop.pdf
- South Pacific Regional Fisheries Management Organisation. (2020). *CMM 18-2020. Conservation and Management Measure on the Management of the Jumbo Flying Squid Fishery*. <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/03-CTC/9th-CTC-2022/proposals/COMM10-Prop03-Proposal-to-Amend-CMM-18-2020-Squid-EC-CV.pdf>.
- South Pacific Regional Fisheries Management Organisation. (2022a). *CMM 07-2022. Conservation and Management Measure on Minimum Standards of Inspection in Port*. <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2022-CMMs/CMM-07-2022-Port-Inspection-7Mar22.pdf>
- South Pacific Regional Fisheries Management Organisation. (2022b). *Convention on the Conservation and Management of High Seas Fishery Resources in the South Pacific Ocean*. SPRFMO. <https://sprfmo.int/assets/Basic-Documents/Convention-and-Final-Act/SPRFMO-Convention-2023-update-12May2023.pdf>
- South Pacific Regional Fisheries Management Organisation. (2023a). *SC11-SQ01_rev1Squid information held by the Secretariat*. https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/11th-SC-2023/Squid/SC11-SQ01_rev1-Squid-information-held-by-the-Secretariat.pdf
- Swartz, W., Sala, E., Tracey, S., Watson, R., & Pauly, D. (2010). La expansión espacial y la huella ecológica de la pesca (1950 al presente). *PLOS ONE*, 5(12), e15143. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0015143>
- Tickler, D., Meeuwig, J. J., Palomares, M.-L., Pauly, D., & Zeller, D. (2018). Far from home: Distance patterns of global fishing fleets. *Science Advances*, 4(8), eaar3279. <https://doi.org/10.1126/sciadv.aar3279>
- Tuesta, P., & Manrique, A. (2024, abril 17). Solo 8 embarcaciones cuidan los

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

mares de Perú y Ecuador de los buques chinos. *Convoca*. <https://convoca.pe/investigacion/solo-8-embarcaciones-cuidan-los-mares-de-peru-y-ecuador-de-los-buques-chinos>

Welch, H., Clavelle, T., White, T. D., Cimino, M. A., Van Osdel, J., Hochberg, T., Kroodsma, D., Hazen, E. L. (2022). Hot spots of unseen fishing vessels. *Science Advances*, 8(44), eabq2109. <https://doi.org/10.1126/sciadv.abq2109>

Financiamiento

Autofinanciado.

Conflicto de interés

Alfonso Miranda Eyzaguirre es presidente del Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante (CALAMASUR) un grupo comprendido por actores de los sectores de captura artesanal y procesamiento de Chile, Ecuador, México y Perú, quienes trabajan juntos por la sostenibilidad del calamar gigante. BC, PR, IG y RGW brindan o han brindado apoyo técnico a CALAMASUR.

Contribución de autoría

Todos los autores contribuyeron por igual en (i) el recojo, análisis o interpretación de datos para el trabajo o la concepción o diseño del trabajo; (ii) la redacción del trabajo o su revisión crítica al contenido intelectual importante; y (iii) la aprobación de la versión final que se publicará.

Agradecimientos

Los autores agradecen a los miembros del Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante (CALAMASUR). Asimismo, también agradecen a Enrique Alonso, Stefany Rojas y Sabina Goldaracena por sus aportes para mejorar el manuscrito.

Biografía de los autores:

Alfonso Miranda Eyzaguirre. Administrador de Empresas de la Universidad de Lima y egresado del Programa de Alta Dirección de la Universidad de

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 109-146.

Recepción: 20/05/2024. Aceptación: 24/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.637>

Piura. Cuenta con más de 30 años de experiencia profesional en el sector público y privado. Ha sido viceministro de Pesquería, presidente del Comité de Pesca y Acuicultura de la Sociedad Nacional de Industrias (SNI) y de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT).

Bernal Chavarría. Abogado, con grado académico otorgado por la Universidad de Costa Rica, autorizado por el Colegio de Abogados de la República de Costa Rica. Especialista en Derecho Internacional de la Pesca, Profesor Universitario y Gestor de Proyectos. Actualmente es socio y director de *Legal Solutions Group*. Además, ha participado como comisionado de distintos países ante la Comisión Interamericana del Atún Tropical, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico y la Comisión de Túnidos del Océano Índico y coordina el Grupo de Expertos Latinoamericanos en Pesca Internacional

Piero Rojas. Abogado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, magister en Derecho Medioambiental por la Universidad Castilla La Mancha y candidato a magister de Derecho Administrativo y Administración Pública de la Universidad de Buenos Aires. Actualmente es Profesor de Derecho Administrativo en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y en la Universidad Científica del Sur y fundador de la Boutique Rojas Vásquez Legal.

Iván Gómez. Ingeniero Pesquero egresado de la Universidad Nacional Agraria La Molina, con experiencia en investigación y análisis socioeconómico de las pesquerías artesanales en Perú. Actualmente, desempeña funciones como consultor independiente para *Sustainable Fisheries Partnership*.

Renato Gozzer-Wuest. Ingeniero Pesquero de la Universidad Nacional Agraria La Molina y candidato a magister en Análisis Económico de la Universidad de Chile. Actualmente es director de pesquerías de Latinoamérica en *Sustainable Fisheries Partnership*. Fue miembro del consejo directivo y fundador de la Asociación sin fines de lucro REDES – Sostenibilidad Pesquera.

Correspondencia

osnofla2000@hotmail.com

Anexo 1. Listado de barcos industriales calamareros de aguas distantes que ingresaron a los astilleros de Perú durante el 2023.

Fecha	Embarcación	Motivo declarado durante el ingreso	Tiempo de permanencia en Perú (días)	Track satelital AIS
12/05/2023	HONG RUN 55	Arribo forzoso	39	Ver link
26/06/2023	HONG RUN 3	Cambio de tripulación	15	Ver link
05/07/2023	HONG RUN 75	Arribo forzoso	14	Ver link
14/07/2023	JIN HAI 777	Cambio de tripulación	14	Ver link
18/07/2023	HENG XIN 1	Cambio de tripulación y renovación de certificados	26	Ver link
20/07/2023	PU YUAN 838	Cambio de tripulación y renovación de certificados	19	Ver link
11/08/2023	SHUNZE 777	Cambio de tripulación y renovación de certificados	42	Ver link
3/09/2023	TIAN YUE 1	Cambio de tripulación	41	Ver link
5/09/2023	DONG ZHOU 22	Cambio de tripulación	33	Ver link
24/09/2023	PU YUAN 855	Cambio de tripulación	24	Ver link
27/09/2023	SHUNZE 677	Arribo forzoso	39	Ver link
1/10/2023	HONG PU 16	Cambio de tripulación	40	Ver link

Fuente: PRODUCE, APN, *Global Fishing Watch* y Servicios Industriales de la Marina (SIMA).

Alfonso Miranda Eyzaguirre et al

Anexo 2. Listado de barcos industriales calamareros de aguas distantes que ingresaron a los astilleros de Perú durante el 2023.

Fecha	Embarcación	Motivo declarado durante el ingreso	Tiempo de permanencia en Perú (días)	Track satelital AIS
12/05/2023	HONG RUN 55	Arribo forzoso	39	Ver link
26/06/2023	HONG RUN 3	Cambio de tripulación	15	Ver link
05/07/2023	HONG RUN 75	Arribo forzoso	14	Ver link
14/07/2023	JIN HAI 777	Cambio de tripulación	14	Ver link
18/07/2023	HENG XIN 1	Cambio de tripulación y renovación de certificados	26	Ver link
20/07/2023	PU YUAN 838	Cambio de tripulación y renovación de certificados	19	Ver link
11/08/2023	SHUNZE 777	Cambio de tripulación y renovación de certificados	42	Ver link
3/09/2023	TIAN YUE 1	Cambio de tripulación	41	Ver link
5/09/2023	DONG ZHOU 22	Cambio de tripulación	33	Ver link
24/09/2023	PU YUAN 855	Cambio de tripulación	24	Ver link
27/09/2023	SHUNZE 677	Arribo forzoso	39	Ver link
1/10/2023	HONG PU 16	Cambio de tripulación	40	Ver link

Fuente: PRODUCE, APN, Global Fishing Watch y Servicios Industriales de la Marina (SIMA).