



Proyecto de Ley N° 9659/2024-CR

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo.



SUMILLA: LEY QUE MODIFICA EL
DECRETO LEGISLATIVO N° 1413 Y LA
LEY N° 32049 PARA FOMENTAR LA
EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD DEL
CABOTAJE MARÍTIMO EN LA COSTA
PERUANA

Proyecto de Ley

El Congresista de la República JORGE LUIS FLORES ANCACHI y los
Congresistas de la bancada Podemos Perú que rubrican el presente documento,
en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 107 de la Constitución
Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del
Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL:

**LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1413 Y LA LEY N° 32049
PARA FOMENTAR LA EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD DEL CABOTAJE
MARÍTIMO EN LA COSTA PERUANA**



Artículo 1. Modificación del Decreto Legislativo N° 1413

Modifíquese el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo
para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de
pasajeros y de carga, en los siguientes términos:

Artículo 4. Acceso y beneficios para el cabotaje marítimo de pasajeros y de carga

*El tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga podrá ser
realizado por personas naturales o jurídicas constituidas en el Perú o
en el extranjero, con capital social de origen nacional o extranjero, a las
que se otorgarán incentivos fiscales y de facilitación de trámites con el
fin de fomentar la inversión en el sector. La Dirección General de
Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
promoverá la simplificación de permisos y procedimientos en beneficio
de los operadores.*

Artículo 2. Modificación del Artículo 2 de la Ley N° 32049

Modifíquese el artículo 2 de la Ley N° 32049 en los siguientes términos:

Artículo 2. Mecanismos de promoción del cabotaje

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el ámbito de sus funciones, implementará programas específicos y temporales de innovación en políticas públicas y regulación, con el objetivo de incentivar la eficiencia, la competitividad y la sostenibilidad en el transporte de cabotaje en la costa peruana. Estos mecanismos de promoción incluirán:

1. Programas de Consolidación y Optimización de Carga

El MTC desarrollará programas que promuevan la consolidación de carga en puertos nacionales, especialmente en el Puerto de Chancay, con el fin de optimizar el transporte marítimo de carga. Estos programas incentivarán la agrupación de carga de diferentes operadores para maximizar la capacidad de las embarcaciones y reducir costos logísticos.

2. Inversión en Infraestructura y Tecnología para el Cabotaje

Se fomentará el desarrollo de infraestructura portuaria moderna y la adopción de tecnología avanzada para la gestión de operaciones de cabotaje. El MTC impulsará la implementación de sistemas digitales para la coordinación de las operaciones logísticas, facilitando la supervisión en tiempo real y optimizando los procesos de carga y descarga.

3. Incentivos para Prácticas Sostenibles y Reducción del Impacto Ambiental

Con el fin de promover prácticas sostenibles, el MTC establecerá incentivos para las empresas que utilicen tecnologías limpias y reduzcan el impacto ambiental de sus operaciones en cabotaje, tales como la reducción de emisiones y el manejo responsable de residuos. Los incentivos incluirán beneficios fiscales y acceso a infraestructura prioritaria.

4. Simplificación de Procedimientos Regulatorios

El MTC implementará un sistema simplificado de permisos y autorizaciones para las actividades de cabotaje, con el objetivo de reducir la carga administrativa para los operadores y mejorar la eficiencia del sector. Se promoverá un marco regulatorio que fomente la libre competencia y garantice condiciones equitativas para todos los operadores.





JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo.

5. Capacitación y Desarrollo de Competencias Técnicas

En alianza con el sector privado y académico, el MTC implementará programas de formación continua dirigidos al personal portuario y a los operadores de cabotaje, enfocándose en competencias de logística, uso de tecnología y manejo ambiental. Estos programas buscan elevar el nivel de servicio y profesionalización en el sector portuario nacional.

El MTC evaluará periódicamente estos programas para asegurar su efectividad y, de ser necesario, implementará ajustes para maximizar su impacto en el desarrollo del cabotaje y la competitividad de los puertos peruanos.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERO: Incorpórese en el marco regulatorio establecido por la Ley N° 32049 y el Decreto Legislativo N° 1413 disposiciones específicas que incentivan el uso de tecnologías limpias y prácticas sostenibles en las operaciones portuarias de cabotaje. Se establecerán criterios ambientales que deberán ser cumplidos por las empresas para acceder a los incentivos y beneficios previstos en esta ley.

SEGUNDO: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá un mecanismo de evaluación bianual para revisar los avances en la implementación de los cambios normativos dispuestos en la Ley N° 32049. Este mecanismo permitirá, de ser necesario, proponer ajustes que aseguren la eficiencia, competitividad y sostenibilidad en las operaciones de cabotaje marítimo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- Se otorga un plazo de 90 días calendario a partir de la publicación de esta ley para que el Poder Ejecutivo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emita los reglamentos correspondientes y adecue la normativa existente, incluyendo el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, a las modificaciones establecidas en la Ley N° 32049.

Lima, noviembre de 2024

Edgardo Montes



Jorge Ancachi
JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

[Signature]

www.congreso.gob.pe

Email: jfloresa@congreso.gob.pe

Jr. Huallaga N° 358, Oficina N° 308, Congreso de la República
Lima - Perú. Telf.: 311-7777 / Anexo 7222 - Telf. 01 3117222

I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La inauguración del Puerto de Chancay representa una oportunidad sin precedentes para mejorar la infraestructura y logística portuaria en el Perú, con el potencial de posicionar al país como un hub estratégico para el comercio marítimo regional. Sin embargo, para maximizar esta oportunidad y fomentar el desarrollo de un sistema de cabotaje eficiente y competitivo, es esencial realizar modificaciones a la Ley N° 32049 y el Decreto Legislativo N° 1413. Estas modificaciones permitirán que el marco normativo sea más flexible y adecuado a las nuevas demandas logísticas y comerciales del país.

El objetivo principal de la presente propuesta es optimizar el transporte marítimo de cabotaje en la costa peruana, incentivando la inversión en infraestructura y tecnología, promoviendo prácticas sostenibles y simplificando los procesos regulatorios. De esta manera, se busca facilitar la movilización de carga y pasajeros a través de puertos nacionales, con especial énfasis en el Puerto de Chancay, que se convierte en un nodo clave en esta cadena logística.

Esta propuesta se enmarca dentro de las facultades otorgadas al Congreso de la República para legislar en beneficio del desarrollo económico y la competitividad del país, promoviendo una normativa que fortalezca el cabotaje y el sistema portuario peruano. La Ley N° 32049 y el Decreto Legislativo N° 1413 sirven de base para regular el cabotaje; Sin embargo, con la creciente demanda y las nuevas condiciones del mercado, es necesario realizar ajustes que incluyan incentivos para la inversión, criterios de sostenibilidad y un proceso simplificado de permisos.

Las modificaciones propuestas generarán un impacto positivo en varias áreas clave:

1. **Competitividad:** La simplificación de procesos y la inversión en infraestructura permitirán que el cabotaje sea una alternativa eficiente para el transporte de carga y pasajeros, reduciendo costos logísticos y tiempos de tránsito.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo.

2. **Sostenibilidad Ambiental** : Los incentivos para prácticas sostenibles asegurarán que el crecimiento del sector se realice en armonía con el medio ambiente, posicionándose al Perú como un referente en operaciones portuarias responsables.
3. **Desarrollo Económico y Regional** : El fortalecimiento del cabotaje beneficiará directamente a las regiones conectadas por el Puerto de Chancay y otros puertos nacionales, fomentando el desarrollo económico descentralizado y mejorando la conectividad en la costa peruana.

Programas de Consolidación y Optimización de Carga

- ✓ Se promoverán programas que faciliten la consolidación de carga en los puertos nacionales, optimizando la logística y los costos operativos en el cabotaje.
- ✓ Se incentivará la inversión en infraestructura moderna y tecnología avanzada para mejorar la eficiencia y la transparencia en las operaciones portuarias.
- ✓ Se incluyen disposiciones específicas que incentivan el uso de tecnologías limpias y prácticas sostenibles, otorgando beneficios a las empresas que adoptan estas tecnologías en sus operaciones de cabotaje.
- ✓
La propuesta incluye un sistema simplificado de permisos para las actividades de cabotaje, reduciendo la burocracia y fomentando una mayor participación de operadores nacionales e internacionales.
- ✓ En colaboración con el sector privado y académico, se implementarán programas de formación continua en logística, tecnología y gestión ambiental para elevar los estándares del personal portuario.

Las modificaciones propuestas a la Ley N° 32049 y al Decreto Legislativo N° 1413 son necesarias para aprovechar las oportunidades generadas por la



apertura del Puerto de Chancay. Con estas mejoras, el Perú podrá desarrollar un sistema de cabotaje competitivo, eficiente y sostenible, que contribuya al desarrollo económico nacional, fomente la inversión y promueva la sostenibilidad en el transporte marítimo.

II.- MARCO NORMATIVO.

La propuesta de modificación se sustenta en un conjunto de normas que regulan el transporte marítimo, el cabotaje, la sostenibilidad ambiental y la infraestructura portuaria en el Perú. A continuación, se presentan las principales normas y disposiciones legales relevantes:

1. Constitución Política del Perú

Artículo 58 : La Constitución garantiza el rol regulador del Estado para promover el desarrollo económico y la competitividad, incentivando sectores estratégicos como el transporte marítimo, en un marco de eficiencia y libre competencia.

Artículo 60 : Establece que el Estado garantiza la libre competencia y promueve la inversión privada, protegiendo a su vez los recursos naturales y el ambiente en actividades productivas.

Artículo 66 : Dispone que el Estado debe asegurar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, incluyendo aquellos relacionados con el medio acuático y la infraestructura portuaria.

2. Ley N° 32049 : Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo N° 1413

Esta ley tiene como finalidad promover y facilitar el cabotaje en el Perú, permitiendo la participación de empresas constituidas tanto en el país como en el extranjero. También establece mecanismos para el desarrollo de infraestructura, la consolidación de carga y la adopción de tecnología, incentivando prácticas sostenibles y mejorando la competitividad del sector. La presente propuesta se basa en el Artículo 2 de esta ley, que regula los mecanismos de promoción y puede ser ampliado para incluir aspectos de sostenibilidad y simplificación de procedimientos.

3. Decreto Legislativo N° 1413 : Decreto Legislativo para Promover y Facilitar el Transporte Marítimo en Tráfico de Cabotaje de Pasajeros y de Carga

Esta norma fue creada para incentivar el transporte marítimo de cabotaje como alternativa de transporte en la costa peruana. Definir las condiciones de acceso al cabotaje, los requisitos de las naves, las obligaciones de los operadores y el marco de seguridad y protección ambiental. Las modificaciones propuestas se alinean con su objetivo original, ampliando las disposiciones para incluir incentivos de sostenibilidad, capacitación y desarrollo de infraestructura.

4. Ley N° 27943 : Ley del Sistema Portuario Nacional

Esta ley establece las normas para la organización y operación de los puertos en el Perú. Definir las responsabilidades de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en la supervisión y regulación de las actividades portuarias, asegurando el adecuado funcionamiento de la infraestructura portuaria y la competitividad del sector. La propuesta de modificación promueve la coordinación entre el MTC y la APN para implementar mejoras en el cabotaje y facilitar la inversión en infraestructura portuaria.

5. Ley N° 28611 : Ley General del Ambiente

Esta ley fija los principios y disposiciones para la protección del medio ambiente en el país. Establece que las actividades económicas, incluyendo las portuarias y de cabotaje, deben realizarse en armonía con el medio ambiente. La propuesta de sostenibilidad ambiental en el cabotaje se basa en esta ley, incentivando el uso de tecnologías limpias y la adopción de prácticas sostenibles en el transporte marítimo.

6. Decreto Supremo N° 029-2019-MTC : Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413

Este reglamento regula las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1413, detallando los procedimientos para obtener permisos de operación, los requisitos de seguridad para las naves de cabotaje y los estándares ambientales que deben cumplir las operaciones marítimas. La propuesta de modificación contempla la



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo.

actualización de este reglamento en función de los cambios normativos que se implementen para optimizar el cabotaje en el país.

7. Convenios Internacionales Marítimos

El Perú es signatario de diversos convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que establecen estándares de seguridad, protección ambiental y operación eficiente en el transporte marítimo. Estos convenios sirven de base para las disposiciones de sostenibilidad ambiental y seguridad en la normativa nacional de cabotaje.

III.- EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La modificación de la Ley N° 32049 y del Decreto Legislativo N° 1413, orientada a mejorar la eficiencia y sostenibilidad del cabotaje en el Perú, tendrá varios efectos importantes sobre la legislación nacional. Estas modificaciones impactarán en diversas áreas del marco regulatorio, promoviendo una modernización necesaria para el sector portuario y logístico en el contexto de la inauguración del Puerto de Chancay. Los principales efectos previstos son:

1. Actualización del Marco Normativo de Cabotaje

La implementación de esta norma adecuará la legislación de cabotaje a las nuevas necesidades de infraestructura y competitividad en el transporte marítimo. Esto incluye incentivos para la inversión, uso de tecnologías sostenibles y procedimientos simplificados que contribuirán a que el cabotaje sea una alternativa eficaz al transporte terrestre, especialmente en la costa peruana.

2. Promoción de la Sostenibilidad Ambiental en el Sector Marítimo

La normativa promoverá un marco regulatorio más sostenible, que aliente a las empresas a adoptar tecnologías limpias y prácticas responsables en sus operaciones. Esto armoniza con la Ley General del Ambiente (Ley N° 28611) y establece criterios de sostenibilidad que serán un requisito para acceder a beneficios en el sector del cabotaje, fortaleciendo la legislación ambiental aplicada al transporte marítimo.

3. Fortalecimiento de la Infraestructura Portuaria y la Inversión Privada

Al incentivar la modernización de puertos y la adopción de tecnología avanzada en el cabotaje, la norma también impactará positivamente en la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943), fomentando la cooperación público-privada en la construcción y modernización de instalaciones portuarias. Esta colaboración generará una mayor capacidad de infraestructura, especialmente en puertos como Chancay, y ampliará el acceso a recursos que optimizan el cabotaje.

4. Optimización del Marco Regulatorio y Simplificación Administrativa

La simplificación de procedimientos para la obtención de permisos, junto con la reducción de cargas administrativas, genera un impacto positivo en la normativa nacional, eliminando barreras regulatorias que limitan la competitividad. Esto responde a la necesidad de un sistema de permisos simplificado, alineado con estándares internacionales de eficiencia y libre competencia, facilitando la participación de empresas nacionales y extranjeras.

5. Fomento de la Capacitación y Profesionalización del Sector Logístico

Con la inclusión de programas de capacitación continua en la normativa, se fortalecerán las competencias de los trabajadores portuarios y operadores de cabotaje, lo que eleva los estándares de seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas nacionales. Este efecto se integra con las políticas de desarrollo económico que buscan mejorar la cualificación del capital humano en sectores estratégicos como el transporte y la logística.

IV. COSTO-BENEFICIO

La propuesta de modificación tiene un alto beneficio potencial en relación con sus costos, y se detalla a continuación:

1. Beneficios

Con un marco regulatorio más eficiente y simplificado, se espera un aumento en la competitividad del cabotaje frente a otros modos de transporte, promoviendo el crecimiento de la actividad económica en torno a los puertos nacionales.

La consolidación de carga y la inversión en infraestructura reducirán significativamente los costos de transporte, beneficiando tanto a los operadores como a los usuarios.

Los incentivos para la adopción de tecnologías limpias generarán beneficios ambientales a largo plazo, reduciendo la huella de carbono en el sector del cabotaje y promoviendo la imagen de un Perú comprometido con el medio ambiente.

La normativa incentivará la creación de empleo en las zonas portuarias y promoverá la profesionalización del personal portuario, contribuyendo al desarrollo económico de las regiones costeras.

La nueva normativa atraerá inversión en infraestructura y tecnología, fortaleciendo el sector portuario y promoviendo una mayor participación de actores privados, lo que facilitará la expansión y modernización de la infraestructura.

2. Costos

La adecuación del marco normativo requerirá costos de elaboración y promulgación de reglamentos y programas de incentivos.

Aunque se fomentará la inversión privada, el Estado también deberá aportar recursos para mejorar la infraestructura existente y apoyar programas de capacitación. Sin embargo, estos costos se verán compensados a largo plazo con los beneficios de una mayor eficiencia y competitividad.

La implementación de sistemas de monitoreo bianual tendrá costos asociados, pero son necesarios para ajustar la normativa y asegurar su efectividad en el tiempo.

Relación Costo-Beneficio : En general, la relación costo-beneficio es positiva, ya que los beneficios económicos, ambientales y de desarrollo regional superan

significativamente los costos de implementación y mantenimiento de la normativa. La inversión en el sector de cabotaje y la sostenibilidad del transporte marítimo generará un retorno amplio y positivo para el país.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta de modificación se vincula directamente con varios ejes del Acuerdo Nacional, especialmente en lo referente a desarrollo económico sostenible, descentralización y competitividad. Las conexiones específicas incluyen:

1. Eje 3: Promoción del Desarrollo Sostenible y el Medio Ambiente

La promoción de prácticas sostenibles y la adopción de tecnologías limpias en el cabotaje marítimo responden a los compromisos del Perú para el desarrollo ambientalmente responsable, una prioridad del Acuerdo Nacional. Esta modificación apoya el objetivo de reducir la huella ecológica en sectores productivos y proyectar al país como un referente en sostenibilidad marítima.

2. Eje 5: Competitividad del País

La propuesta normativa impulsa la competitividad al promover un sector de cabotaje eficiente y menos burocrático. Esto responde a los objetivos de fortalecer el sector logístico y portuario del Perú, apoyando la integración económica y comercial del país con otros mercados internacionales, en especial con los países de la Alianza del Pacífico.

3. Eje 7: Descentralización y Desarrollo Regional

La mejora en el cabotaje y la modernización de puertos como Chancay fomenta el desarrollo económico en las regiones costeras, contribuyendo a una descentralización efectiva. La creación de empleos, la mejora en infraestructura y el fomento de la inversión privada son elementos clave que promueven la descentralización y el desarrollo equilibrado de las regiones.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo.

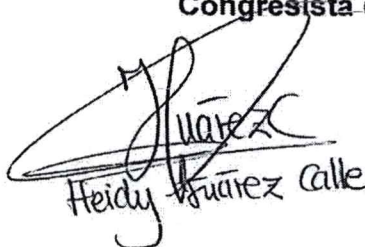
4. Eje 10: Educación y Capacitación para el Trabajo

La propuesta incluye un componente de capacitación continua, alineándose con los objetivos del Acuerdo Nacional en cuanto a fortalecer el capital humano. La profesionalización del personal portuario responde a la necesidad de mejorar las competencias técnicas en sectores estratégicos, asegurando que el Perú tenga una mano de obra capacitada para enfrentar los retos de un sector portuario en crecimiento.

Finalmente, la propuesta de modificación de la Ley N° 32049 y del Decreto Legislativo N° 1413 está en sintonía con el Acuerdo Nacional, abordando temas de sostenibilidad, competitividad, descentralización y desarrollo humano. De esta forma, la norma contribuirá no solo al crecimiento del sector portuario y de cabotaje en el Perú, sino también al cumplimiento de los compromisos nacionales en desarrollo sostenible, descentralización y formación profesional.

Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI

Congresista de la República



Heidi Suárez Calle