DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10032 y 10690/2024-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA LEY DE PROMOCIÓN DEL TURISMO Y DEPORTE NÁUTICO PARA LA GENERACIÓN DE OPORTUNIDADES Y EL FORTALECIMIENTO DE LAS ECONOMÍAS LOCALES

COMISIÓN DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO

Período Anual de Sesiones 2024-2025

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
14 MAYO 2025
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:00h.

Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, los siguientes proyectos de ley:

Proyecto de Ley	Proponente	Grupo Parlamentario	Denominación de la propuesta legislativa
10032/2024-CR	**NOELIA ROOSVITH HERRERA MEDINA**	**Renovación Popular**	Ley del Turismo Náutico
10690/2024-CR	**JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI**	**Bloque Magisterial de Concertación Nacional**	Ley que promueve el turismo acuático en la costa peruana

Luego del análisis y debate correspondiente efectuado en la Sala María Elena Moyano, ubicada en el Palacio Legislativo, y a través de la Plataforma Microsoft Teams, durante la Décima Sexta Sesión Extraordinaria Semipresencial de la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, de fecha 12 de mayo de 2025, se aprobó el dictamen favorable, con cargo a redacción al aporte brindado por la señora congresista María Antonieta Agüero Gutiérrez, recaído en los **Proyectos de Ley 10032/2024-CR y 10690/2024-CR**, por el que, con texto sustitutorio, se propone la "Ley de promoción del turismo y deporte náutico para la generación de

oportunidades y el fortalecimiento de las economías locales", **por MAYORÍA de los presentes al momento de la votación**, con la dispensa de la lectura y aprobación del acta, para ejecutar los acuerdos tomados en la referida sesión. Votaron a favor siete señores congresistas: Noelia Rossvith Herrera Medina, Margot Palacios Huamán, Carlos Enrique Alva Rojas, Isaac Mita Alanoca, Luis Raúl Picón Quedo, Jhakeline Katy Ugarte Mamani y Jorge Arturo Zeballos Aponte; ningún voto en contra y con seis abstenciones de los señores congresistas: Magally Santisteban Suclupe, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Luis Ángel Aragón Carreño, Raúl Huamán Coronado, David Julio Jiménez Heredia y Jeny Luz López Morales.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 10032/2024-CR fue presentado al Área de Trámite Documentario el 23 de enero de 2025, siendo decretado a las Comisiones de Comercio Exterior y Turismo, como primera comisión dictaminadora, y a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas, como segunda comisión dictaminadora, el 27 de enero del mismo año, para su estudio y dictamen correspondiente.

Así también el Proyecto de Ley 10690/2024-CR fue presentado al Área de Trámite Documentario el 2 de abril de 2024, siendo decretado a la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, como única comisión dictaminadora, el 3 de abril del presente año, para su estudio y dictamen correspondiente.

II. Contenido de las propuestas legislativas:

a) El Proyecto de Ley **10032/2024-CR** que propone la "Ley del Turismo Náutico" contiene cuarenta (40) artículos, cinco (05) disposiciones finales, una (01) disposición modificatoria, una (01) disposición derogatoria y anexo.

El artículo primero está referido al objeto de la ley indicándose que mediante la norma lo que se pretende es promover, incentivar y regular el desarrollo de las activades deportivas y turísticas que puedan desarrollarse en el mar, lagos y ríos ya sea en su superficie o debajo de ella. Precisando que las actividades derivadas del turismo náutico se rigen por los principios contenidos en la ley general de turismo y las disposiciones legales especiales.

El artículo segundo señala que la ley tiene por finalidad establecer un marco normativo integral para el turismo náutico, garantizando calidad y seguridad en la prestación del servicio en vías marítimas, fluviales y lacustres buscando impulsar el crecimiento económico del país, promoviendo el turismo náutico como una fuente de ingresos, empleo y respeto al medio ambiente. Además, señala que está enfocado en promover la competitividad de los productos turísticos nacionales, desarrollando infraestructura y calidad de los servicios, facilitando la gestión de embarcaciones extranjeras, repuestos y personal a bordo.

El artículo tercero dispone que se declare de interés nacional el fomento del turismo náutico como herramienta del desarrollo económico y turístico del país precisando que los ministerios, gobiernos regionales, gobiernos locales y las entidades públicas vinculadas a las necesidades de infraestructura y servicios

para el desarrollo sostenible del turismo náutico deben considerar en sus planes, presupuestos, programas, proyectos, los requerimientos de infraestructura y otros del turismo náutico formulados por el MINCETUR.

El artículo cuarto regula el ámbito de aplicación precisando que ccorresponde al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en su calidad de Órgano Rector del Turismo Nacional, la Autoridad Marítima Nacional y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones la aplicación y cumplimiento de la presente Ley.

Indica que MINCETUR está encargado de la coordinación interinstitucional con las autoridades de gobierno central, consejos regionales, municipalidades, instituciones privadas, que tienen competencia o vigilancia indicándose que dichas entidades deben apoyar al MINCENTUR.

En su artículo quinto está referido a la competencia del organismo rector indicando que el MINCETUR debe coordinar con la Autoridad Marítima Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Ambiente y otros que tengan injerencia, refiere el desarrollo del turismo náutico y la implementación de estrategias para la facilitación turística, inversión y promoción del turismo náutico.

El artículo sexto desarrolla las competencias de la Autoridad Marítima Nacional señalando que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – DICAPI como Autoridad Marítima Nacional, cuenta con las competencias referidas a la seguridad de la vida humana, control del tráfico acuático y prevención y combate de los efectos de la contaminación que le otorga el Decreto Legislativo 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas

Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, así como las normas complementarias a dichas disposiciones legales.

El artículo séptimo desarrolla las competencias de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP precisando que sus competencias están referidas a coordinar y supervisar la inscripción y publicidad de las zonas objeto de concesión, así como de las concesiones de los espacios acuáticos.

El artículo octavo desarrolla las competencias de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT precisando que administrará los tributos y tasas dispuestas en la ley así como la realización de labores de inspección, el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte turístico náutico, facilitando las actividades aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia.

El artículo noveno desarrolla las competencias de la Superintendencia Nacional de Migraciones indicando que es el responsable del control migratorio de ciudadanos nacionales y extranjeros usuarios del turismo náutico.

El artículo 10 desarrolla las competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI precisando que son los responsables de velar por la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores indicando que estarían facultados a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre competencia y competencia desleal.

El artículo 11 desarrolla las funciones del organismo rector indicándose que además de las funciones que le competen, de acuerdo con su Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo deberá cumplir en materia de turismo náutico entre otras el otorgamiento de permisos de operación como prestador de servicios turísticos náutico, en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional, realizar labores de promoción de la inversión privada, elaborar y mantener actualizado el Registro Nacional de Operadores de Turismo Náutico, establecer los programas de promoción y capacitación para las personas naturales o jurídicas autorizadas a realizar Actividades de Turismo Náutico asimismo coordinar con los organismos responsables la facilitación de las actividades del turismo náutico, de las naves y artefactos navales nacionales o extranjeros, debidamente registradas en sus países, con estadía temporal dentro del territorio nacional, que presten servicios de turismo acuático así como del personal a bordo y sobre todo promover la realización y participación en eventos deportivos náuticos nacionales e internacionales entre otros.

El artículo décimo segundo dispone que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo deberá incluir dentro del PENTUR al turismo náutico.

En cuanto a la diversificación de la oferta turística el artículo décimo tercero dispone que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con actores públicos y privados, promueve el desarrollo sostenible, accesible y competitivo, así como la innovación de los productos turísticos náuticos, a fin de fomentar la diversificación de la oferta turística.

Un artículo especial merece la Amazonía peruana y el Lago Titicaca indicando el artículo décimo cuarto que el Estado reconoce la importancia de preservar,

desarrollar y fomentar el uso apropiado de los recursos naturales en especial los de la Amazonía peruana y el Lago Titicaca precisando que las autorizaciones para el desarrollo del turismo náutico en la Amazonía peruana y el Lago Titicaca deberán ser coordinadas con el Ministerio de Ambiente y las demás entidades competentes.

El artículo décimo quinto desarrolla lo referido a la preservación de los ecosistemas marinos y turismo náutico responsable precisando que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas promueven la implementación de la gestión ambiental turística en coordinación con los gobiernos regionales y gobiernos locales y demás entidades públicas y privadas, considerando aspectos relacionados con el cambio climático, residuos sólidos, economía circular, diversidad biológica entre otros.

Asimismo, el artículo décimo sexto regula la autorización para realizar Actividades de Turismo Náutico indicando que toda persona o entidad jurídica que se dedique a las actividades de turismo náutico deberá obtener por parte del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo una Autorización para que las mismas puedan operar con este fin denominada "Permiso de Operación como prestador de servicios turísticos náuticos" precisando que este tiene una vigencia de dos (02) años renovable.

El artículo décimo séptimo dispone una prohibición expresa para la prestación de servicios turísticos náuticos si no se cuenta con este permiso de operación, señalando la imposición de sanciones.

En cuanto a la facilitación al turismo náutico el artículo décimo octavo dispone

el establecimiento de procedimientos simplificados como la aplicación de sistemas de información anticipada, otorgamiento a los turistas que ingresen al país de las facilidades correspondientes para el registro de sus embarcaciones y bienes particulares, bajo la modalidad de ingreso y permanencia temporal en el país.

Disponiendo además que para la facilitación del ingreso y salida de turistas náutico al país, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Salud, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Defensa – Autoridad Marítima y el Ministerio del Interior priorizan la implementación de mecanismos y procedimientos estandarizados por la Organización Mundial de la Salud, Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Civil Internacional (OACI), Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), entre otros organismos internacionales competentes.

El artículo décimo noveno regula la Ventanilla Única para agilizar los trámites relacionados con la autorización, ingreso y operación de embarcaciones en el turismo náutico precisa que la Ventanilla estará compuesta por representantes de diversas entidades del Estado indica que el inversionista es responsable de asegurar que existan las instalaciones adecuadas para que esta Ventanilla funcione correctamente dentro de cada marina.

El artículo vigésimo regula los procedimientos para la recepción y despacho de naves deportivas y recreativas con fines turísticos disponiendo que en virtud del Convenio de Colaboración establecido en el Decreto Supremo 013-2011-MTC,

la Autoridad Marítima Nacional llevará a cabo la gestión operativa de la recepción y despacho de naves deportivas y/o recreativas de bandera extranjera.

Asimismo, el numeral primero establece que para que una embarcación náutica con fines turísticos ingrese y permanezca temporalmente en el país, debe presentar:

a. Un documento oficial ante la Autoridad Migratoria.

b. Un documento que acredite la propiedad o posesión de la embarcación, o un contrato de alquiler legalizado.

Respecto a las prohibiciones o restricciones el numeral segundo establece que las restricciones de importación para consumo no se aplican a las embarcaciones náuticas con fines turísticos.

El numeral tercero regula la duración de la permanencia temporal de la embarcación indicando que esta depende del plazo otorgado por la Autoridad Migratoria al turista.

En cuanto a la salida sin la embarcación el numeral cuarto dispone que, si el turista sale sin la embarcación antes de que termine el plazo autorizado, debe informar a la Administración Aduanera previéndose que, si otra persona retira la embarcación, debe presentar una carta poder con carácter de declaración jurada.

En relación con la conclusión del régimen temporal el numeral quinto dispone que el régimen de ingreso temporal concluye cuando la embarcación es

retirada dentro del plazo, cuando la embarcación es nacionalizada cumpliendo con las normativas aduaneras o cuando la embarcación se destruye por caso fortuito o fuerza mayor.

En relación con las sanciones el numeral sexto establece multa y comiso precisando que la Autoridad Marítima es responsable de la captura de las embarcaciones, y que la Marina de Guerra del Perú debe entregarlas a la Administración Aduanera en un plazo de tres días hábiles.

El artículo vigésimo primero aborda las normas en apoyo al turismo náutico y la reactivación económica establecida en la Ley 31815 establece que los turistas extranjeros con permanencia temporal podrán participar con sus embarcaciones en los eventos náuticos que se programen durante su permanencia, haciendo la precisión que los ciudadanos peruanos podrán ser participantes en los festivales de pesca deportiva y actividades náuticas utilizando bienes y embarcaciones de bandera extranjera para fines turísticos con permanencia temporal.

Respecto al ingreso de embarcaciones deportivas el artículo vigésimo segundo dispone que las embarcaciones menores de recreo y deportivas turísticas extranjeras que ingresen remolcadas vía terrestre al país que pretendan ser botadas al agua para su navegación con fines turísticos, deben ser registradas en el primer puesto fronterizo de ingreso.

El artículo vigésimo tercero dispone que el ingreso de las personas nacionales y extranjeras al territorio peruano, la permanencia y las salidas de las personas

extranjeras en el país, es regulado por el Decreto Legislativo 1350, Ley de Migraciones indicando que la Superintendencia Nacional de Migraciones establecerá el procedimiento necesario para simplificar el ingreso y salida de las personas que sean parte de la tripulación de las embarcaciones.

En cuanto al Régimen Tributario y de importaciones de naves para turismo náutico se propone la modificación del Impuesto a las Embarcaciones Náuticas registradas en el Registro Nacional de Matriculas de Naves y Artefactos Navales y la exoneración del impuesto a los combustibles (artículos 24, 25 y 26).

En cuanto a la modificación del impuesto dispone que este ascienda al 3% en lugar del 5% que paga actualmente, incluye una depreciación del 10% anual y un plazo de pago de 6 años desde la entrada en vigor de la ley.

Así mismo dispone que no están afectas al impuesto las embarcaciones náuticas a vela menores a ocho (8) metros de eslora ni las embarcaciones náuticas de propiedad de personas jurídicas, que no formen parte de su activo fijo.

En cuanto al combustible, lubricantes y carburantes a naves de bandera nacional para el transporte turístico acuático en tráfico nacional está exonerada del Impuesto General a las Ventas y del Impuesto Selectivo al Consumo, por un período de tres (3) años.

El artículo vigésimo séptimo regula pesca deportiva estableciéndose en el artículo vigésimo octavo los requisitos para su desarrollo precisándose que

debe realizarse de conformidad con la Ley General de Pesca y su reglamento, en las temporadas y permisos establecidos.

El artículo vigésimo noveno establece una lista de deportes acuáticos y subacuáticos indicando que es una lista no definitiva que la referida lista esta relacionada con el reconocimiento del IPD.

El artículo trigésimo esta referido a los incentivos para los deportistas de alto rendimiento precisando que, en el marco de lo dispuesto en Ley de promoción y desarrollo del deporte, las Marinas cederán en uso, de manera gratuita, la infraestructura o accesos que el deportista de alto rendimiento debidamente registrado así lo requiera.

Estableciendo además el artículo trigésimo primero una tarifa especial para escuelas de deportes náuticos.

El artículo trigésimo segundo se refiere a los prestadores de servicios turísticos náuticos definiendo a estos como las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que brindan servicios de transporte acuático turístico o arriendo de embarcaciones menores de recreo o deportivas, debidamente autorizadas por MINCETUR y la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI). Precisando que las empresas extranjeras solo pueden operar si firman convenios con empresas nacionales autorizadas por MINCETUR. La empresa nacional será responsable de la seguridad y los seguros.

Asimismo, establece que los concesionarios nacionales pueden subcontratar servicios con empresas nacionales o extranjeras, cumpliendo con esta ley y otras normas aplicables.

Precisa que toda actividad de turismo náutico debe iniciar desde puntos habilitados (puertos, muelles, marinas, etc.) con las respectivas autorizaciones de MTC o DICAPI.

En cuanto a las embarcaciones indica que estas deben cumplir con los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por DICAPI y contar con seguros obligatorios.

La promoción turística ha sido desarrollada en el artículo trigésimo tercero indicando que esta se realiza de acuerdo con las políticas sectoriales en materia de turismo y comprende la implementación y desarrollo de los planes estratégicos de turismo náutico dentro de las políticas sectoriales, así como la formulación, aprobación y ejecución de planes y estrategias institucionales de promoción del país como destino turístico náutico. Señala como medida de incentivo la priorización para la implementación de mecanismos y procedimientos para el ingreso y salida de turistas del país estandarizados por los organismos internacionales competentes. Además, la exclusión del proceso de admisión temporal para reexportación o exportación temporal a las embarcaciones para el turismo náutico.

En cuanto a la promoción el artículo trigésimo cuarto dispone que la promoción turística es ejecutada por la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ) disponiendo la obligación de diseñar, elaborar, aprobar y ejecutar planes y estrategias de promoción y comercialización turística náutica, conforme a los mercados de interés para el posicionamiento del país como destino turístico náutico competitivo, seguro y sostenible.

En cuanto a la conectividad y desarrollo de infraestructura turística náutica los artículos trigésimo quinto y trigésimo sexto disponen que el MINCETUR impulsa el desarrollo de la infraestructura y conectividad y señala que el Consejo de Desarrollo de Infraestructura Turística Turismo, será el ente facilitador entre los inversionistas e instituciones públicas en los procesos referidos a la creación o desarrollo de la infraestructura del turismo náutico.

En cuanto el control y fiscalización el artículo trigésimo séptimo dispone que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejecutarán las actividades para el control e inspección de los proyectos de infraestructura, así como en el cumplimento de las obligaciones de los concesionarios y la operación del proyecto aprobado concesionado.

En cuanto al otorgamiento de las concesiones el artículo trigésimo octavo dispone que estas se otorgan de acuerdo con la legislación vigente nacional precisando que la Autoridad Marítima Nacional, priorizará el otorgamiento de las Concesiones acuáticas destinadas al Turismo Náutico.

En cuanto a la vigencia el artículo trigésima noveno en concordancia con el marco legal vigente establece un periodo máximo de treinta años (30) años prorrogables.

El artículo cuadragésimo regula la venta de servicios complementarios necesarios para la navegación indicando que las marinas turísticas y club náutico, podrán ofrecer venta de servicios complementarios necesarios para la navegación.

Finalmente la primera disposición final desarrolla el extremo referido a la estabilidad jurídica indicando que las marinas, club náutico, astilleros y atracaderos turísticos y/o los proyectos similares, que a la fecha de entrada en vigor de la presente ley se encuentren autorizados, concesionados y/o permitidos por alguna institución pública, seguirán en operación amparados a la legislación y reglamentación de la que derivaron su situación jurídica consolidada o derecho adquirido, hasta la extinción, cancelación o vencimiento del plazo.

La segunda disposición final desarrolla la Reserva Naval indicando que las embarcaciones de bandera peruana inscritas en el Registro Nacional de Matricula de Naves y Artefactos Navales, a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, conformarán parte de la Reserva Naval para fines de la Defensa Nacional de acuerdo a ley.

La tercera disposición final dispone la emisión de normas complementarias por parte de las Autoridades Competentes.

La cuarta disposición final autoriza a los turistas extranjeros con permanencia temporal para que puedan participar de los eventos náuticos que se programen durante su permanencia.

La quinta disposición señala el plazo para la reglamentación (90 días calendario).

Una única disposición modificatoria para los artículos 81, 82 y 85 de la Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo 776.

Una disposición derogatoria que precisa que todas las disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente ley quedan derogadas.

El anexo número 1 contiene definiciones.

b) El Proyecto de Ley **10690/2024-CR** que propone la "Ley que promueve el turismo acuático en la costa peruana" contiene tres (03) artículos, dos (02) disposiciones complementarias finales.

El artículo primero está referido al objeto, que sería promover actividades turísticas relacionadas con los recursos hídricos del litoral peruano. Hace incidencia en el deporte náutico, observación de fauna marina, ecoturismo costero y servicios vinculados al mar, asimismo facilitar la construcción de desembarcaderos artesanales que permitan el acceso seguro y sostenible de embarcaciones artesanales turísticas y sus tripulantes en la costa peruana.

El artículo segundo refiere dos definiciones "paseo turístico" y "desembarcaderos artesanales turísticos".

El artículo tercero dispone que se declare de necesidad pública e interés nacional la promoción del turismo náutico en la costa peruana.

La primera disposición complementaria final dispone la responsabilidad del Poder Ejecutivo de implementar y supervisar los proyectos para la promoción del turismo náutico en la costa peruana y la construcción de desembarcaderos artesanales de paseo turístico en la costa peruana indicando que se priorizará la ejecución de estos proyectos en zonas estratégicas identificadas como potenciales destinos turísticos acuáticos.

Finalmente, la segunda disposición complementaria final faculta al Poder Ejecutivo a reglamentar la ley en un plazo de 90 (noventa) días calendario desde su entrada en vigencia.

III. MARCO NORMATIVO

✓ **Constitución Política del Perú**

Que dispone, artículo 58, que la iniciativa privada es libre ejercida en una economía social de mercado bajo el cual el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura indicando el artículo 63, que la inversión nacional y la extranjera se sujetan a las mismas condiciones.

Y en sus artículos 67, 68 y 69 que el estado determina la política nacional del ambiente. promoviendo su uso sostenible fomentando el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación orientada a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas.

Asimismo, el artículo 73 dispone que los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico.

✓ **Ley General de Turismo, Ley 29408**

Que dispone que su objeto es promover, incentivar y regular el desarrollo sostenible de la actividad turística indicando que su aplicación es obligatoria en los tres (3) niveles de gobierno nacional, regional y local, en coordinación

con los distintos actores vinculados al sector. Indicando que el MINCETUR es el órgano rector y resaltando entre sus principios el fomento y promoción a la inversión privada que contribuya a la generación de empleo, mejorar la calidad de vida de la población anfitriona y transformación de recursos turísticos en productos turísticos sostenibles.

✓ **Ley 28611, Ley General del Ambiente**

En su artículo 81 que, regula el turismo sostenible, dispone que las entidades públicas, en coordinación con el sector privado, adoptan medidas efectivas para prevenir, controlar y mitigar el deterioro del ambiente y de sus componentes, en particular, los recursos naturales y los bienes del Patrimonio Cultural de la Nación asociado a ellos, como **consecuencia del desarrollo de infraestructuras y de las actividades turísticas y recreativas**, susceptibles de generar impactos negativos sobre ellos.

✓ **Ley 29338 - Ley de recursos hídricos**

Que dispone en su artículo 2, que el agua es un bien de uso público y su administración solo puede ser otorgada y ejercida en armonía con el bien común, la protección ambiental y el interés de la Nación.

✓ **Ley 27037 - Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía**

Que establece en su artículo 4 como principios para la promoción de la inversión en la Amazonia observar:

- La conservación de la diversidad biológica de la Amazonía y de las áreas naturales protegidas por el Estado.

- El desarrollo y uso sostenible, basado en el aprovechamiento racional de los recursos naturales, materiales, tecnológicos y culturales.
- El respeto de la identidad, cultura y formas de organización de las comunidades campesinas y nativas.

Disponiendo que el Estado cumple un rol de promoción de la inversión privada, mediante la ejecución de obras de inversión pública y el otorgamiento al sector privado de concesiones de obras de infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, turística y de energía; así como el desarrollo de las actividades forestal y acuícola en la Amazonía de acuerdo con la legislación vigente, respetando los derechos reales de las comunidades campesinas y nativas.

✓ **Ley 31815 – Ley que incentiva la pesca deportiva y eventos náuticos a nivel nacional e internacional**

Que, tiene por objeto incentivar la pesca deportiva y los eventos náuticos a nivel nacional e internacional, brindando facilidades para su promoción en todo el litoral peruano, así como en las vías fluviales y lacustres, y el impulso de la reactivación económica en el Perú y que dispone como medidas de promoción entre otras excluir del proceso de admisión temporal para reexportación o exportación temporal a los vehículos de uso particular de turistas extranjeros practicantes o participantes, los cuales pueden ser de su propiedad o estar en su posesión, que ingresen o salgan del territorio nacional con fines de realizar actividades relacionadas a la pesca deportiva o eventos náuticos.

✓ **Decreto Legislativo 1147 -Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.**

Que tiene como objetivo el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sobre la administración de áreas acuáticas, las actividades que se realizan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, las operaciones que éstas realizan y los servicios que prestan o reciben, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

Señalando como funciones relevantes de la Autoridad Marítima Nacional

- Otorgar permisos de navegación a naves y artefactos navales de bandera extranjera para operar en aguas jurisdiccionales.
- Planear, normar, coordinar, dirigir y controlar dentro del ámbito de su competencia, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, sin perjuicio de las atribuciones de otros sectores competentes.
- Ejercer el ruteo, el control y la vigilancia del tráfico de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general en el medio acuático, incluyendo el canal de acceso y las áreas de fondeo en los puertos.
- Otorgar a las personas naturales o jurídicas derechos de uso de área acuática, previa opinión favorable de la Superintendencia de Bienes

Estatales, y en coordinación con los sectores involucrados, a través de autorizaciones temporales hasta por treinta (30) años, plazo que podrá ser renovado; efectuando la desafectación de dichas áreas por razones de interés nacional determinadas por norma específica del sector competente; asimismo, administrar el catastro único de dichas áreas acuáticas, sin perjuicio de las competencias de otros sectores.

- Participar en el proceso de recepción y despacho de naves, así como del zarpe y arribo de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general que ingresen o salgan de los puertos e instalaciones acuáticas, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- Autorizar el zarpe y arribo de naves pesqueras, náutica deportiva, tráfico de bahía, artefactos navales, instalaciones acuáticas propulsadas, aprovisionamiento de instalaciones costa afuera, y remolcadores en general.

También indica que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional y órgano de la Marina de Guerra del Perú, está facultada para ejercer la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, con el fin de aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para velar por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, para lo cual emplea y usa legítimamente la fuerza en defensa de la vida, la sociedad y el Estado, de conformidad con el Decreto Legislativo 1095, Decreto Legislativo que

establece reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional, en lo que corresponda.

- ✓ **Decreto Supremo 015-214-DE, Reglamento del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.**

  Que regula lo referido a la navegación recreativa y de aventura, asimismo el arribo y zarpe de naves de náutica recreativa de bandera extrajera en navegación de cabotaje o costa afuera, así como recreativa nacional.

  Disponiendo el personal de náutica recreativa y cuáles son las personas sujetas a licencia de operación y registro, así como los aspectos regulatorios de los clubes náuticos y marinas.

  El derecho de uso de las áreas acuáticas, el control de islas y el de la franja ribereña.

  Legislación referida: Ley 28583, Ley de reactivación de la Marina Mercante Nacional y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo M° 014-2011-MTC

- ✓ **Ley de promoción y desarrollo del deporte - Ley 28036**

  Que, entre sus objetos dispone establecer los deberes del sector público, sector privado y la sociedad que asumen responsabilidad en el desarrollo del deporte en general.

Definiendo en su artículo 63 al deportista calificado precisando que se considera deportista calificado al mencionado en la Ley 30994, Ley del Deportista de Alto Nivel, siempre que además reúna los requisitos establecidos por el Instituto Peruano del Deporte (IPD) en coordinación con las federaciones deportivas nacionales, el Comité Olímpico Peruano (COP) y la Asociación Nacional Paralímpica del Perú (ANPPERU), según corresponda.

- ✓ **Decreto Legislativo 1691.- que modifica el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos y el Decreto Legislativo N° 1543, Decreto Legislativo que dicta medidas para mejorar la gestión de proyectos y los procesos de promoción de la inversión privada**
  Incorporando mejoras aplicables al diseño, gestión y ejecución de proyectos desarrollados en el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, a efectos de garantizar la disponibilidad de infraestructura pública y efectiva prestación de los servicios públicos en beneficio de la población y de los usuarios, bajo un enfoque de desarrollo sostenible en un sistema de asociación entre el estado y el inversionista privado.

- ✓ **Decreto Legislativo 776, Ley de Tributación Municipal, así como el Decreto Supremo No. 057-2005-EF, Reglamento del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo**
  Que, regulan el Impuesto a las Embarcaciones de Recreo disponiendo que tienen una periodicidad anual, gravando al propietario o poseedor de las

embarcaciones de recreo y similares, obligadas a registrarse en las capitanías del Puerto que se determine por Decreto Supremo.

Precisando el artículo 2 del Reglamento que para efectos del artículo 81 de la Ley de Tributación Municipal, las embarcaciones obligadas a registrarse en las Capitanías de Puerto son aquellas que cuenten con certificado de matrícula o pasavante.

- ✓ **Decreto Supremo N°006-2011-MTC, Reglamento de Transporte Turístico Acuático.**

  Que, establece las disposiciones para la prestación del servicio de transporte turístico acuático en vías marítimas, fluviales y lacustres y define las condiciones que deben cumplir las empresas y las embarcaciones dedicadas a este tipo de turismo, incluyendo aspectos como permisos de operación, requisitos técnicos de las naves, seguros obligatorios y medidas de seguridad para los pasajeros.

- ✓ **Ley N°28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N°29475.**

  Que, planteó como objetivo reactivar y promover la marina mercante nacional incluyendo disposiciones referidas al transporte turístico acuático, especialmente en lo relacionado con la operación de embarcaciones y el fomento de la actividad marítima en el país.

- ✓ **Decreto Supremo N° 012-2019-DE - Política Nacional Marítima 2019-2030**

  Que busca armonizar las políticas vinculadas con las actividades que se

desarrollan en el ámbito marítimo del territorio nacional, promoviendo un uso sostenible y seguro de los espacios marítimos.

- ✓ **Decreto Ley N° 25977, Ley General de Pesca y sus modificatorias.**

  El Decreto Ley N.° 25977, Ley General de Pesca, establece el marco legal para el aprovechamiento sostenible de los recursos hidrobiológicos en el Perú, reconociendo a la actividad pesquera como de interés nacional. La norma regula la pesca comercial, artesanal, de investigación y recreativa, promoviendo su desarrollo responsable bajo criterios de sostenibilidad, conservación del medio ambiente y fomento de la inversión. Asimismo, establece las competencias del Estado en la ordenación del sector, la emisión de derechos de pesca, las medidas de control y fiscalización, y la preservación de los ecosistemas acuáticos, incorporando principios de protección social para los actores vinculados a esta actividad.

- ✓ **Decreto Supremo N° 012-2001-PE, Reglamento de la Ley General de Pesca y sus modificatorias.**

  Que, establece disposiciones técnicas y operativas para la implementación de la Ley General de Pesca, regulando de manera detallada las actividades pesqueras en el Perú. Este reglamento define los procedimientos para la concesión de derechos de pesca, establece los requisitos técnicos para la explotación de los recursos hidrobiológicos, y regula las medidas de conservación y manejo sostenible de los ecosistemas marinos, fluviales y lacustres. Además, contempla los procedimientos de fiscalización y sanción, buscando garantizar la sostenibilidad de la actividad pesquera y el cumplimiento de las normativas ambientales, sociales y económicas relacionadas.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

4.1 Análisis técnico

Las iniciativas legislativas que aquí se dictaminan tienen como finalidad dotar al país de un marco normativo integral que regule, promueva e incentive el desarrollo del turismo náutico, entendido como el conjunto de actividades turísticas que se realizan en cuerpos de agua como el mar, ríos y lagos, ya sea en su superficie o debajo de ella. Esta regulación es necesaria y urgente, dado que actualmente en el Perú esta modalidad de turismo no cuenta con una normativa específica, lo que limita su potencial crecimiento y articulación con sectores clave como el deporte náutico, el desarrollo económico local, y la protección ambiental.

El turismo náutico, además de representar una oportunidad para diversificar la oferta turística nacional, constituye un vehículo estratégico para el posicionamiento del Perú como destino competitivo a nivel internacional. En ese sentido, esta propuesta normativa se sustenta en la necesidad de vincular el turismo náutico con el deporte náutico, una actividad con creciente interés global, que puede actuar como catalizador de inversiones, eventos internacionales, y desarrollo de infraestructura especializada.

A través de esta ley, se busca que el turismo náutico se convierta en una fuerza positiva para el desarrollo del país, no solo en términos de ingresos y generación de empleo, sino también como herramienta de conservación ambiental, integración regional, y dinamización de la iniciativa pública y privada.

4.1.1 El Turismo Náutico

El turismo náutico puede ser definido como una modalidad de turismo que se desarrolla en ambientes acuáticos, tales como mares, ríos, lagos y lagunas, e involucra actividades recreativas y deportivas realizadas sobre o debajo de la superficie del agua. Este tipo de turismo incluye actividades como la navegación, el avistamiento de fauna marina, el buceo, la pesca deportiva, los deportes acuáticos (como el esquí, el surf y la vela), entre otras. El turismo náutico promueve el disfrute de los recursos acuáticos y la interacción con los ecosistemas marinos y fluviales, favoreciendo el desarrollo económico, la conservación ambiental y la integración de las comunidades locales.

Esta modalidad de turismo náutico ha emergido como una de las principales modalidades turísticas a nivel global, aprovechando los recursos acuáticos naturales para ofrecer experiencias únicas a los turistas. En el contexto del Perú, un país con una vasta diversidad geográfica y una extensa costa marítima, el turismo náutico presenta un potencial significativo tanto para el desarrollo del sector turístico como para la dinamización de las economías locales, especialmente en las regiones costeras, fluviales y lacustres.

Esta actividad, que abarca una amplia gama de experiencias, desde la navegación recreativa hasta los deportes acuáticos de alto rendimiento, no solo promoverá el disfrute del entorno natural, sino que también tiene el poder de generar empleo, atraer inversiones y contribuir a la preservación de los ecosistemas acuáticos. Además, el turismo náutico es un motor clave para la atracción de turistas internacionales, lo que potencia la visibilidad del país como un destino turístico competitivo y sostenible.

Por ello, es fundamental regular y promover el turismo náutico en el marco de un enfoque integral que permita el aprovechamiento responsable de los

recursos acuáticos, garantizando su preservación para las futuras generaciones y fomentando su conexión con el desarrollo de las actividades deportivas náuticas, que en el Perú cuentan con un creciente interés a nivel nacional e internacional.

En este sentido, y recogiendo las propuestas del **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)**, hemos formulado una redacción para el objeto de la propuesta legislativa que integra ambas propuestas acumuladas, sin eliminar el componente del **deporte náutico**.

Es importante precisar que la finalidad de este marco normativo no es regular el deporte náutico desde la competencia del Instituto Peruano del Deporte (IPD). Más bien, su objetivo es reconocer al deporte náutico como una actividad fundamental dentro del turismo náutico, subrayando su rol como un elemento que complementa y enriquece la oferta turística del país. Dado que los deportes náuticos poseen regulación y normativa propia, esta ley se enfoca en integrarlo dentro del contexto del turismo, promoviendo su desarrollo y visibilidad sin interferir en las competencias y directrices específicas del IPD. Así, la propuesta legislativa busca armonizar la regulación turística con la autonomía del deporte náutico, permitiendo que ambas esferas coexistan.

La aprobación de la ley de turismo náutico constituye un paso fundamental para el posicionamiento del Perú como un destino turístico de calidad, competitivo y sostenible. Esta legislación no solo responde a la necesidad de regular un sector emergente y con alto potencial de crecimiento, sino también de integrar los principios de desarrollo sostenible, inclusión territorial y respeto por los ecosistemas naturales.

Asimismo, busca garantizar calidad y seguridad en los servicios turísticos náuticos porque es un imperativo para fortalecer la confianza de los turistas, especialmente en un sector que involucra actividades recreativas y deportivas en ambientes acuáticos.

En relación a la inversión pública y privada se busca fomentar su desarrollo habida cuenta que con esto se contribuirá al crecimiento económico local y regional, promoviendo la creación de infraestructura adecuada y la mejora de las condiciones operativas para las embarcaciones nacionales y extranjeras, asegurando la competitividad de la oferta turística peruana a nivel internacional.

A su vez, la creación de infraestructura básica, como desembarcaderos y puntos de acceso a cuerpos de agua que permitirá un acceso seguro y eficiente a los turistas, facilitando la circulación y las operaciones de las embarcaciones.

Sin dejar atrás la facilitación y creación de regímenes económicos que incentiven a la inversión nacional y extranjera.

4.1.2 Competencias de organismos para la consolidación del turismo náutico en el Perú

El desarrollo del turismo náutico en el Perú no solo involucrará una variedad de actividades recreativas y deportivas, sino que también tendrá un impacto en una multitud de sectores interconectados, desde la seguridad marítima hasta la regulación ambiental y la movilidad internacional. Para garantizar que esta actividad se desarrolle de manera ordenada, sostenible y

competitiva, se requiere la colaboración de diversas entidades estatales con competencias específicas que aborden cada uno de los aspectos cruciales para su correcto funcionamiento. A continuación, se expone el sustento de la inclusión de cada uno de los organismos en el dictamen, argumentando su importancia y la sinergia que se busca al integrarlos en este marco normativo:

1. **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)**

El MINCETUR es el organismo rector encargado de coordinar las políticas públicas en materia de turismo en el Perú. Se constituye en el órgano rector debido a que el turismo náutico formará parte de la estrategia nacional de promoción turística. En este sentido, el MINCETUR no solo coordinará con otros sectores para implementar estrategias de facilitación turística y promoción internacional, sino que también tendrá la responsabilidad de atender las necesidades del turista en cuanto a infraestructura y servicios. El papel del MINCETUR es clave para la integración del turismo náutico en el contexto global, buscando que el Perú se convierta en un destino competitivo en esta área, atrayendo tanto turistas nacionales como internacionales.

2. **Autoridad Marítima Nacional (DICAPI)**

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) es el garante de la seguridad en las aguas del país. La seguridad en el turismo náutico es uno de los pilares fundamentales para asegurar la confianza de los turistas. Además de cumplir funciones vinculadas a la seguridad marítima y el control de tráfico acuático, la DICAPI tiene la responsabilidad exclusiva de otorgar permisos para la construcción de marinas y la autorización del uso de áreas acuáticas. Sin una gestión adecuada de estos espacios y un control eficiente

del tráfico acuático, el desarrollo del turismo náutico se vería afectado. Este organismo es esencial para regular, en el ámbito marítimo, todas las actividades que garanticen un entorno seguro y operativo para las embarcaciones turísticas.

3. Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP)

La SUNARP desempeña un rol crucial en cuanto a la seguridad jurídica relacionada con el uso de espacios acuáticos para el turismo. La inscripción registral de las zonas sujetas a derecho de uso es fundamental para que los actores involucrados en el turismo náutico, como los inversores y operadores turísticos, tengan certeza legal sobre la titularidad de los derechos de uso. Esto no solo facilita la inversión privada en el desarrollo de infraestructura náutica, sino que también evita posibles disputas legales que puedan surgir sobre los espacios destinados al turismo. Por tanto, la intervención de la SUNARP es indispensable para la formalización y transparencia de las actividades vinculadas al turismo náutico.

4. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)

La SUNAT juega un papel crucial en la facilitación del comercio y el tráfico internacional de mercancías y personas, aspectos esenciales para el turismo náutico, especialmente en el marco de la llegada de turistas extranjeros que utilizan embarcaciones en sus viajes. La correcta administración de tributos y tasas en el sector, así como el cumplimiento de la normativa aduanera, no solo asegura el cumplimiento de las leyes, sino que también permite facilitar el paso de turistas y mercancías relacionadas con este tipo de turismo. Al garantizar la fluidez en el comercio y las importaciones relacionadas con el

sector náutico, la SUNAT contribuye al fortalecimiento de la infraestructura turística y la competitividad internacional del Perú como destino náutico.

5. Superintendencia Nacional de Migraciones

El control sobre el ingreso y salida de personas extranjeras es esencial para un sector que, por su naturaleza, depende del flujo constante de turistas internacionales. La Superintendencia Nacional de Migraciones asegura que las fronteras se gestionen de forma eficiente, promoviendo la llegada de turistas que deseen disfrutar de las actividades acuáticas en el país. Asimismo, al gestionar el movimiento migratorio de los viajeros que participarán en actividades de turismo náutico, Migraciones contribuye a optimizar la experiencia del turista y evitar trámites complicados, lo que a su vez fomenta un ambiente de facilidad y seguridad en el país para los visitantes.

6. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

La protección al consumidor es un componente fundamental en cualquier actividad económica, y en el caso del turismo náutico, INDECOPI tiene la tarea de velar por la transparencia y la competencia leal entre los operadores turísticos. Su supervisión garantiza que los servicios turísticos sean de calidad, lo que fortalece la confianza del turista y contribuye al crecimiento sostenible del sector. Además, el INDECOPI es clave en la regulación del acceso al mercado y la protección de los derechos de los consumidores en lo que respecta a los servicios relacionados con el turismo náutico.

7. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

El MTC es el encargado de regular y supervisar el transporte turístico acuático en las vías marítimas, fluviales y lacustres. La seguridad y la calidad del servicio de transporte son aspectos fundamentales en el turismo náutico, por lo que la intervención de este ministerio es crucial para garantizar que las embarcaciones y las empresas turísticas cumplan con los requisitos operativos y técnicos necesarios para ofrecer un servicio seguro y eficiente. Además, su rol en el otorgamiento de permisos asegura que solo los operadores que cumplan con los estándares técnicos puedan operar en el sector.

8. Autoridad Portuaria Nacional (APN)

La APN tiene la responsabilidad de regular y supervisar el sistema portuario nacional. Para que el turismo náutico se desarrolle adecuadamente, es indispensable contar con puertos y marinas que sean aptos para la llegada y salida de embarcaciones. La APN garantiza que la infraestructura portuaria esté habilitada bajo los estándares de seguridad y sostenibilidad, facilitando el acceso de turistas y embarcaciones a los destinos náuticos. Además, su coordinación con otras entidades permite que el desarrollo de puertos sea sostenible, evitando impactos negativos en el medio ambiente.

9. Ministerio de la Producción (PRODUCE)

El Ministerio de la Producción es clave en la gestión sostenible de los recursos acuáticos, especialmente en la protección de los recursos hidrobiológicos. Aunque su función está más vinculada al ordenamiento pesquero, su incidencia en la sostenibilidad de los ecosistemas acuáticos es esencial para el turismo náutico, ya que cualquier daño ambiental podría afectar gravemente el atractivo de los destinos turísticos acuáticos siendo además

que la propuesta incluye a la pesca deportiva en su articulado. Su gestión ambiental y la implementación de normas pesqueras son fundamentales para garantizar que el desarrollo del turismo náutico no se haga a costa de la degradación de los recursos naturales.

10. Gobiernos Regionales

Finalmente, los Gobiernos Regionales son los encargados de adaptar las políticas nacionales a las realidades locales y de promover el desarrollo del turismo náutico a nivel regional. Estos gobiernos tienen un conocimiento profundo de las potencialidades y recursos locales, lo que les permite promover un turismo sostenible y orientado al aprovechamiento de los atractivos acuáticos regionales. Su capacidad para coordinar con actores locales y nacionales asegura que el turismo náutico sea integrado dentro de una estrategia regional más amplia, fomentando la inversión y el desarrollo de infraestructura.

4.1.3 Autorizaciones y Facilitación del Turismo Náutico como herramientas para su impulso y desarrollo

La actividad turística es uno de los sectores clave para el desarrollo económico y social de Perú. En este contexto, el turismo náutico se presenta como una oportunidad para diversificar la oferta turística nacional, aprovechando nuestros recursos naturales y geográficos únicos. El Perú, con su vasta costa, ríos, lagos y una impresionante biodiversidad en el mar, tiene el potencial para posicionarse como un destino de clase mundial para el turismo náutico, en sus diversas formas, incluyendo la recreación, el ecoturismo y la pesca deportiva.

Sin embargo, a pesar de su gran potencial, el sector no ha logrado desarrollar pues enfrenta diversos desafíos, principalmente en lo que respecta a la ausencia de procedimientos administrativos simples y la falta de un marco legal claro que facilite la operación y el desarrollo del turismo náutico en el país. Es por ello que la propuesta legislativa contiene propuestas para simplificar y fortalecer las normativas y procedimientos relacionados con el turismo náutico, eliminando barreras burocráticas, promoviendo la inversión y asegurando una gestión sostenible y responsable de la actividad.

Artículo 20 – Permiso para los Operadores del Turismo Náutico:

Uno de los mayores obstáculos para el crecimiento del turismo náutico en Perú es la falta de un sistema claro y accesible para obtener permisos de operación. El artículo 20 introduce un procedimiento simplificado para la obtención del permiso de operación para los operadores turísticos náuticos, que permitirá a los prestadores de servicios obtener una autorización que tendrá una vigencia de dos años, renovable, lo que genera un entorno de certeza y estabilidad tanto para los inversionistas como para los turistas.

Este permiso, será expedido por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), y difiere del permiso que expide MTC en el marco de sus competencias referidas a la regulación del transporte.

Disponer que sea MINCETUR el que expida el permiso para realizar actividades de turismo náutico establece las bases para la formalización del sector, permitiendo un mayor control sobre los servicios prestados, asegurando la calidad y la seguridad tanto de los turistas como de las embarcaciones.

Cabe señalar que la propuesta legislativa establece la necesidad de coordinación interinstitucional con el Ministerio de la Producción y el Ministerio de Transportes para garantizar el cumplimiento de las normativas relacionadas con la extracción de recursos hidrobiológicos y los aspectos relacionados con la fiscalización a los medios de transportes, lo que asegura la sostenibilidad del sector.

Artículo 21 – Prohibición de Operación sin Permiso:

El artículo 21 es fundamental para asegurar que solo los operadores que cumplen con las normativas y estándares exigidos operen en el sector. Prohibir la prestación de servicios sin el permiso adecuado no solo tiene como objetivo garantizar la calidad de los servicios, sino también proteger la imagen del Perú como destino turístico de calidad. Esta medida también refuerza el control sobre las actividades pesqueras y de extracción de recursos hidrobiológicos, lo que es clave para la sostenibilidad de las actividades náuticas.

Artículo 22 – Facilitación del Turismo Náutico:

El artículo 22 establece un sistema coordinado entre diferentes entidades estatales para facilitar el ingreso y la permanencia de los turistas y sus embarcaciones. Esto incluye la coordinación interinstitucional entre MINCETUR, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Autoridad Marítima Nacional y otras entidades relevantes, que permitirán a los turistas ingresar al país sin obstáculos innecesarios.

La facilitación de procedimientos para la inscripción de embarcaciones y bienes personales es esencial para mejorar la experiencia del turista, especialmente para aquellos que vienen a disfrutar de actividades náuticas. Este enfoque es importante

para hacer del Perú un destino accesible y atractivo para los turistas internacionales, brindando un trato ágil y eficiente desde el momento de su ingreso.

Artículo 23 – Ventanilla Única:

Aunque la Ventanilla Única no es un concepto nuevo en el ámbito administrativo, su aplicación en las marinas como parte de la infraestructura turística náutica sí lo es. La novedad de esta propuesta radica en la implementación del sistema de Ventanilla Única específicamente en las marinas y puertos deportivos, donde se centralizan todos los trámites y permisos necesarios para la operación del turismo náutico. Esta acción busca facilitar el ingreso de turistas y la optimización de la gestión operativa mediante un único punto de contacto que coordine todos los servicios necesarios.

Por ejemplo, en lugar de que los turistas y operadores deban interactuar con varias entidades de forma dispersa (como la Autoridad Marítima, Migraciones, Aduanas, entre otros), la Ventanilla Única centraliza todos los procedimientos en una única ubicación dentro de la marina. De este modo, se agilizan los trámites, se reducen las barreras burocráticas y se mejora la experiencia del turista al hacerlo más eficiente y menos complejo.

Otro aspecto innovador es que esta Ventanilla Única se encuentra enmarcada dentro de la infraestructura privada, lo que implica que el inversionista privado (el propietario de la marina) también asuma un papel clave en garantizar que las instalaciones sean adecuadas para el funcionamiento de la Ventanilla. Esto no solo asegura eficiencia operativa, sino que también da confianza y seguridad al turista, al saber que todo el proceso está respaldado por una infraestructura profesional y accesible.

En resumen, la novedad de esta propuesta se centra en la adaptación y especialización de la Ventanilla Única para el sector náutico, creando una solución integral y centralizada que facilita la experiencia tanto para los turistas como para los operadores, y promueve un entorno más ordenado, seguro y eficiente para el desarrollo del turismo náutico en el país.

Artículo 24 – Procedimientos para la Recepción y Despacho de Naves Deportivas:

El artículo 24 del proyecto normativo sobre los Procedimientos para la recepción y despacho de naves deportivas y recreativas con fines turísticos ha sido modificado en respuesta a las observaciones planteadas por la Superintendencia Nacional de Migraciones. Estas modificaciones buscan garantizar una adecuada regulación en cuanto a la calidad migratoria de las personas extranjeras involucradas en actividades turísticas náuticas, así como la mejora de los procedimientos operativos relacionados con el ingreso y permanencia temporal de las embarcaciones en el país.

Clarificación de la Calidad Migratoria de los Extranjeros (Artículo 24.3 y 24.4)

La Superintendencia Nacional de Migraciones señaló que el artículo 24 utilizaba de manera generalizada el término "turista", sin especificar las actividades exactas que desarrollarían las personas extranjeras dentro del marco de la legislación náutica. Esto generaba incertidumbre respecto a cuál debería ser la calidad migratoria de las personas extranjeras a bordo de las embarcaciones náuticas, especialmente en los casos en que la embarcación fuera de bandera extranjera y tuviera fines turísticos.

En respuesta, se acogió la recomendación de precisar que la Autoridad Migratoria debe determinar la calidad migratoria con base en las actividades específicas de las personas a bordo. Por ejemplo, se aclaró que los tripulantes y pasajeros deben tener sus registros migratorios correctamente clasificados, acorde con su rol en la embarcación y de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente. Además, se incluyó que, en caso de duda, la autoridad migratoria pueda intervenir para determinar la calidad migratoria de forma fehaciente, como se contempla en el Decreto Supremo N° 013-2011-MTC, que regula el ingreso de tripulantes y pasajeros de naves extranjeras.

Inclusión de Requisitos Relacionados con el Seguro de las Embarcaciones (Artículo 24.3)

La Superintendencia Nacional de Migraciones también hizo una observación sobre la necesidad de incluir un sistema de seguros para las embarcaciones, comparable al SOAT de los vehículos terrestres. La sugerencia surgió debido a los inconvenientes que se han observado en las fronteras peruanas cuando los turistas ingresan con vehículos personales, los cuales están sujetos a seguros de corta duración que causan complicaciones con la Administración Aduanera.

Para resolver esta problemática y asegurar una mayor certeza jurídica y operativa, se incluyó una disposición que exige que las embarcaciones cuenten con un seguro vigente al momento de solicitar el ingreso temporal al país.

Inclusión del Registro de Tripulación y Pasajeros (Artículo 23)

Siguiendo la recomendación de la Superintendencia Nacional de Migraciones que hace referencia al registro de tripulación y pasajeros, se incluyó explícitamente la

necesidad de que las embarcaciones extranjeras proporcionen un listado de tripulantes y pasajeros al momento de ingresar al país. Esto no solo permitirá un mayor control migratorio, sino también asegurará que las autoridades peruanas puedan verificar la calidad migratoria de los individuos a bordo.

Al integrar este requerimiento, se responde a la necesidad de contar con un control adecuado y eficaz sobre las personas que ingresan al país en el contexto del turismo náutico. Esta modificación se realiza en consonancia con el Decreto Supremo N° 013-2011-MTC, que establece las normas para la entrada de embarcaciones y sus tripulantes, y con el objetivo de garantizar la seguridad y el cumplimiento de las normativas migratorias y aduaneras.

Coordinación Interinstitucional y Simplificación de Trámites

Finalmente, el artículo en cuestión fue ajustado para fortalecer la coordinación interinstitucional entre la Administración Aduanera, la Superintendencia Nacional de Migraciones, y la Autoridad Marítima Nacional. Esto permite que los procedimientos para la entrada y permanencia temporal de las embarcaciones y sus tripulantes sean más ágiles y efectivos, minimizando las barreras burocráticas. Además, la creación de una ventanilla única que centralice estos trámites será clave para facilitar el acceso de los turistas y operadores náuticos a un sistema más eficiente y menos burocrático.

Artículo 25 – Normas de Apoyo al Turismo Náutico y Reactivación Económica:

El artículo se enmarca dentro de la Ley 31815, que tiene como objetivo la reactivación económica del sector del turismo en un entorno global altamente competitivo. El turismo náutico es una de las ramas más dinámicas y con alto

potencial en países con costas, como el Perú. La participación en eventos náuticos no solo promueve la actividad recreativa y deportiva, sino que impulsa la economía local a través de la generación de empleo, el consumo en servicios locales, el fortalecimiento de las infraestructuras náuticas y la atracción de inversiones extranjeras.

La inclusión de los turistas náuticos extranjeros en estos eventos permite diversificar la oferta turística, incrementar la afluencia de visitantes y, a su vez, potenciar la visibilidad internacional del Perú como un destino turístico náutico. Al permitir que las embarcaciones extranjeras participen en eventos náuticos, se abren puertas para alojamientos, restaurantes, agencias de viajes, transporte y otros servicios turísticos, dinamizando toda la economía vinculada al sector.

Inclusión de los Ciudadanos Peruanos con Embarcaciones Extranjeras

El artículo también reconoce la importancia de la participación de los ciudadanos peruanos en actividades náuticas con embarcaciones de bandera extranjera. Esto refleja una actitud inclusiva y de apertura para facilitar el acceso a embarcaciones internacionales, lo cual es fundamental en un contexto donde la competencia y la calidad de los servicios ofrecidos en eventos internacionales son clave. La medida también responde a un vacío normativo donde, por lo general, las embarcaciones extranjeras tienen restricciones para participar en ciertos eventos, lo que limita su utilización en el país. Este artículo, por tanto, busca promover la inclusión y la participación activa de los ciudadanos peruanos en festivales de pesca deportiva y otros eventos náuticos, fomentando la competitividad a nivel local e internacional.

Impulso a los Eventos Náuticos y la Pesca Deportiva

El Perú cuenta con una rica biodiversidad marina y una extensa costa que, si se gestiona adecuadamente, puede convertirse en un polo de atracción para eventos internacionales de pesca deportiva y otras actividades náuticas. Al facilitar que los turistas extranjeros y ciudadanos peruanos participen con embarcaciones extranjeras en eventos de esta naturaleza, se crea un entorno propicio para la organización de festivales y competiciones deportivas que, además de promover la cultura náutica, contribuyen al desarrollo de las comunidades locales y el fortalecimiento de la identidad marítima del país.

Beneficios de la Participación en Eventos Internacionales

La participación en eventos internacionales implica no solo un beneficio para los participantes directos, sino también un impacto positivo en el reconocimiento global del Perú como un destino turístico náutico de excelencia. Las embarcaciones extranjeras y sus tripulantes atraen la atención de la prensa especializada y de turistas potenciales, contribuyendo al posicionamiento del país dentro de los mercados turísticos internacionales. Además, este tipo de eventos genera oportunidades para que empresas locales como las dedicadas a la venta y reparación de embarcaciones, los hoteles, los restaurantes y otros negocios turísticos aumenten su visibilidad y rentabilidad.

En la región de América Latina y el Caribe, existen varios eventos internacionales de turismo deportivo náutico que atraen a miles de participantes, turistas y aficionados. Estos eventos no solo promueven el turismo náutico, sino que también generan un importante impacto económico en las comunidades locales, elevando el perfil de los destinos que los albergan. A continuación, te menciono algunos de los eventos más destacados en la región:

1. Copa América de Vela (America's Cup)

   Aunque la Copa América es un evento global, sus competencias regionales y clasificatorias a menudo se realizan en destinos latinoamericanos. Es uno de los más prestigiosos y antiguos eventos de vela en el mundo. Su presencia en la región contribuye al desarrollo del turismo náutico y la mejora de infraestructuras para recibir grandes flotas y tripulaciones internacionales. Países como Chile han sido sede de algunas de sus regatas.

2. Festival de Pesca Deportiva de Islas Marías (México)

   Este evento internacional se celebra en la Isla María, ubicada en el Pacífico mexicano. Es uno de los festivales más conocidos en la región para los amantes de la pesca deportiva. Atrae a turistas nacionales e internacionales y contribuye al crecimiento del turismo de aventura, con una alta demanda de embarcaciones, guías y proveedores de equipos náuticos.

3. Campeonato Mundial de Windsurf y Kitesurf (Brasil)

   Brasil, especialmente en destinos como Ceará y Fernando de Noronha, ha sido sede de competiciones internacionales de windsurf y kitesurf. Estos deportes, que tienen un gran seguimiento en la región, atraen a turistas tanto para competir como para disfrutar de la belleza natural de las playas brasileñas. La participación en estos campeonatos genera un gran flujo de turistas y fomenta la mejora de infraestructuras turísticas y náuticas.

4. Semana Internacional de la Vela de Acapulco (México)

Este evento es uno de los más emblemáticos en México y se celebra anualmente en Acapulco. La Semana Internacional de la Vela reúne a miles de aficionados al turismo náutico y competidores internacionales. Además de la regata, el evento ofrece actividades complementarias que destacan la cultura local y promueven el destino como un lugar ideal para las actividades náuticas.

5. Copa del Mundo de Kayak y Canoe (Panamá)

Panamá, con su estratégica ubicación entre el océano Pacífico y el mar Caribe, es sede de varios campeonatos internacionales de kayak y canoa. Estos eventos atraen a participantes de todo el mundo, promoviendo tanto el turismo deportivo como el ecoturismo. Además de la competencia, los visitantes pueden disfrutar de los paisajes naturales y la biodiversidad del país.

6. Campeonato Sudamericano de Pesca Deportiva (Argentina)

Argentina es conocida por sus ríos y costas, y el Campeonato Sudamericano de Pesca Deportiva es uno de los eventos más importantes de la región. Se lleva a cabo en diversas ubicaciones dentro del país, principalmente en ríos y lagos de la Patagonia, como en el Lago de Buenos Aires. Este evento atrae tanto a competidores como a turistas interesados en la pesca deportiva y actividades relacionadas, promoviendo el turismo en las regiones menos conocidas.

7. Regata de la Copa del Mundo de Vela (Chile)

Chile, con su extenso litoral, es sede de competiciones de vela de nivel internacional. Valparaíso y Viña del Mar han acogido la Regata de la Copa del Mundo de Vela, un evento que reúne a los mejores regatistas de todo el mundo. Este evento, además de su componente deportivo, es una excelente

oportunidad para que los turistas internacionales disfruten de las costas chilenas, promoviendo el turismo náutico y la cultura local.

8. Festival Internacional de Vela de Río de Janeiro (Brasil)

Este evento, organizado en las aguas de Río de Janeiro, reúne a embarcaciones de alto rendimiento de todo el mundo, destacándose especialmente en las categorías de vela ligera y monotipos. La Semana Internacional de la Vela de Río atrae no solo a competidores, sino también a turistas que desean presenciar las regatas, aumentando la visibilidad de Río como un destino turístico náutico.

9. Copa de Pesca Internacional de Bahía de Banderas (México)

Celebrada en la Bahía de Banderas, en Puerto Vallarta, esta competencia de pesca deportiva reúne a participantes de varias partes del mundo. Puerto Vallarta es uno de los destinos turísticos más importantes de México y, gracias a eventos como este, se fortalece su posición como un centro de turismo náutico de alto nivel.

10. Circuito Internacional de Regatas de Vela (Uruguay)

Uruguay es conocido por sus hermosas costas atlánticas, y el Circuito Internacional de Regatas de Vela es uno de los eventos náuticos más importantes del país. La competencia se lleva a cabo en varias localidades costeras, incluyendo Montevideo y Punta del Este, que atraen a turistas y deportistas internacionales durante la temporada alta de turismo.

Beneficios de estos Eventos para el Turismo Náutico

1. Incremento en la afluencia de turistas: Estos eventos atraen a turistas tanto para competir como para disfrutar de las actividades recreativas en el mar.
2. Desarrollo de infraestructuras: La realización de competiciones de alto nivel impulsa la creación y mejora de puertos deportivos, marinas, hoteles, restaurantes y otros servicios relacionados con el turismo náutico.
3. Promoción del destino: Los eventos internacionales atraen la atención de la prensa global, mejorando la imagen del destino y su posicionamiento en el mercado internacional de turismo.
4. Generación de empleo: La organización de estos eventos y la llegada de turistas crean empleo directo e indirecto en áreas como la organización de eventos, turismo y comercio local.
5. Fomento a la sostenibilidad: Muchos de estos eventos promueven la pesca sostenible y otras prácticas ecológicas, ayudando a proteger los ecosistemas marinos y fomentando el ecoturismo.

Este capítulo, en particular, destaca la importancia de establecer normas claras y accesibles, asegurando que el turismo náutico en Perú se desarrolle bajo principios de sostenibilidad, seguridad y eficiencia administrativa, con el objetivo de ofrecer una experiencia turística de clase mundial.

4.1.4 Marco Tributario y de incentivos para el impulso del turismo náutico

El Perú cuenta con una vasta y estratégica franja costera que abarca más de 3,000 kilómetros de litoral, con un potencial significativo para el desarrollo del turismo náutico. Sin embargo, a pesar de esta ventaja geográfica, el sector sigue estando subexplotado debido a la falta de un marco normativo y

tributario adecuado que fomente la inversión, la creación de infraestructura, y la nacionalización de embarcaciones.

Es esencial que el país implemente un régimen de incentivos fiscales y tributarios que permita aprovechar el enorme potencial del turismo náutico, promoviendo la creación de una industria competitiva y sostenible en el largo plazo.

Este marco tiene como propósito:

- Atraer la inversión nacional e internacional en la adquisición de embarcaciones y en la mejora de infraestructuras portuarias.
- Incentivar la nacionalización de embarcaciones, mediante el otorgamiento de beneficios fiscales y la simplificación de trámites.
- Fomentar la creación de nuevos empleos directos e indirectos vinculados al turismo náutico.
- Generar un crecimiento sostenido de la industria náutica, contribuyendo al desarrollo económico regional y nacional.

Necesidad de un Marco Tributario e Incentivos

El turismo náutico en el Perú enfrenta varios desafíos, entre los que destacan:

- Altos costos de importación de embarcaciones: El régimen tributario actual no ofrece incentivos que permitan a los empresarios del sector acceder de

manera competitiva a las embarcaciones necesarias para operar en el mercado internacional.

- Falta de infraestructuras adecuadas: Si bien existen puertos y marinas en algunas regiones, muchos carecen de la infraestructura necesaria para albergar embarcaciones de turismo, lo que limita el crecimiento del sector.
- Competencia desleal de mercados vecinos: Países como Brasil, Ecuador, y Colombia cuentan con regímenes fiscales favorables que fomentan la inversión en embarcaciones y el desarrollo de la industria náutica.

Propuesta de Incentivos Tributarios

La propuesta consiste en la creación de un conjunto de incentivos fiscales diseñados para atraer inversión al sector, mejorar la competitividad de las empresas nacionales y garantizar el desarrollo sostenible del turismo náutico. Los principales componentes de esta propuesta son:

- Suspensión de tributos para la importación de naves: Se propone la suspensión de impuestos sobre la importación temporal de embarcaciones durante un período de cinco años, lo que facilitará la adquisición de nuevas naves. (período de gracia).
- Asimismo la modificación del Impuesto sobre embarcaciones de recreo modificando los artículos 81, 82 y 85 de la Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo 776 mediante el cual se creó el Impuesto a las Embarcaciones de Recreo, señalando que este tenía una periodicidad anual y una tasa de 5% sobre el valor original de adquisición, importación o ingreso al patrimonio estableciéndose que este impuesto será desde el primero de enero de 2026 de 3% sobre el valor original de adquisición, la

periodicidad seguirá siendo anual sobre el valor de las embarcaciones nacionales y se establecerá una depreciación de 10% por cada año de antigüedad, la misma que correrá para las embarcaciones recién adquiridas después del periodo de gracia dispuesto en el artículo 28 de la presente propuesta legal

- Se precisa además que es aplicable durante los primeros seis años, para las embarcaciones nuevas seis años después de los cinco de gracia, para las embarcaciones que actualmente tributan el plazo se computan desde el primero de enero del 2026.
- Fomento a la nacionalización de embarcaciones: Se implementarán medidas fiscales para incentivar la nacionalización de embarcaciones que operan bajo bandera extranjera, creando condiciones atractivas para que las empresas puedan registrar sus naves en el Perú.

Impacto Esperado

Con la implementación de estos incentivos tributarios, se espera un crecimiento significativo en el número de embarcaciones operando en las costas peruanas, lo que a su vez resultará en:

- Generación de empleo: La expansión de la industria náutica impulsará la creación de nuevos empleos, tanto directos (operadores de embarcaciones, personal de marina, guías turísticos) como indirectos (proveedores de servicios, mantenimiento de embarcaciones).
- Desarrollo de infraestructuras: La creciente demanda por servicios turísticos náuticos llevará a la construcción de nuevas marinas, puertos deportivos y servicios relacionados con el turismo náutico.

- Aumento de la inversión: La creación de un entorno fiscal favorable atraerá inversiones extranjeras y locales, lo que mejorará la competitividad del sector y fortalecerá la economía nacional.
- Mejora en la competitividad internacional: Al crear un marco tributario atractivo, el Perú podrá posicionarse como un destino preferido para el turismo náutico en América Latina.

Beneficios Sociales y Económicos

Además de los beneficios económicos directos, el desarrollo del turismo náutico contribuirá a mejorar las condiciones sociales en las zonas costeras. El impulso de este sector puede llevar a:

- Mejoramiento de la infraestructura local: Nuevas marinas, hoteles, restaurantes y servicios relacionados con el turismo beneficiarán a las comunidades locales.
- Diversificación de la oferta turística: La ampliación del portafolio turístico hacia el turismo náutico ayudará a diversificar la oferta en el Perú, lo que atraerá a nuevos segmentos de turistas y fomentará la sostenibilidad a largo plazo del sector.
- Desarrollo regional equilibrado: Las zonas costeras, tradicionalmente marginadas en términos de desarrollo, verán un crecimiento en términos de empleo y recursos.

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), en su informe N° 035-2025-EF/62.01, fechado el 9 de abril de 2025, emitió una opinión desfavorable respecto al Proyecto de Ley N° 10032/2024-CR. En su análisis, el MEF identificó

varios puntos clave que requieren ajustes para que la propuesta sea viable y acorde con las políticas fiscales del país.

El MEF señala que la OECD ha recomendado aumentar los ingresos tributarios del país, a la vez que ha instado a reducir los beneficios tributarios ineficaces. Estos beneficios, aunque dirigidos a sectores específicos, terminan afectando los recursos destinados a servicios públicos esenciales, como salud y educación. Además, el Proyecto de Ley no se ajusta a los lineamientos establecidos en el Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028, el cual busca incrementar la progresividad del sistema tributario y racionalizar los beneficios fiscales. En este sentido, el MEF advierte que los beneficios tributarios pueden generar una menor efectividad que el gasto público directo, lo cual podría fomentar la evasión tributaria y aumentar los costos administrativos.

En respuesta a estas observaciones, se precisa que el objetivo del Proyecto de Ley no es generar una evasión tributaria, sino todo lo contrario, se busca la formalización del sector. La exoneración temporal del IGV a los combustibles, por ejemplo, no estaba prevista como un estímulo permanente, sino una medida transitoria para incentivar la inversión en el turismo náutico que tenía como fin fortalecer el sector sin desvirtuar los principios fiscales fundamentales sin embargo acogiendo las recomendaciones del MEF hemos procedido a no incluirlo.

Creación de un nuevo impuesto (IEN): El MEF también destacó la falta de claridad sobre si el IEN propuesto reemplazaría al IER o si sería un impuesto

adicional. En caso de ser un impuesto adicional, no se especifica el destino de los recursos generados, lo que genera incertidumbre en cuanto a su impacto en el presupuesto público. El informe menciona que la creación de este nuevo impuesto tendría efectos negativos en los recursos del FONCOMUN y podría contradecir los objetivos del Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028 al no generar nuevos ingresos fiscales. Además, las medidas propuestas podrían generar un costo fiscal adicional y aumentar los costos administrativos y de cumplimiento.

En respuesta a este punto, se aclara que no se trata de la creación de un nuevo impuesto, sino de una modificación al impuesto actual que grava con un 5%. La propuesta es reducir este impuesto a un 3% y permitir la devaluación del bien, lo que no ocurría en la legislación actual. Esta medida busca aliviar la carga fiscal de las empresas de turismo náutico y garantizar que la tributación sea más equitativa y eficiente. Además, al ajustarse a las condiciones actuales, no se generará un impacto negativo en el FONCOMUN ni se desvirtuarán las políticas fiscales establecidas.

En resumen, si bien el MEF ha señalado varias áreas de preocupación en el Proyecto de Ley, los ajustes propuestos buscan mitigar los efectos negativos señalados, garantizando que el impulso al turismo náutico se logre sin comprometer la estabilidad fiscal del país. Con estos ajustes, se busca una medida equilibrada que fomente la inversión y el crecimiento del sector, al tiempo que se respeta el marco fiscal y tributario establecido.

Es importante señalar que el artículo 29 de la propuesta legal lo que propone es una modificación al Impuesto Anual a las Embarcaciones de Recreo, estableciendo condiciones más claras, razonables y alineadas con una política de estímulo al turismo náutico formalizado. Actualmente, el régimen vigente en Perú ha demostrado ser poco atractivo, poco claro y desincentivador de nuevas inversiones en embarcaciones recreativas o turísticas, lo cual ha repercutido directamente en el estancamiento de la flota formal del país.

En este contexto, el nuevo diseño del impuesto presenta múltiples ventajas:

1. Tasa razonable y simplificada

   Se propone una tasa del 3% del valor original de la nave (en lugar del 5% actual), lo que mejora la competitividad del Perú frente a otros países de la región y evita una carga tributaria que ha venido ahuyentando tanto a inversionistas nacionales como extranjeros.

2. Depreciación automática anual del valor

   Uno de los principales aportes de la norma es que incorpora por primera vez la depreciación del valor de la nave (10% anual), lo que permite que la base imponible del impuesto refleje mejor la realidad económica del activo con el paso del tiempo. Esto corrige una falencia grave del modelo anterior, que mantenía una carga fiscal fija incluso sobre embarcaciones antiguas, desincentivando su formalización.

3. Duración limitada del impuesto

   Otro componente innovador es la limitación del impuesto a un período de 6 años, lo cual otorga previsibilidad y certeza a los contribuyentes, y

constituye un claro estímulo para la adquisición formal de embarcaciones, al brindar una especie de "horizonte fiscal" razonable.

Este mecanismo se asemeja a prácticas adoptadas en países como España, Italia y Croacia, donde ciertos tributos o tasas sobre embarcaciones recreativas se aplican únicamente en etapas iniciales o durante los primeros años de registro, como una forma de facilitar la renovación de la flota y promover la competitividad turística.

4. Exoneraciones estratégicas

El artículo también incluye exoneraciones específicas que apuntan a estimular modalidades deportivas y recreativas de menor escala, como es el caso de las embarcaciones a vela menores de 8 metros de eslora.

Asimismo, se exonera a aquellas naves que están registradas a nombre de personas jurídicas, pero no forman parte del activo fijo, lo cual evita distorsiones en el uso del impuesto con fines comerciales o fiscales no previstos.

5. Formalización de la flota y atracción de inversión

La medida tiene un claro potencial de formalización de la flota náutica, un objetivo que actualmente se encuentra rezagado en el Perú. Muchos propietarios optan por mantener sus embarcaciones fuera del registro oficial o evitan invertir en nuevas unidades debido a la rigidez e incertidumbre del esquema fiscal actual.

En países como Chile, Colombia y México, las reformas tributarias que han incluido esquemas diferenciados o temporales para embarcaciones recreativas y turísticas han tenido resultados positivos en cuanto al

aumento del parque registrado, atracción de inversión extranjera en marinas, servicios técnicos, talleres navales, y generación de empleo vinculado al turismo náutico.

6. Modernización del enfoque tributario

La redefinición del impuesto también moderniza el marco tributario en línea con una visión estratégica: no se trata de eliminar la recaudación, sino de adecuarla para no desalentar actividades productivas y sostenibles como el turismo náutico. El tributo se convierte así en un instrumento de desarrollo, no en un obstáculo.

Actualmente, el impuesto se aplica a una flota limitada y en gran parte informal. En 2015, la recaudación por este concepto fue de aproximadamente S/ 1.68 millones, mientras que en 2014 fue de S/ 1.60

millones. Estas cifras indican que el sistema actual no ha logrado incentivar la formalización ni la inversión en nuevas embarcaciones.

Con la propuesta de reducción de la tasa del impuesto del 5% al 3% y la implementación de una depreciación anual del 10%, se espera una mayor formalización y renovación de la flota náutica. Aunque no se dispone de una estimación precisa del aumento en la recaudación, es razonable anticipar que, con una mayor formalización y aumento en la flota registrada, la recaudación podría incrementarse significativamente en los próximos años.

El turismo náutico, cuando es bien regulado, genera ingresos por IGV, Impuesto a la Renta y tasas portuarias a través del turismo receptivo internacional, que hoy se pierden por falta de competitividad regional.

4.1.5 Incentivos para el desarrollo del deporte náutico y su vinculación con el turismo

El deporte náutico es una de las expresiones integrales del binomio deporte-turismo, y representa una oportunidad estratégica para el Perú no solo en términos de desarrollo económico mediante la atracción de turismo especializado, sino también como plataforma para la promoción del deporte nacional y la formación de atletas de alto rendimiento. Este tipo de disciplina combina el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales con el impulso de actividades recreativas, competitivas y formativas,

atrayendo tanto a turistas nacionales como internacionales que buscan experiencias vinculadas al mar y los deportes acuáticos.

Al mismo tiempo, permite consolidar un ecosistema deportivo con potencial olímpico, como ya lo ha demostrado el Perú con logros obtenidos en disciplinas como la vela y el surf. Sin embargo, la falta de infraestructura adecuada, políticas públicas específicas y acceso equitativo a espacios de práctica lo que ha limitado el crecimiento de estos deportes. Por ello, promover una política que articule el turismo náutico con el deporte es

esencial para generar un entorno propicio a la inversión promoviendo la formalización de servicios, y la creación de escuelas formativas que sirvan como semilleros para futuros campeones.

Cabe señalar que la vinculación propuesta puede dinamizar economías locales, especialmente en regiones costeras o ribereñas, mediante la generación de empleo, el fortalecimiento de la oferta turística y la promoción del Perú como un destino de turismo deportivo de élite. En ese marco, la propuesta legislativa que promueve incentivos para el uso de infraestructura náutica por parte de deportistas de alto rendimiento y escuelas deportivas, no solo responde a una necesidad histórica del sector, sino que también se alinea con una visión moderna e inclusiva del deporte como motor de desarrollo.

El deporte náutico enfrenta limitaciones severas que dificultan su crecimiento: falta de inversión, escasa infraestructura especializada, carencia de políticas públicas integrales y presupuesto insuficiente asignado al Instituto Peruano del Deporte (IPD), situación ampliamente documentada.

La realidad del deporte peruano exige medidas urgentes, complementarias y focalizadas que no sustituyen ni invaden las competencias del IPD, sino que buscan apoyar desde el ámbito turístico y recreativo el fortalecimiento de estas disciplinas.

Por ello, se propone:

1. Exonerar de tarifas portuarias a los deportistas náuticos de alto rendimiento, debidamente acreditados, para facilitar su acceso a espacios acuáticos de entrenamiento en marinas concesionadas por el Estado. Esta disposición,

limitada a un solo elemento náutico y sin posibilidad de renta o cesión a terceros, fomenta la continuidad de su preparación sin afectar la sostenibilidad de la infraestructura.

2. Establecer tarifas especiales para las escuelas de deportes náuticos debidamente registradas, con el fin de incentivar la formación de nuevos talentos en condiciones económicas más accesibles, alineándose con los principios de inclusión y promoción del deporte establecidos en la Ley 28036 – Ley de Promoción y Desarrollo del Deporte.

3. Regular la práctica de la pesca deportiva y los deportes acuáticos y subacuáticos, de manera compatible con la sostenibilidad ambiental, el turismo recreativo y la promoción de competencias deportivas nacionales e internacionales, reconociendo su creciente demanda entre jóvenes y turistas.

La norma respeta plenamente el marco legal vigente, en especial lo dispuesto por la Ley N° 31224, que regula al IPD como ente rector del Sistema Deportivo Nacional (SISDEN). En ese sentido, el objeto de la ley ha sido debidamente precisado para no invadir competencias del IPD, sino complementarlas desde el ámbito del turismo náutico, que forma parte de las competencias del MINCETUR.

Finalmente, se destaca que estas medidas no implican la creación de nuevas obligaciones presupuestales ni gastos adicionales del Estado, sino un uso estratégico de las concesiones existentes y tarifas reguladas, bajo criterios de disponibilidad y orden, priorizando el apoyo a los deportistas de élite y las escuelas formativas, pilares fundamentales para que el Perú pueda aspirar a una política deportiva sostenible y competitiva.

En relación con los artículos 31 y 32 de la propuesta normativa sobre pesca deportiva, las recomendaciones planteadas por el Ministerio de Producción han sido acogidas y reflejadas en el dictamen final. En el artículo 31, se ha mantenido el enfoque de la pesca deportiva con fines turísticos, estableciendo que debe realizarse en el marco de eventos náuticos o actividades organizadas por prestadores de servicios turísticos náuticos. Esta disposición se alinea con el objetivo de promover el turismo náutico, garantizando que las prácticas de pesca se realicen en el contexto adecuado, con modalidades tanto individuales como colectivas, en diversas ubicaciones como playa, ribera, embarcación o bajo el agua y en el marco de lo dispuesto por el Ministerio de Producción.

En cuanto al artículo 32, se ha acogido la sugerencia de cambiar el término "Requisitos" por "Condiciones", a fin de proporcionar mayor claridad respecto a las normativas que regulan la actividad. La pesca deportiva se desarrollará bajo el principio de captura y liberación (Catch and Release), y en modalidad subacuática competitiva colectiva, los especímenes pueden ser dispuestos, pero bajo la prohibición de comercialización, conforme a las regulaciones del Ministerio de la Producción. Esta modificación garantiza que se mantenga un enfoque respetuoso con el medio ambiente y las especies marinas, alineado con las normativas pesqueras vigentes.

Además, se ha reafirmado la obligación de que los operadores de turismo náutico que organicen actividades o eventos de pesca deportiva aseguren el cumplimiento de las condiciones establecidas, lo que asegura el buen desarrollo de estas actividades y su concordancia con las regulaciones medioambientales.

En resumen, las recomendaciones para modificar los artículos 31 y 32 han sido incorporadas con el fin de proporcionar mayor claridad y alineación con las normativas existentes sobre pesca y actividades náuticas, garantizando la sostenibilidad y la promoción del turismo en el país.

4.1.6 Promoción de la inversión en infraestructura relacionada al recurso turístico náutico

La propuesta de incentivo al desarrollo de la infraestructura del turismo náutico se fundamenta en la necesidad de diversificar y fortalecer el sector turístico, contribuyendo al desarrollo económico sostenible del país, y respondiendo a las crecientes demandas globales en torno al turismo basado en el mar y las actividades náuticas. Este tipo de turismo tiene un gran potencial para dinamizar no solo la economía local sino también posicionar al Perú como un destino competitivo en el ámbito internacional.

El turismo náutico permite diversificar la oferta turística, ampliando el rango de actividades disponibles en los destinos costeros y marítimos. Si bien el Perú es reconocido por sus atractivos naturales, culturales y gastronómicos, el desarrollo de infraestructuras dedicadas a la navegación y otras actividades acuáticas como la pesca deportiva, el buceo, el windsurf y la vela, permitiría atraer a un público distinto al del turismo tradicional.

El turismo náutico tiene la capacidad de desestacionalizar el flujo de turistas. A diferencia del turismo convencional, que depende en gran medida de las temporadas altas de verano, las actividades náuticas son practicables durante todo el año, especialmente en un clima templado y costero como el

de muchas zonas del Perú. Esto ayudará a evitar los picos de afluencia masiva durante ciertas épocas, promoviendo una ocupación constante de las infraestructuras turísticas y garantizando beneficios económicos sostenibles para las comunidades locales.

El desarrollo de la infraestructura para el turismo náutico genera una serie de beneficios económicos directos e indirectos. El desarrollo de puertos deportivos, marinas turísticas, centros de formación y alquiler de equipos especializados, entre otros, tiene un impacto positivo en la creación de empleos locales, desde operarios y guías turísticos hasta técnicos especializados en mantenimiento de embarcaciones. Además, el impulso al turismo náutico fomenta la apertura de negocios complementarios como tiendas de equipos náuticos, restaurantes, servicios de reparación de embarcaciones y alquiler de vehículos acuáticos, promoviendo la creación de una economía más robusta y diversificada.

El incentivo a la inversión en infraestructura náutica está alineado con las políticas y estrategias de desarrollo turístico del país, tales como la Ley N° 27889, que establece el marco para la promoción de proyectos turísticos, y el Decreto Legislativo 1362, que fomenta la inversión privada mediante asociaciones público-privadas. Este marco legal contribuye a la creación de condiciones favorables para la inversión en infraestructura turística y, en particular, en el ámbito náutico, promoviendo la competitividad y el desarrollo económico a nivel nacional.

Asimismo, el desarrollo del turismo náutico no solo beneficia la economía, sino también mejora la calidad de vida de las comunidades locales. La diversificación económica reduce la dependencia de actividades de turismo

masivo, y la creación de nuevas fuentes de empleo contribuye al bienestar de los ciudadanos. Además, la modernización de puertos, marinas y otros servicios turísticos mejora la infraestructura de las ciudades y pueblos costeros, aumentando la oferta de servicios y la calidad de vida para los residentes.

Respecto a la propuesta el artículo 43 establece el periodo de vigencia de los Derechos de Uso sobre las áreas acuáticas. En este contexto, se reconoce la necesidad de contar con un marco temporal adecuado que permita tanto a los inversores como a los operadores turísticos, como a las comunidades locales y a las autoridades públicas, planificar y ejecutar proyectos sostenibles que promuevan el turismo náutico sin comprometer la calidad del medio ambiente y los recursos naturales.

Los Derechos de Uso serán otorgados por el MINCETUR por un plazo máximo de treinta (30) años, con la posibilidad de renovación. Este periodo de tiempo es adecuado para el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura como marinas turísticas, puertos deportivos y otras instalaciones náuticas que requieren una planificación a largo plazo, inversiones sustanciales y un retorno de inversión sostenido.

El plazo de treinta años renovables ofrece a los inversionistas la estabilidad necesaria para realizar sus proyectos con confianza, ya que les otorga el derecho a utilizar las áreas acuáticas de manera exclusiva para fines turísticos sin tener que enfrentarse a la incertidumbre de plazos cortos. Esta estabilidad es crucial para atraer inversiones tanto nacionales como extranjeras, contribuyendo así al desarrollo de la infraestructura necesaria para el turismo náutico en el país.

Renovación de los derechos de uso: La renovación de los Derechos de Uso se plantea de manera automática, siempre y cuando se cumpla con los requisitos establecidos en la normativa vigente y se haya cumplido con los objetivos del proyecto. La posibilidad de renovación también debe estar condicionada a la evaluación del cumplimiento de las normativas ambientales y de seguridad, lo que garantizará que los proyectos que continúen en funcionamiento lo hagan dentro de un marco de responsabilidad y sostenibilidad.

La vigencia prolongada de estos derechos, combinada con un sistema de revisión periódica y la posibilidad de renovación, otorga a los proyectos turísticos la certeza y estabilidad necesarias para planificar a largo plazo y atraer mayores inversiones que puedan contribuir al fortalecimiento de la industria náutica, mejorando la infraestructura, y creando un ciclo virtuoso de crecimiento económico y generación de empleo en las regiones costeras.

Por otro lado, se considera que la posibilidad de otorgar un plazo largo también ayuda a asegurar que los proyectos sean viables y sostenibles, permitiendo a los inversores cubrir los costes iniciales de grandes infraestructuras y asegurar un retorno sobre la inversión a lo largo de los años.

En este capítulo se propone una serie de medidas clave orientadas a fomentar la inversión en la infraestructura necesaria para el desarrollo del turismo náutico, un sector que tiene un alto potencial de crecimiento y que puede diversificar aún más la oferta turística nacional. A través de este marco legal, se busca establecer las condiciones propicias para atraer inversiones tanto nacionales como extranjeras, promoviendo una infraestructura adecuada que permita la expansión y el desarrollo sostenibles de actividades náuticas, generando empleo y riqueza en las regiones del país.

Propuestas acogidas

1. Retiro de la figura de la concesión de uno de los proyectos acumulados: En el contexto del desarrollo de la infraestructura turística náutica, se ha decidido retirar la figura de la concesión que formaba parte de uno de los proyectos acumulados. Derecho de uso es la figura legal correcta.

2. Inclusión de los Gobiernos Regionales: Con el objetivo de descentralizar el desarrollo del turismo náutico y permitir un enfoque más cercano y adecuado a las realidades locales, se ha incluido la participación activa de los Gobiernos Regionales. Estos serán actores clave en la promoción y gestión de proyectos de infraestructura y en la coordinación de iniciativas relacionadas con el turismo náutico, en conjunto con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

3. Renovación sujeta a evaluación: En cuanto a la renovación de los derechos de uso de las áreas acuáticas para el desarrollo de la infraestructura náutica, se ha acogido la sugerencia de que dicha renovación se sujete a una evaluación periódica. Esto garantiza que las renovaciones se realicen solo cuando los proyectos y las actividades continúen cumpliendo con los estándares de calidad, sostenibilidad y beneficio para la comunidad.

4. Eliminación de la mención al Consejo de Desarrollo de Infraestructura Turística: Se ha eliminado la mención al Consejo de Desarrollo de Infraestructura Turística, dado que se considera que el MINCETUR debe asumir un papel central como facilitador de la inversión. De este modo, se busca agilizar los procesos administrativos y ofrecer un punto único de coordinación entre los actores públicos y privados involucrados en el desarrollo de la infraestructura náutica.

4.1.7 Reserva Naval

La presente disposición final tiene como objetivo fortalecer la seguridad

nacional mediante el incremento y registro de las embarcaciones que conforman parte de la Reserva Naval, a disposición del Estado Peruano para fines de la Defensa Nacional, conforme a lo dispuesto en la Constitución Política del Perú y en la legislación aplicable. La propuesta establece que las embarcaciones de bandera peruana, inscritas en el Registro Nacional de Matrícula de Naves y Artefactos Navales, gestionado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, formen parte de la Reserva Naval de la Marina de Guerra del Perú, y estén disponibles para su utilización por el Estado en situaciones de emergencia o de defensa nacional, conforme a la Ley de Movilización Nacional.

Este registro, que debe ser actualizado semestralmente por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, tiene como finalidad mantener un inventario preciso de las embarcaciones disponibles para la Defensa Nacional, conforme al marco normativo establecido en la Ley de Movilización Nacional. De igual manera, se exige la comunicación periódica de las actualizaciones de este registro al Ministerio de Defensa, para garantizar que la información esté siempre disponible y actualizada, y se pueda actuar de manera oportuna en caso de necesidad.

Asimismo, se reconoce el contexto estratégico de Perú, un país con más de 3,080 kilómetros de costa, y con un acceso crucial a áreas marítimas, fluviales y lacustres que son esenciales para el desarrollo de actividades tan diversas como el comercio, la investigación científica, el turismo, y la protección de la vida humana y el medio ambiente. Sin embargo, a pesar de este potencial, es necesario superar las limitaciones existentes en la gobernanza marítima y mejorar la gestión de los recursos y capacidades del Estado en este ámbito.

Por ello, es imperativo que el marco legal para la Autoridad Marítima del Perú

incluya de manera expresa que las embarcaciones registradas en el mencionado Registro Nacional de Matrícula conforman parte de la Reserva Naval. Esto no solo fortalecerá la capacidad operativa de la Marina de Guerra del Perú, sino que también optimizará el uso de recursos en beneficio de la seguridad nacional, al garantizar que el Estado pueda disponer de estos bienes en circunstancias críticas que amenacen la soberanía o la integridad del país.

De esta manera, se busca incrementar la disponibilidad de recursos estratégicos, mejorar la preparación ante posibles contingencias, y contribuir al fortalecimiento de la defensa nacional en consonancia con las necesidades y desafíos del ámbito marítimo, fluvial y lacustre del Perú. Este enfoque integral es clave para promover una mayor gobernanza marítima y garantizar la protección efectiva de los intereses nacionales en el mar y en las vías fluviales y lacustres.

4.1.8 Vigencia de la ley no vinculada a la aprobación de un reglamento.

La presente disposición final establece que la Ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial *El Peruano*, con excepción de las disposiciones referidas a los plazos de vigencia diferida establecidos en el Título VI, relativo al Régimen Tributario y de Importación de Naves.

El ajuste realizado respecto a la eliminación de la referencia a la vigencia del reglamento responde a la consideración de que, una vez promulgada la ley, las entidades competentes deberán proceder con la implementación y ejecución de sus respectivas funciones y competencias de acuerdo a la normativa establecida. Esto incluye la emisión de sus propios procedimientos y disposiciones reglamentarias, en los plazos y términos que cada entidad

determine según su ámbito de actuación.

La eliminación de la mención específica al reglamento en la disposición de vigencia refleja un enfoque más ágil, orientado a permitir que cada entidad actúe de forma autónoma para elaborar y adaptar los reglamentos correspondientes. De esta forma, se facilita la ejecución de las políticas previstas por la ley sin depender de una normativa adicional que dilate el proceso de implementación.

Es importante destacar que el régimen tributario y las normas sobre importación de naves, específicamente los plazos diferidos establecidos en el Título VI, requieren de un marco adicional para su correcta aplicación, lo que justifica que se contemple un inicio de vigencia diferido para estos aspectos específicos. Esta medida garantiza que todos los actores involucrados en el ámbito tributario y de importación de naves cuenten con un periodo adecuado para cumplir con las disposiciones previstas en la ley, evitando posibles perjuicios derivados de una aplicación inmediata.

En resumen, la disposición de vigencia, tal como se encuentra modificada, permite una implementación eficiente de la ley y otorga la flexibilidad necesaria para que cada entidad cumpla con sus responsabilidades, sin necesidad de esperar la promulgación de reglamentos adicionales que puedan demorar el proceso.

4.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La propuesta legislativa que se presenta responde a la necesidad urgente de

fortalecer el turismo náutico en el Perú, un sector con un gran potencial no solo para aumentar los ingresos del país sino también para contribuir a la conservación del medio ambiente y al desarrollo de infraestructuras regionales y locales. A continuación se desarrollan en detalle los aspectos de necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta.

Necesidad:

El Perú posee más de 3,080 kilómetros de costa, una de las más grandes y variadas de América Latina, y múltiples ríos y lagos navegables que ofrecen un enorme potencial para el turismo náutico. Sin embargo, pese a contar con una geografía privilegiada, el turismo náutico peruano sigue subexplotado en comparación con otros destinos internacionales. Las actividades náuticas como la navegación recreativa, el ecoturismo, la pesca deportiva y otros deportes acuáticos, no han alcanzado todo su potencial debido a varias limitaciones estructurales y normativas.

1. Desarrollo Insuficiente de Infraestructura Náutica:

   Si bien el país cuenta con algunas infraestructuras portuarias y marinas, estas no están suficientemente desarrolladas ni distribuidas de manera equitativa a lo largo de su costa, fluviales y lacustres. Esto limita la accesibilidad y la capacidad de atraer turistas interesados en actividades náuticas. La inexistencia de marinas de calidad, muelles para embarcaciones pequeñas y áreas recreativas asociadas al turismo náutico en muchas regiones es una de las razones principales por las cuales el sector sigue sin despegar completamente.

2. Falta de Regulación y Promoción Específica:

Aunque existen normativas sobre el uso de los recursos marítimos y fluviales, estas no están específicamente enfocadas en regular y promover el turismo náutico como una actividad estratégica para el desarrollo económico del país. La legislación existente se encuentra más orientada hacia la seguridad y la defensa nacional que al fomento de actividades turísticas. Además, la promoción y marketing del Perú como destino turístico náutico es insuficiente frente a otros destinos internacionales, lo que disminuye su competitividad en este sector.

3. Desarrollo Económico Regional y Creación de Empleo:

   Las regiones costeras, fluviales y lacustres del Perú, como la región de Piura,

   Lambayeque, Ica, Arequipa, y Madre de Dios, poseen un gran potencial para el desarrollo económico, pero no han aprovechado adecuadamente las oportunidades que brinda el turismo náutico. La falta de actividades turísticas de este tipo limita la creación de empleo y el aumento de la competitividad local. El turismo náutico puede ser un generador de empleo directo e indirecto, desde guías turísticos, personal de mantenimiento de embarcaciones, hasta servicios adicionales como gastronomía, hotelería y transporte.

4. Sostenibilidad ambiental:

   El turismo náutico, si bien puede ser muy beneficioso, requiere de gestión sostenible para no afectar negativamente los ecosistemas marinos, fluviales y lacustres. En este contexto, es clave que la legislación no solo regule el sector, sino que también fomente prácticas que respeten el medio ambiente, impulsando el ecoturismo y la conservación de los recursos naturales.

Viabilidad:

La viabilidad de la propuesta legislativa es alta, ya que se basa en un diagnóstico claro sobre las necesidades del sector y una estructura normativa que puede ser optimizada sin requerir grandes cambios. El sector público, a través del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), ya tiene experiencia en la promoción de productos turísticos, y la Autoridad Marítima Nacional, mediante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, tiene las competencias necesarias para regular y administrar las áreas acuáticas.

Asimismo, existen marcos regulatorios preexistentes, como el Decreto Legislativo N° 1147, que establecen procedimientos para la gestión de las áreas acuáticas. La propuesta legislativa solo busca modernizar y agilizar estos procesos, facilitando el otorgamiento de derechos de uso y promoviendo una mayor inversión en infraestructura turística en las zonas marítimas, fluviales y lacustres.

El impulso a la infraestructura necesaria para el desarrollo del turismo náutico, como puertos, embarcaderos, marinas, zonas de atraque y otras instalaciones, es una de las prioridades del gobierno, y varias entidades públicas, como los gobiernos regionales y locales, podrán colaborar con la ejecución de estos proyectos, lo que aumenta la viabilidad operativa de la propuesta.

Asimismo, a pesar de las preocupaciones tributarias iniciales, la legislación propuesta incluye incentivos fiscales y un régimen tributario diferenciado que no sobrecarga al sector, sino que lo estimula. La propuesta facilita la importación de naves y otras infraestructuras necesarias sin imponer una carga impositiva excesiva, lo que contribuirá a la atracción de inversores y empresas

del sector. Además, el régimen tributario de importación está diseñado para agilizar el proceso y reducir las barreras burocráticas, favoreciendo a las empresas que deseen invertir en el desarrollo del turismo náutico.

En términos de inversión, el sector privado está cada vez más interesado en invertir en proyectos turísticos, incluidos los de turismo náutico. Además, el gobierno está cada vez más enfocado en el desarrollo de infraestructuras que favorezcan el turismo, como el mejoramiento de puertos, marinas, y otras infraestructuras relacionadas con el turismo náutico. A nivel regional, las inversiones en infraestructura son bien recibidas, y en algunos casos, ya existen proyectos en fase de planificación.

El Perú tiene la capacidad técnica para implementar esta propuesta. Las autoridades marítimas y las entidades turísticas ya gestionan y supervisan actividades relacionadas con el uso del mar y los recursos acuáticos. Las instituciones competentes están preparadas para coordinarse entre sí y con los actores privados, lo que asegura una implementación efectiva y sinérgica del desarrollo del turismo náutico.

Oportunidad:

El contexto actual en el cual se propone esta legislación presenta varias oportunidades que la hacen aún más relevante y urgente:

1. Crecimiento Global del Turismo Náutico:

A nivel mundial, el turismo náutico sigue creciendo. Con el aumento de la demanda por experiencias en la naturaleza y el creciente interés por actividades al aire libre, los turistas buscan destinos con paisajes naturales, actividades acuáticas y experiencias únicas en el mar. Esta tendencia se ha visto reflejada en otras regiones del mundo, y el Perú tiene un gran potencial

para atraer a estos turistas si implementa la infraestructura y la legislación adecuadas.

2. Recuperación del Turismo post pandemia:

   El sector turismo está en una fase de recuperación post pandemia en la que los países están reforzando su oferta turística y mejorando sus estrategias para atraer a más turistas internacionales. En este contexto, el Perú puede aprovechar la tendencia creciente del ecoturismo y del turismo relacionado con la naturaleza para posicionarse como un destino atractivo para los turistas internacionales interesados en la navegación y actividades náuticas.

3. Impulso a la economía regional y local:

   Las zonas costeras y fluviales del Perú, como la región de Piura, Lambayeque, Ica, Arequipa y Madre de Dios, tienen un gran potencial para aprovechar el turismo náutico, lo que puede generar un gran impacto económico regional. El turismo náutico no solo genera ingresos directos por turismo, sino que también contribuye al desarrollo de la infraestructura regional (puertos, caminos, instalaciones turísticas), creando empleo y desarrollando economías locales.

4. Conciencia ambiental y turismo sostenible:

   El aumento de la conciencia ambiental a nivel global hace que los turistas prefieran destinos que practiquen el ecoturismo y la sostenibilidad. La propuesta legislativa contempla no solo el impulso del turismo náutico, sino también la necesidad de regulaciones estrictas sobre la sostenibilidad, garantizando que el desarrollo del sector no dañe los ecosistemas marinos y fluviales. De esta forma, el Perú podría posicionarse como un destino responsable y sostenible en el ámbito internacional.

4.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

La propuesta legislativa se sustenta en un sólido y coherente marco constitucional y legal que respalda su viabilidad jurídica y fortalece la competencia del Estado en la promoción del turismo náutico, bajo un enfoque de desarrollo sostenible, articulación intergubernamental y fomento a la inversión privada.

Marco normativo aplicable:

La propuesta legislativa se encuentra alineada con las siguientes normas:

- **La Constitución Política del Perú**, que en sus artículos 58 y 63 consagra el principio de libertad de empresa en una economía social de mercado, asegurando condiciones equitativas para la inversión nacional y extranjera. Los artículos 67, 68 y 69 establecen la obligación del Estado de proteger el medio ambiente, la biodiversidad y fomentar el desarrollo sostenible de la Amazonía, principios fundamentales para el turismo náutico. Asimismo, el artículo 73 permite la concesión de bienes de uso público, como cuerpos de agua, para su aprovechamiento económico conforme a ley.
- **La Ley 29408 – Ley General de Turismo**, que promueve el desarrollo sostenible del turismo como política de Estado de aplicación obligatoria en todos los niveles de gobierno. Reconoce al MINCETUR como ente rector del sector y fomenta la inversión privada como herramienta para generar empleo, mejorar la calidad de vida de las comunidades anfitrionas y transformar los recursos turísticos en productos sostenibles.
- **La Ley 28611 – Ley General del Ambiente**, cuyo artículo 81 establece que las entidades públicas, en coordinación con el sector privado, deben prevenir

y mitigar impactos negativos derivados del turismo y las actividades recreativas, contribuyendo así al ordenamiento ambiental del turismo náutico.

- **La Ley 31815**, que promueve la pesca deportiva y los eventos náuticos como actividades de interés nacional, facilitando el ingreso temporal de embarcaciones extranjeras asociadas a dichas actividades.
- **El Decreto Legislativo 1147 y su reglamento aprobado por el D.S. N.° 015-2014-DE**, que otorgan a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) la autoridad para regular, supervisar y autorizar las actividades náuticas recreativas en el medio acuático nacional, garantizando la seguridad, legalidad y protección ambiental.
- **La Ley 28036 – Ley de Promoción y Desarrollo del Deporte**, que reconoce la práctica del deporte náutico y a sus deportistas como actores relevantes dentro del sector, contribuyendo a su profesionalización y regulación.
- **El Decreto Legislativo 1691**, que fortalece el régimen de Asociaciones Público-Privadas (APP) y proyectos en activos, incentivando la inversión privada en infraestructura turística, incluida la náutica, como marinas, embarcaderos y servicios complementarios.
- **La legislación tributaria**, en particular la Ley de Tributación Municipal y el D.S. N.° 057-2005-EF, que regulan el impuesto a las embarcaciones de recreo, estableciendo un marco contributivo para este subsector turístico.
- **El D.S 006-2011-MTC – Reglamento del Transporte Turístico Acuático**, que regula la operación técnica, administrativa y de seguridad de las embarcaciones turísticas que navegan en vías marítimas, fluviales y lacustres.
- **La Ley 28583 y su modificatoria, la Ley N.° 29475**, que impulsan la

reactivación de la marina mercante nacional, incluyendo el transporte turístico acuático como parte de la estrategia de desarrollo marítimo.

- **El D.S 012-2019-DE**, que aprueba la Política Nacional Marítima 2019–2030, estableciendo directrices para un uso sostenible, seguro y planificado de los espacios marítimos, en el marco de actividades como el turismo y la recreación.
- **El Decreto Ley 25977 – Ley General de Pesca y su reglamento (D.S. N.° 012-2001-PE)**, que reconocen la pesca recreativa como actividad de interés nacional, vinculada a la sostenibilidad y regulación de los recursos hidrobiológicos utilizados en el turismo náutico.

Efecto de la vigencia de la norma:

El proyecto de ley establece que entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial *El Peruano*, sin necesidad de reglamentación adicional. Esta disposición permite una aplicación inmediata y efectiva, dado que las entidades competentes —MINCETUR, DICAPI, gobiernos regionales y locales— ya cuentan con atribuciones legales suficientes para implementar las acciones previstas.

La inmediatez de su vigencia facilitará la articulación interinstitucional para la promoción del turismo náutico, la implementación de inversiones, el fortalecimiento de la seguridad en el medio acuático y la generación de empleo en zonas costeras, fluviales y amazónicas.

Además, la norma no deroga ni contradice ninguna disposición vigente, sino que complementa y refuerza el marco sectorial en materia turística, ambiental, acuática y de inversión. Las modificaciones normativas se encuentran debidamente señaladas en las disposiciones finales,

garantizando seguridad jurídica y claridad regulatoria.

En conclusión, la propuesta legislativa contribuirá significativamente a la dinamización de la economía local y nacional mediante la formalización, valorización y promoción del turismo náutico, aprovechando responsablemente el patrimonio natural acuático del país.

4.4 Análisis de las opiniones e información solicitada

Para la elaboración del presente dictamen, la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, ha solicitado información a las siguientes entidades:

Proyecto de Ley	Oficio N°	Institución	Fecha
10032/2024-CR	0761-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - **MINCETUR**	28/01/2025
	0762-2024-2025-CCET/CR	Dirección General de Capitanías y Guardacostas - **DICAPI**	28/01/2025
	0763-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – **MTC**	28/01/2025
	0764-2024-2025-CCET/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – **ANGR**	28/01/2025
	0765-2024-2025-CCET/CR	Asociación de Municipalidades del Perú – **AMPE**	28/01/2025
	0766-2024-2025-CCET/CR	Cámara Nacional de Turismo del Perú – **CANATUR**	28/01/2025

	0767-2024-2025-CCET/CR	Ministerio del Ambiente - **MINAM**	28/01/2025
	0768-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego – **MIDAGRI**	28/01/2025
	0769-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Producción - **PRODUCE**	28/01/2025
	0770-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Salud - **MINSA**	28/01/2025
	0771-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Defensa – **MINDEF**	28/01/2025
	0772-2024-2025-CCET/CR	Ministerio del Interior – **MININTER**	28/01/2025
	0773-2024-2025-CCET/CR	Superintendencia Nacional de Adunas y de Administración Tributaria - **SUNAT**	28/01/2025
	0774-2024-2025-CCET/CR	Superintendencia Nacional de Migraciones	28/01/2025
	0775-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Economía y Finanzas – **MEF**	28/01/2025
	0776-2024-2025-CCET/CR	Instituto Peruano del Deporte - **IPD**	28/01/2025
	0777-2024-2025-CCET/CR	Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo – **PROMPERU**	28/01/2025
	0778-2024-2025-CCET/CR	Federación Deportiva Nacional Peruana de Vela	28/01/2025
	0779-2024-2025-CCET/CR	Asociación Peruana de Operadores de Turismo	28/01/2025

		Receptivo e Interno - **APOTUR**	
	0780-2024-2025-CCET/CR	Asociación Peruana de Hoteles, Restaurantes y Afines – **AHORA PERU**	28/01/2025
	0781-2024-2025-CCET/CR	Asociación Peruana de Agencias de Viajes y Turismo – **APAVIT**	28/01/2025
	0782-2024-2025-CCET/CR	Sociedad Hotelera del Perú	28/01/2025
	0783-2024-2025-CCET/CR	Federación Nacional de Guías del Turismo del Perú - **FENAGUITURP**	28/01/2025
	0784-2024-2025-CCET/CR	Asociación de Operadores de Turismo Receptivo e Interno del Perú – **ASOTUR PERÚ**	28/01/2025
	0785-2024-2025-CCET/CR	Colegio de Licenciados en Turismo – **COLITUR**	28/01/2025
	0786-2024-2025-CCET/CR	Universidad Nacional Mayor de San Marcos - **UNMSM**	28/01/2025
	0787-2024-2025-CCET/CR	Pontificia Universidad Católica del Perú – **PUCP**	28/01/2025
	0788-2024-2025-CCET/CR	Asociación de la Asociación de Guías Oficiales de Turismo – **AGOTUR**	28/01/2025
	0789-2024-2025-CCET/CR	Cámara Regional de Turismo de Cusco – **CARTUC CUSCO**	28/01/2025
	0790-2024-2025-CCET/CR	Cámara Regional de Turismo de Tacna – **CARETUR TACNA**	28/01/2025
	0791-2024-2025-CCET/CR	Cámara Regional de Turismo de Loreto – **CARETUR LORETO**	28/01/2025

	0792-2024-2025-CCET/CR	Cámara Regional de Turismo de Ica – **CARETUR ICA**	28/01/2025
	0793-2024-2025-CCET/CR	Cámara Regional de Turismo de San Martín – **CARETUR SAN MARTÍN**	28/01/2025
	0794-2024-2025-CCET/CR	Cámara Regional de Turismo de Arequipa – **CARETUR AREQUIPA**	28/01/2025

Proyecto de Ley	Oficio N°	Institución	Fecha
10690/2024-CR	1246-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - **MINCETUR**	14/04/2025
	1247-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Encomia y Finanzas – **MEF**	14/04/2025
	1248-2024-2025-CCET/CR	Dirección General de Capitanías y Guardacostas – **DICAPI**	14/04/2025
	1249-2024-2025-CCET/CR	Cámara Nacional de Turismo del Perú – **CANATUR**	14/04/2025
	1250-2024-2025-CCET/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – **ANGR**	14/04/2025
	1251-2024-2025-CCET/CR	Asociación de Municipalidades del Perú – **AMPE**	14/04/2025
	1252-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – **MTC**	14/04/2025
	1253-2024-2025-CCET/CR	Ministerio del Interior - **MININTER**	14/04/2025
	1254-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Defensa – **MINDEF**	14/04/2025

	1255-2024-2025-CCET/CR	Superintendencia Nacional de Adunas y de Administración Tributaria - **SUNAT**	14/04/2025
	1256-2024-2025-CCET/CR	Ministerio de Producción - **PRODUCE**	14/04/2025

INFORMACIÓN RECIBIDA (PROYECTO DE LEY 10032/2024-CR)

a) Asociación Peruana de Hoteles, Restaurantes y Afines – AHORA PERÚ.

Mediante documento, de fecha 17 de febrero de 2025, suscrito por el presidente del Consejo Directivo de AHORA PERÚ, hacen conocer su posición con relación al Proyecto de Ley 10032/2024-CR "Ley del Turismo Náutico"; manifestando, por las razones allí esgrimidas, que no están de acuerdo con el mismo.

b) Cámara Nacional de Turismo del Perú – CANATUR.

La presidencia del Consejo Directivo de la CANATUR, con documento de fecha 17 de febrero de 2025, manifiesta su opinión favorable respecto al proyecto de ley que nos ocupa, señalando que el mismo beneficia directamente al desarrollo de un sector del turismo totalmente desatendido, tanto interno como receptivo, que en países de la región representa un factor importante en su desarrollo económico. Refiere, asimismo, que la proposición legislativa en mención acertadamente facilita el incremento de la flota de embarcaciones nacionales, así como desburocratiza los trámites para recibir a los turistas y sus embarcaciones, lo que impactará directamente en mejorar el turismo en el país.

c) Superintendencia Nacional de Migraciones

A través del Oficio N° 000221-2025-GG-MIGRACIONES, de fecha 17 de febrero de 2025, la Gerencia General de la Superintendencia Nacional de Migraciones remite el Informe N° 00065-2025-GG-MIGRACIONES emitido por su Oficina de Asesoría Jurídica, mismo que contine diversas observaciones y precisiones formuladas por los órganos competentes de su entidad, realizadas al articulado del Proyecto de Ley objeto del presente dictamen.

d) Federación Deportiva Nacional Peruana de Vela – FPV.

La presidencia de la Federación Deportiva Nacional Peruana de Vela, con Oficio N° 045-FDNPV-2025, de fecha 19 de febrero de 2025, expresan su opinión institucional favorable al Proyecto de Ley del Turismo Náutico; manifestando, entre otros aspectos, que la presencia de embarcaciones incentiva el turismo al promover la realización de eventos náuticos y la oferta de actividades relacionadas, atrayendo a turistas extranjeros y dinamizando sectores como la hostelería y el comercio.

Asimismo, sostienen que la existencia de una flota náutica fomenta el desarrollo de infraestructura costera debido a la necesidad de contar con amarraderos, astilleros y clubes náuticos, estimulando la inversión privada y beneficiando a las comunidades locales donde estas actividades se desarrollan.

e) Universidad Nacional Mayor de San Marcos – Facultad de Ciencias Administrativas

Con Oficio N° 000227-2025-R-D/UNMSM, de fecha 25 de febrero de 2025, el rectorado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, adjunta el Oficio N° 000054-2025-D-FCA/UNMSM del decanato de la Facultad de Ciencias Administrativas, que a su vez remite la Hoja de Envío N° 000103-2025-EPAT-FCA/UNMSM que contiene la Opinión Técnica relativa al Proyecto de Ley 10032/2024-CR, emitida por la directora de la Escuela Profesional de Administración de Turismo; quien, sin perjuicio de las recomendaciones puntuales realizadas, manifiesta su conformidad con la finalidad de la ley y felicita por la iniciativa, al considerar que fortalece el desarrollo del sector turismo.

f) Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE.

Del mismo modo, a través del Informe N° 0076-2025-AMPE/AJ, adjunto al Oficio N° 00062-2025-AMPE/P, de fecha 3 de marzo de 2025, de la Asociación de Municipalidades del Perú, se emite opinión favorable con relación al proyecto de ley que nos ocupa; señalándose que, el fomento de las actividades náuticas podría atraer la inversión privada, mejorar la infraestructura turística y generar empleo, beneficiando a las comunidades cercanas a los cuerpos de agua.

g) Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR.

Mediante Oficio N° 283-2025-MINCETUR/DM, de fecha 14 de marzo de 2025, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo remite los Informes N.° 0010-2025-MINCETUR/VTM/DGPDT/DFCT-DHR, de la Dirección de Facilitación y Cultura

Turística del Viceministerio de Turismo; y, N° 029-2025-MINCETUR/SG/AJ-MAG, de su Oficina General de Asesoría Jurídica, a través de los cuales se realizan diversas observaciones al texto de la proposición legislativa objeto de dictamen, recomendándose que esta tenga en consideración las leyes vigentes sobre la materia.

h) Colegio de Licenciados en Turismo de Lima

El Decanato del Colegio de Licenciados en Turismo de Lima, con documento de fecha 17 de marzo de 2025, remite su "Informe de Recomendaciones sobre el Proyecto de Ley del Turismo Náutico", en el cual realiza una serie de precisiones y sugerencias a efectos de, según manifiestan, optimizar su contenido y mejorar su aplicabilidad.

i) Ministerio de Defensa

Así también, el Ministerio de Defensa, con Oficio N° 00456-2025-MINDEF/DM, de fecha 1 de abril de 2025, remite el Informe Legal N° 00565-2025-MINDEF/SG-OGAJ de su Oficina General de Asesoría Jurídica, mismo que concluye que el sector Defensa no tiene competencia para emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 10032/2024-CR "Ley del Turismo Náutico".

j) Federación Nacional de Guías de Turismo del Perú – FENAGUITURP.

A través de la Carta N° 006-2025-FENAGUITURP, su fecha 01 de abril de 2025, la Federación Nacional de Guías de Turismo del Perú, remite la denominada

"Opinión Técnica FENAGUITURP", en la cual realizan algunas observaciones, al mismo tiempo que señalan que la participación de los guías de turismo en las actividades del turismo náutico fortalecerá la efectividad de la ley, promoviendo un turismo más seguro y sostenible en la consolidación del país como un importante destino del turismo náutico.

k) Ministerio de Economía y Finanzas – MEF.

El Ministerio de Economía y Finanzas, con Oficio Circular N° 008-2025-EF/13.01, de fecha 9 de abril de 2025, suscrito por su Secretaría General, remite el Informe N° 035-2025-EF/62.01, de su Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, por el cual se emite pronunciamiento, a modo de conclusión, en los términos siguientes:

"

3.1 *Conforme al desarrollo del presente informe la DGPIP emite opinión DESFAVORABLE al Proyecto de Ley N° 10032/2024-CR, por lo siguiente:*

Consideraciones generales sobre beneficios o incentivos tributarios

- *La OECD destaca que el Perú necesita incrementar sus ingresos tributarios para cubrir la creciente demanda de servicios sociales e infraestructura, y recomienda evaluar y reducir progresivamente los gastos tributarios ineficaces. Los beneficios tributarios en el Perú, aunque destinados a apoyar ciertos sectores, representan un sacrificio fiscal que reduce los recursos disponibles para servicios públicos esenciales como salud y educación.*

- *El Proyecto de Ley no cumple con los lineamientos de política tributaria previstos en el Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028 que se encuentra orientada a incrementar la progresividad del sistema tributario y la racionalización de los beneficios tributarios.*

- *Los beneficios tributarios presentan desventajas en comparación con el gasto público directo, pues suelen ser menos visibles, difíciles de presupuestar, y no aseguran que los beneficios lleguen a los fines previstos. Además, estos beneficios no necesariamente reducen brechas sociales o económicas, y es preferible utilizar políticas de gasto público para lograr objetivos de desarrollo social y equidad. Asimismo, incrementan los costos administrativos y pueden fomentar una cultura de evasión y elusión, perjudicando el sistema tributario.*

Sobre la propuesta de exoneración del IGV e ISC

- *El proyecto de Ley genera efectos acumulativos del IGV en la venta de combustibles, lubricantes y carburantes a naves de bandera nacional para el transporte turístico acuático en tráfico nacional, afectado a los contribuyentes que realizan dichas operaciones. Mengua los ingresos tributarios, al concederse exoneraciones sobre el ISC de bienes que afectan el medio ambiente.*

- *La exoneración del IGV a los combustibles no mejora la rentabilidad de las empresas de turismo náutico. El IGV se traslada a lo largo de la cadena de producción y prestación del servicio hasta el consumidor final, quien finalmente lo paga. Al analizar la propuesta de exoneración del IGV a los*

combustibles, se observa que, para todos los agentes económicos involucrados –tanto el prestador del servicio náutico como el consumidor/usuario del servicio y el Estado– dicha exoneración sería innecesaria, ya que no tendría efecto alguno ni en el precio del servicio ni en la utilidad del prestador.

- *El ISC aplicado a los combustibles promueve un consumo más consciente y responsable, sin afectar la rentabilidad de las empresas de turismo náutico. Además, este impuesto no impide ni debería impactar la prestación del servicio, ya que, al igual que otros impuestos indirectos, constituye un costo deducible del impuesto a la renta para el prestador y puede trasladarse al consumidor final a través de los precios. En este sentido, la carga fiscal del ISC recae sobre el usuario del servicio, por lo que no debería representar una incidencia directa sobre las empresas prestadoras.*

Sobre la propuesta de creación de un nuevo impuesto

- *No existe claridad en el Proyecto de Ley, con la finalidad de determinar si el IEN constituye un nuevo impuesto adicional al IER (Inversiones de Optimización, Ampliación Marginal, Rehabilitación y Reposición) o lo reemplaza; siendo que, en caso de ser un impuesto adicional al IER, no establece el destino de la recaudación.*

- *En caso de considerar que mediante el Proyecto de Ley se pretenda reemplazar el IER por el IEN; al aplicarse una tasa del 3%, solo por un período de seis (6) años, tendrá un efecto negativo en los recursos destinados al FONCOMUN.*

- *El IEN creado mediante el Proyecto de Ley, no cumple con lo señalado en el MMM 2025-2028, dado que, las medidas de política tributaria que se implementen deberán estar orientadas a la generación de nuevos ingresos fiscales; así como a incrementar la progresividad del sistema tributario.*

- *Las medidas propuestas generarían un costo fiscal, además de consecuencias negativas difíciles de revertir sobre el sistema tributario, ya que alteraría su diseño e incrementaría los costos de cumplimiento de los contribuyentes y los costos de recaudación de la administración tributaria, sin beneficiar necesariamente a la población objetivo del proyecto.*

3.2 *Conforme al desarrollo del presente informe la Dirección General de Presupuesto Público (DGPP) desde el punto de vista presupuestario, con relación al Proyecto de Ley 10032/2024-CR, concluye lo siguiente:*

- *El proyecto de norma contraviene el principio de Equilibrio Presupuestario contemplado en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.*

- *El proyecto de ley no cumple con las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas por los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 32186, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025.*

- *El proyecto de ley genera sobre las entidades públicas involucradas la responsabilidad de financiar y ejecutar acciones para su implementación, aspecto que es contrario a lo establecido en el numeral 7.3 del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1440.*

- *El proyecto de ley no tiene un artículo de financiamiento que determine la disponibilidad de recursos que posibilite la implementación de la propuesta normativa, asimismo dicha propuesta conlleva a una serie de intervenciones que pueden incurrir en gastos, los mismos que no están analizados en su exposición de motivos.*

- *Contraviene la prohibición de iniciativa de gasto congresal contemplada en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.*

3.3 *La Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP) desde el ámbito de sus competencias, con relación al Proyecto de Ley N° 10032/2024-CR, emite las siguientes observaciones:*

- *El ingreso, salida y permanencia temporal en el territorio nacional de lo vehículos náuticos de turismo de propiedad o en posesión del turista, debe ser regulado bajo el régimen aduanero especial establecido en el literal d) del artículo 98 de la LGA, a efectos que el referido marco normativo en su integridad guarde consistencia normativa.*

- *El establecimiento de requisitos distintos para un mismo régimen aduanero puede afectar negativamente la política aduanera nacional al desnaturalizar el régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado de la LGA, siendo un agravante que dicho régimen sea utilizado con la finalidad de evitar el pago de tributos.*"

l) Ministerio de la Producción – PRODUCE.

La Secretaría General del Ministerio de la Producción, con Oficio N° 000382-2025-PRODUCE/SG, de fecha 16 de abril de 2025, remite el Informe N° 000393-2025-PRODUCE/OGAJ de su Oficina de asesoría Jurídica, el cual concluye que el Proyecto de Ley N° 10032/2024-CR "Ley del Turismo Náutico" resulta no viable, por los fundamentos expuestos en el referido informe.

m) Ministerio del Ambiente – MINAM.

Mediante Oficio N° 00695-2025-MINAM/SG, de fecha 21 de abril de 2025, la Secretaría General del Ministerio del Ambiente, remite el Informe N° 00305-2025-MINAM/SG/OGAJ de su Oficina de Asesoría Legal, mismo que concluye señalando que el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales emite opinión a través de la DGDB, que consolida la opinión del SERNANP, formulando observaciones al proyecto de ley objeto del presente dictamen.

n) Presidencia del Consejo de Ministros - INDECOPI

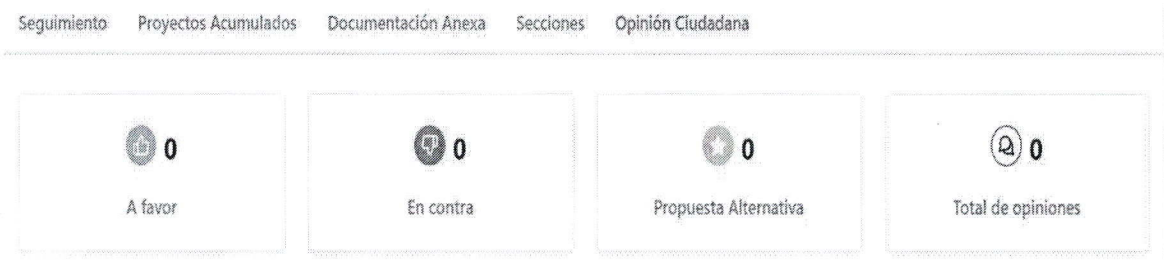
Finalmente mediante Oficio N° 000207-2025-GG-MIGRACIONES dirigido a la Congresista Adriana Josefina Tudela Gutiérrez, Presidente de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas que en copia fue remitido a esta Comisión de Comercio Exterior y Turismo se emite opinión institucional respecto al Proyecto de Ley en el marco de sus competencias y a fin de velar por el cumplimiento de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas señalando que el proyecto de ley es viable, realizando precisiones que esta comisión evaluó positivamente. Evaluando positivamente el artículo 10 de la propuesta en cuanto incluye a

INDECOPI como un agente para el desarrollo del turismo náutico a fin de asegurar que los proveedores del servicio de turismo náutico tengan en consideración los deberes de información e idoneidad en sus relaciones con los consumidores indicando que su cumplimiento será supervisado y vigilado por INDECOPI.

Opiniones de ciudadanos

Según el reporte de los Foros Legislativos Virtuales del Congreso de la República, no se han recibido Opiniones Ciudadanas sobre los Proyectos de Ley 10032/2024-CR y 10690/2024-CR, que constan en los enlaces siguientes:

https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/10032 y, https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/10690 cuyo resumen es:



4.5 Análisis costo beneficio

El artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República, establece que los proyectos de ley contengan un Análisis Costo Beneficio, que exprese en términos cuantitativos y cualitativos de los impactos económicos y sociales.

Artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República

(...) Las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos (...); el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los actores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental.

De la revisión del proyecto materia de análisis, se evidencia que este busca posicionar al turismo náutico como fuente generadora de empleo y nuevas fuentes de recaudación sustentando los siguientes:

1. Beneficios Económicos

a) Impulso a la economía nacional y regional

El turismo náutico es una industria de alto valor agregado que activa múltiples sectores: servicios portuarios, hotelería, gastronomía, transporte, construcción naval, comercio de insumos náuticos, entre otros. La experiencia internacional muestra que cada dólar invertido en promoción turística puede generar hasta cuatro dólares de retorno económico. En un contexto donde el PBI turístico representa ya el 2.9% del total nacional (2024), esta ley puede impulsar ese porcentaje hacia un crecimiento sostenido a partir de nuevos nichos de mercado.

b) Incremento de la inversión privada

La norma crea condiciones legales más claras y atractivas para que inversionistas —nacionales y extranjeros— financien infraestructura como marinas, embarcaderos, clubes náuticos y servicios recreativos. Esto se ve reforzado por el marco de asociaciones público-privadas (APP), establecido en el Decreto Legislativo 1691, que permite que el gasto público sea mínimo, maximizando el uso de capital privado.

c) Formalización de la economía y aumento de la recaudación tributaria

Al incorporar a las MYPE y operadores informales al circuito formal mediante incentivos, capacitación y reducción de trabas burocráticas, se amplía la base tributaria. Esto se traducirá en mayores ingresos por IGV, Impuesto a la Renta y tributos municipales. Además, la previsión de una devaluación del 10% anual del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo permitirá una adecuación progresiva sin un impacto inmediato negativo en la recaudación.

2. Beneficios Sociales

a) Generación de empleo digno y descentralizado

El turismo náutico no se concentra exclusivamente en zonas urbanas, sino que impacta directamente en regiones costeras, ribereñas y lacustres. De acuerdo con estudios internacionales (Ferradás, 2001), un solo puerto deportivo puede generar entre 10 y 60 empleos directos e indirectos. Esta dinámica ayuda a reducir las brechas sociales en zonas rurales y a retener talento en sus comunidades.

b) Fortalecimiento del capital humano

La demanda de trabajadores calificados en mecánica naval, servicios turísticos, navegación, seguridad acuática y hospitalidad fomentará la educación técnica y profesional. Esto contribuirá a la formación de una nueva generación de profesionales con capacidades orientadas a un sector moderno y competitivo.

c) Cohesión social e inclusión

El modelo propuesto promueve un turismo inclusivo y sostenible, donde comunidades indígenas, pescadores artesanales y mujeres pueden integrarse a las cadenas de valor. Programas de turismo comunitario náutico pueden coexistir con actividades deportivas y recreativas de alta gama, reduciendo tensiones sociales y distribuyendo mejor los beneficios.

3. Beneficios Institucionales

a) Fortalecimiento del Estado en la gestión turística

La ley no solo promueve la actividad privada, sino que mejora la articulación entre entidades públicas: MINCETUR, gobiernos regionales,

DICAPI, SUNAT, MTC, PRODUCE, RREE, etc. Esto permitirá una gobernanza más eficiente del espacio acuático, con normas claras, procedimientos unificados y una fiscalización coordinada.

b) Cumplimiento de estándares internacionales

El Perú se alinea con prácticas globales de turismo náutico sostenible, lo que aumenta su competitividad como destino internacional. Esto también facilita el acceso a cooperación internacional, inversión extranjera directa y mecanismos de financiamiento climático o turístico.

4. Beneficios ambientales

a) Sostenibilidad y conservación

La ley incorpora lineamientos de uso sostenible del espacio marino y lacustre, exigiendo certificaciones ambientales, buenas prácticas operativas y monitoreo continuo. El turismo náutico responsable puede incluso convertirse en una herramienta de conservación, al valorar económicamente la biodiversidad y generar conciencia ambiental.

b) Reducción de costos ambientales futuros

Prevenir impactos ambientales mediante regulación y fiscalización disminuye los costos a largo plazo por remediación, pérdida de biodiversidad o afectaciones a la pesca. Las certificaciones verdes y créditos para proyectos sostenibles garantizarán la protección del entorno natural a la vez que se desarrolla la actividad económica.

5. Viabilidad Fiscal: Cumplimiento de la Sentencia del Tribunal Constitucional 984/2021

Esta norma respeta plenamente la prohibición constitucional de iniciativa de gasto, tal como lo establece la Sentencia del Tribunal Constitucional 984/2021, al no generar nuevas obligaciones estructurales ni crear gastos permanentes adicionales al presupuesto del Estado.

Los gastos iniciales (infraestructura turística, digitalización y formación técnica) serán cubiertos por recursos de los inversionistas y del sector y alianzas estratégicas.

El retorno económico supera ampliamente la inversión inicial, asegurando un flujo positivo neto de ingresos a mediano plazo.

La propuesta legislativa también busca cerrar la brecha en los servicios turísticos mediante la mejora de la infraestructura y la conectividad de las localidades. Es cierto que puede haber inversiones iniciales para estas mejoras, pero los costos estarán cubiertos principalmente por:

Financiamiento público-privado a través de Asociaciones Público-Privadas (APP).

Fondos concursables que podrían ser gestionados tanto por los gobiernos regionales como locales, con el apoyo del MINCETUR.

Inversión privada, que será incentivada por la obtención de beneficios temporales que darán un respiro a los inversionistas.

Por lo tanto, los costos iniciales de la mejora de servicios turísticos se verán compensados por la inversión privada, no representando una carga financiera adicional para los presupuestos de los gobiernos locales y nacionales.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN del dictamen favorable recaído en los Proyectos de Ley 10032/2024 y 10690/2024-CR**, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY DE PROMOCIÓN DEL TURISMO Y DEPORTE NÁUTICO PARA LA GENERACIÓN DE OPORTUNIDADES Y EL FORTALECIMIENTO DE LAS ECONOMÍAS LOCALES

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer el marco normativo integral para promover, incentivar y regular el desarrollo del turismo náutico en el territorio nacional, entendido como el conjunto de actividades turísticas que se realizan en ambientes acuáticos como el mar, ríos y lagos, tanto en su superficie como debajo de ella.

Asimismo, la Ley busca fomentar el desarrollo de actividades deportivas náuticas en el marco del turismo, reconociendo su rol como motor para la atracción de visitantes, eventos internacionales y dinamización del sector turístico, en apoyo y complemento con las competencias propias del Instituto Peruano del Deporte y la regulación específica del deporte como tal.

Las disposiciones de esta norma se enmarcan en los principios de la Ley General de Turismo y se complementan con la normativa sectorial aplicable, respetando las competencias de los sectores involucrados.

Artículo 2. Finalidad

La presente Ley tiene por finalidad establecer un marco normativo integral que permita el desarrollo sostenible del turismo náutico en el Perú, fortaleciendo su calidad, seguridad y competitividad, y promoviendo su integración con las economías locales, la protección ambiental y la oferta turística nacional.

Asimismo, busca impulsar las actividades deportivas náuticas en el contexto del turismo, reconociendo su valor como atractivo turístico, dinamizador económico y generador de oportunidades para la inversión pública y privada, sin alterar las competencias específicas de los organismos rectores del deporte.

La Ley promueve:

- La mejora de la infraestructura turística náutica (como número de embarcaciones, muelles, desembarcaderos y servicios complementarios).
- La facilitación de procedimientos para el ingreso de embarcaciones extranjeras turísticas y deportivas, y sus componentes logísticos (repuestos, tripulación, mantenimiento).
- La promoción de prácticas sostenibles y responsables, en armonía con el medio ambiente y las comunidades locales.
- El fomento de productos turísticos náuticos diversificados, competitivos e innovadores.

De este modo, el turismo náutico se proyecta como un elemento estratégico para el desarrollo económico del país, la generación de empleo y el posicionamiento del Perú como un destino de excelencia en el ámbito internacional.

Artículo 3. Declaratoria de interés nacional

Se declara de interés nacional el fomento del turismo náutico como herramienta del desarrollo económico y turístico del país.

Los ministerios, gobiernos regionales, gobiernos locales y las entidades públicas vinculadas a las necesidades de infraestructura y servicios para el desarrollo sostenible del turismo náutico deben considerar en sus planes, presupuestos, programas, proyectos, los requerimientos de infraestructura y otros del turismo náutico formulados por el MINCETUR.

Artículo 4. Ámbito de Aplicación

Corresponde al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en su calidad de órgano rector del Turismo Nacional, la Autoridad Marítima Nacional, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el Ministerio de Producción y los Operadores de Turismo Náutico la aplicación y cumplimiento de la presente Ley, así como la

coordinación interinstitucional con las autoridades de gobierno central, consejos regionales, municipalidades, instituciones privadas, que tienen competencia y general vigilancia, debiendo dichas instituciones apoyar al MINCENTUR, bajo los principios de colaboración, coordinación e información institucional.

TÍTULO II

COMPETENCIAS DE LOS SECTORES

Artículo 5. Competencia del organismo rector

Corresponde al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo coordinar con la Autoridad Marítima Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Ambiente y otros aquellos que tengan injerencia en el asunto, el desarrollo del turismo náutico y la implementación de estrategias para la facilitación turística, inversión y promoción del turismo náutico.

Artículo 6. Competencias de la Autoridad Marítima Nacional

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), como Autoridad Marítima Nacional, ejerce las competencias establecidas en el Decreto Legislativo N.° 1147 y sus normas complementarias, referidas a la seguridad de la vida humana en el medio acuático, el control del tráfico acuático, la prevención y combate de la contaminación proveniente de las embarcaciones, así como otras funciones propias de su ámbito.

Asimismo, en el marco de sus atribuciones, le corresponde exclusivamente otorgar autorizaciones para la construcción de marinas, así como el derecho de uso de

áreas acuáticas bajo su jurisdicción, en concordancia con la normativa vigente aplicable a las actividades vinculadas al turismo náutico.

Artículo 7. Competencias de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP

La Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) es un organismo público descentralizado, autónomo y adscrito al Sector Justicia, que actúa como ente rector del Sistema Nacional de los Registros Públicos. En el marco de sus competencias, le corresponde coordinar, supervisar y garantizar la inscripción y publicidad registral de las zonas sujetas a derecho de uso, así como de los derechos de uso sobre espacios acuáticos.

Artículo 8. Competencias de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT

La SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria) es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, y tiene como competencia administrar los tributos y tasas dispuestas en la presente ley así como conforme a sus atribuciones implementar la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte turístico náutico, facilitando las actividades aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia.

Artículo 9. Competencias de la Superintendencia Nacional de Migraciones

La Superintendencia Nacional de Migraciones, organismo técnico especializado adscrito al Ministerio del Interior, tiene a su cargo la autorización, denegatoria y control del ingreso, salida y permanencia de ciudadanos extranjeros en el país, así como el registro y supervisión del movimiento migratorio de personas nacionales y extranjeras, conforme a lo establecido en el marco normativo aplicable.

Artículo 10. Competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI

El INDECOPI vela por la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores; asimismo, está facultado según sus propias normas, a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre competencia y competencia desleal.

Artículo 11. Competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias y de lo dispuesto en el Decreto Supremo N.° 006-2011-MTC, regula y supervisa la prestación del servicio de transporte turístico acuático en vías marítimas, fluviales y lacustres, velando por la seguridad, calidad y sostenibilidad del mismo.

Para tal efecto, establece las condiciones técnicas, operativas y de seguridad que deben cumplir las empresas y embarcaciones dedicadas al turismo náutico, incluyendo el otorgamiento de permisos de operación, los requisitos técnicos de las naves, la contratación de seguros obligatorios y la implementación de medidas de seguridad para los pasajeros.

Artículo 12. Competencias de la Autoridad Portuaria Nacional

La Autoridad Portuaria Nacional (APN), organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tiene a su cargo la planificación, regulación, supervisión y control del sistema portuario nacional.

En el marco de sus competencias, le corresponde otorgar las habilitaciones portuarias necesarias para el desarrollo de infraestructuras vinculadas al turismo náutico, así como coordinar con las entidades competentes para garantizar que dichas habilitaciones se otorguen en condiciones de seguridad, sostenibilidad y eficiencia operativa.

Artículo 13. Competencias del Ministerio de la Producción

El Ministerio de la Producción es competente del manejo y aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos a través del ordenamiento pesquero. Los sistemas de ordenamiento deberán considerar, según sea el caso, regímenes de acceso, captura total permisible, magnitud del esfuerzo de pesca, períodos de veda, temporadas de pesca, tallas mínimas de captura, zonas prohibidas o de reserva, artes, aparejos, métodos y sistemas de pesca, así como las necesarias acciones de monitoreo, control y vigilancia.

Artículo 14. Competencias de los Gobiernos Regionales

Los Gobiernos Regionales, en el marco de lo establecido en los artículos 9, 10 y 63 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, ejercen competencias en materia de turismo como parte de su función constitucional. En el ámbito del turismo náutico, les corresponde formular, aprobar, ejecutar y supervisar políticas, planes y estrategias regionales para su desarrollo, en concordancia con la política nacional del sector.

Asimismo, son responsables de promover el aprovechamiento sostenible de los recursos turísticos acuáticos regionales, identificar zonas de interés para el desarrollo del turismo náutico, fomentar la inversión privada en este ámbito, calificar a los prestadores de servicios turísticos, y coordinar acciones con los gobiernos locales, el sector privado y demás entidades públicas competentes.

También les compete garantizar condiciones adecuadas de seguridad, protección ambiental y orientación al turista en el contexto del turismo náutico, así como ejecutar campañas de sensibilización y educación turística en su jurisdicción.

Artículo 15. Funciones del organismo rector

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, adicionalmente a las funciones que le competen, de acuerdo con su Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, cumple en materia de turismo náutico las siguientes:

15.1 Otorgar permisos como Operador de Servicios Turísticos Náuticos en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuando corresponda.

15.2 Promover la inversión privada, a través de las distintas herramientas de promoción a la inversión privada vigentes, así como, las diversas modalidades de inversión, tales como Asociaciones Público-Privadas, y otros mecanismos que faciliten la inversión, en el marco de las normas aplicables.

15.3 Elaborar y mantener actualizado el Registro Nacional de Operadores de Turismo Náutico, el mismo que debe guardar correspondencia con el Registro que lleva la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y

Guardacostas, relacionadas a las personas naturales y jurídicas vinculadas al ámbito acuático.

15.4 Establecer los programas de promoción y capacitación de los que deberán participar las personas naturales o jurídicas autorizadas a realizar actividades como operadores de turismo náutico.

15.5 Coordinar con los organismos responsables la facilitación de las actividades del turismo náutico, de las naves y artefactos navales nacionales o extranjeros, debidamente registradas en sus países, con estadía temporal dentro del territorio nacional, que desarrollen actividades de turismo náutico así como del personal a bordo, sin menoscabo del desarrollo y defensa de los intereses marítimos, al control y vigilancia de los asuntos relativos al mar y al ejercicio de la soberanía, jurisdicción y derechos en el territorio marítimo; así como a las aguas interiores, el dominio marítimo, las aguas fluviales o lacustres del país de conformidad con la ley de la materia y con las normas de derecho internacional.

15.6 Coadyuvar al desarrollo de la actividad del turismo náutico, el desarrollo sostenible y protección de las zonas acuáticas y el aprovechamiento del potencial turístico involucrado, en coordinación constante con la Autoridad Marítima Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Ambiente y otros aquellos que tengan injerencia en la materia.

15.7 Coordinar con la Autoridad Marítima Nacional la normativa correspondiente para asegurar que las actividades u operaciones turísticas náuticas se desarrollen en un entorno de seguridad para todas las personas nacionales o extranjeras, sus bienes y preservación del orden público.

15.8 Promover en coordinación del Instituto Nacional del Deporte la realización y participación en eventos deportivos náuticos nacionales e internacionales.

TÍTULO III

PLANEAMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA NÁUTICA

Artículo 16. Inclusión del Turismo Náutico dentro del Plan Estratégico Nacional de Turismo

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo que aprueba y actualiza el Plan Estratégico Nacional de Turismo (PENTUR) deberá incluir dentro del mismo al turismo náutico.

TÍTULO IV

OFERTA TURÍSTICA

Artículo 17. Diversificación de la oferta turística

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con actores públicos y privados, promueve el desarrollo sostenible de las actividades náuticas, a fin de fomentar la diversificación de la oferta turística de acuerdo con las exigencias del mercado nacional e internacional.

Artículo 18. De la Amazonía peruana y el Lago Titicaca

El Estado reconoce la importancia de preservar, desarrollar y fomentar el uso apropiado de los recursos naturales en especial los de la Amazonía peruana y el Lago Titicaca, las autorizaciones para el desarrollo del turismo náutico en la Amazonía peruana y el Lago Titicaca deberán ser coordinadas con el Ministerio de Ambiente y las entidades competentes.

Artículo 19. Preservación de los ecosistemas marinos y turismo náutico responsable

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, el Ministerio del Ambiente y la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas promueven la implementación de la gestión ambiental turística en el país en coordinación con los gobiernos regionales y gobiernos locales y demás entidades públicas y privadas, considerando aspectos relacionados a cambio climático, residuos sólidos, economía circular, diversidad biológica entre otros aspectos, articulando esfuerzos con el Ministerio del Ambiente, Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, Ministerio de la Producción.

TÍTULO V

AUTORIZACIONES Y FACILITACIÓN

Artículo 20. Permiso para los Operadores del Turismo Náutico

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo expide el Permiso para la prestación de servicios turísticos náuticos.

El permiso tiene una vigencia de dos (2) años, renovable mediante el procedimiento establecido.

Tratándose de la realización de pesca deportiva en el marco de eventos náuticos o actividades organizadas por los prestadores de servicios turísticos náuticos, adicionalmente, deberán solicitar al Ministerio de la Producción, la autorización correspondiente para la extracción no comercial de recursos hidrobiológicos, la misma que estará sujeta a la normativa vigente. Para la obtención de la respectiva autorización emitida por el Ministerio de la Producción es indispensable contar con la autorización de operación vigente, emitida por el MINCETUR.

Artículo 21. Prohibición

Ninguna persona natural o jurídica que carezca del "Permiso de Operación como prestador de servicios turísticos náuticos" podrá prestar el referido servicio. La inobservancia de la obligación de obtener este permiso acarreará la imposición de las sanciones previstas por las autoridades competentes.

Los operadores de servicios turísticos náuticos, que extraigan recursos hidrobiológicos sin contar con la debida autorización expedida por el Ministerio de la Producción, será pasible de las infracciones y sanciones establecidas en la Ley General de Pesca y su Reglamento.

Artículo 22. Facilitación al Turismo Náutico

El Turismo Náutico es realizado principalmente con el uso de embarcaciones de recreo en el medio acuático, por lo que se requiere la participación de diferentes entidades estatales para establecer procedimientos simplificados que coadyuven a la promoción de este tipo de turismo receptivo e interno.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo coordina con las autoridades competentes la aplicación de sistemas de información anticipada, otorgando a los turistas que ingresen al país las facilidades correspondientes para el registro de

sus embarcaciones y bienes particulares, bajo la modalidad de ingreso y permanencia temporal en el país, en ningún caso serán considerados como mercancías destinadas al régimen de admisión temporal para reexportación. La embarcación correspondiente se constituye en una garantía prendaria a favor del Estado en caso de que el propietario cometa alguna infracción.

Para la facilitación del ingreso y salida de turistas náutico al país, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Defensa – Autoridad Marítima, la Superintendencia Nacional de Migraciones y el Ministerio del Interior, según corresponda, priorizan la implementación de mecanismos y procedimientos estandarizados por la Organización Mundial de la Salud, Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Civil Internacional (OACI), Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), entre otros organismos internacionales competentes.

Artículo 23. Ventanilla Única.

Para la agilización de trámites referidos a permisos de ingreso al país, para los turistas, operadores y para la prestación de servicio como operador turístico náutico el MINCETUR creará, en las marinas que presten las condiciones, los Puestos de Control y la Ventanilla Única de Gestión, dotadas con representantes de las instituciones competentes, MINCETUR, Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, MINSA, Policía Nacional, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección de Transporte Acuático (DTA), Superintendencia Nacional de Migraciones, Autoridad Portuaria Nacional y el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Es responsabilidad del propietario de la marina garantizar las instalaciones o infraestructura para el funcionamiento de la Ventanilla.

Artículo 24. Procedimientos para la recepción y despacho de naves deportivas y recreativas con fines turísticos

En virtud del Convenio de Colaboración establecido en la disposición complementaria transitoria del Reglamento para la Recepción y Despacho de naves en los puertos de la República del Perú, Decreto Supremo 013-2011-MTC, la Autoridad Portuaria Nacional podrá delegar en la Autoridad Marítima Nacional llevará a cabo la gestión operativa de la recepción y despacho de naves deportivas y/o recreativas de bandera extranjera.

24.1 Documentación requerida para el ingreso al país al turista extranjero y embarcaciones con fines turísticos.

Para el ingreso y permanencia temporal en el país de las embarcaciones náuticas con fines turísticos, se debe presentar a la Administración Aduanera lo siguiente:

1. Documento oficial presentado ante la Autoridad Migratoria. Documento Nacional de Identidad en el caso de los nacionales y Pasaporte vigente en el caso de los extranjeros.
2. Documento oficial que acredite la propiedad de los bienes para la actividad en que participan, la embarcación náutica; o contrato de alquiler o documento que acredite la posesión de la embarcación, legalizado por el consulado peruano o acreditado por la autoridad competente en el país de inmatriculación de la embarcación, según corresponda.

La Administración Aduanera autoriza el ingreso y permanencia temporal de la embarcación con la expedición del CERTIFICADO firmado por el participante con carácter de Declaración Jurada. Con la expedición de dicho documento la embarcación se constituye en garantía prendaria a favor del Estado por el monto de los tributos que, de ser el caso, afecten su importación para el consumo y el participante se constituye en depositario de la embarcación.

24.2 Prohibiciones o restricciones

Las prohibiciones o restricciones relativas a la importación para el consumo de embarcaciones náuticas no son aplicables para el ingreso y permanencia temporal en el país de las embarcaciones náuticas a que se refiere la presente Ley.

24.3 Plazo de permanencia temporal para fines turísticos

El plazo de permanencia temporal de la embarcación, que deberán contar con un seguro vigente al momento de su solicitud de ingreso al país, estará condicionado al plazo de permanencia otorgado al turista por la Autoridad Migratoria competente, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la normativa vigente y los convenios internacionales aplicables.

En este sentido, el plazo de permanencia será determinado de acuerdo con lo siguiente:

1. Superintendencia Nacional de Migraciones: Será la entidad responsable de otorgar la calidad migratoria de turista y, en consecuencia, el plazo de

permanencia en el territorio nacional para los turistas de acuerdo con su nacionalidad y conforme a la normativa interna y los acuerdos internacionales correspondientes.

2. Ministerio de Relaciones Exteriores: En los casos que impliquen acuerdos internacionales específicos que otorguen la calidad migratoria de turista, esta entidad podrá intervenir, en conformidad con los convenios y acuerdos internacionales ratificados por el Perú.

   La autoridad migratoria correspondiente debe garantizar que la permanencia de las embarcaciones sea coherente con los plazos de permanencia otorgados a los turistas, respetando las normativas de control migratorio y los acuerdos internacionales pertinentes.

24.4 Salida del turista sin la embarcación náutica

Si el turista se ausenta del país sin la embarcación náutica durante el plazo de permanencia temporal autorizado, debe comunicarlo previamente a la Administración Aduanera y a la Superintendencia Nacional de Migraciones, quien determina las condiciones en que ésta debe ser dejada.

Si la embarcación náutica va a ser retirada del país por una tercera persona, el turista debe presentar previamente a la Administración Aduanera una carta poder simple con carácter de declaración jurada que autorice el uso y la salida de la embarcación náutica.

24.5 Conclusión del régimen en el ingreso temporal

El régimen en el ingreso temporal concluye con:

1. El retiro de la embarcación náutica del país dentro del plazo de permanencia temporal autorizado.

2. La nacionalización de la embarcación náutica cumpliendo con todas las normas vigentes del régimen aduanero de importación para el consumo.
3. La destrucción total o parcial de la embarcación náutica por caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditada, conforme a lo establecido por la Administración Aduanera.
4. El vencimiento de la calidad migratoria, prorrogable al amparo del Convenio de la Comunidad Andina de Naciones.

24.6 Sanciones

a) Multa

Cuando la embarcación náutica no ha sido retirada del país dentro del plazo de permanencia temporal, el solicitante de ingreso pagará una multa dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de vencimiento del citado plazo.

El monto de la multa es el establecido en la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas.

Una vez efectuado el pago de la multa, el solicitante de ingreso debe retirar la embarcación náutica del país dentro de las setenta y dos (72) horas siguientes; o en el plazo que establezca la Autoridad Aduanera, el cual debe ser razonable según la ubicación de la embarcación náutica.

b) Comiso

b.1) Causales

Conforme a la Ley General de Aduanas se aplica la sanción de comiso de la embarcación náutica cuando:

1. No ha sido retirada del país dentro del plazo de permanencia temporal autorizado y no se paga la multa en el plazo establecido en el artículo precedente.

2. No ha sido retirada del país dentro del plazo de permanencia temporal autorizado, se paga la multa respectiva, pero no se retira del país dentro del plazo previsto en el último párrafo del artículo precedente.
3. Ha sido destinada a otro fin distinto al turístico náutico.

Si se hubiera decretado el comiso y la embarcación náutica no fuera hallada o entregada a la Administración Aduanera, se impone además al participante una multa igual al valor FOB de la embarcación náutica, sin perjuicio de la acción penal cuando corresponda.

b.2) Requerimientos

La Autoridad Marítima procede, a requerimiento de la Administración Aduanera y bajo responsabilidad, a la captura de las embarcaciones náuticas a los que se les hubiere aplicado la sanción de comiso. La Marina de Guerra del Perú debe poner la embarcación náutica a disposición de la Administración Aduanera a los tres (3) días hábiles siguientes de producida su captura.

La embarcación náutica extranjera con fines turísticos debe solicitar ante la DICAPI el zarpe para navegación en la jurisdicción nacional, una vez acreditada su entrada al país y cumplidos los requisitos correspondientes.
Las embarcaciones deben de establecer su permanencia temporal en marinas o club náutico habilitadas en el país.

La embarcación náutica turística de bandera extranjera podrá efectuar reparaciones o trabajos de mantenimiento en astilleros o marinas nacionales a través de permisos de importación temporal de repuestos y accesorios.

Artículo 25. Normas en apoyo al turismo náutico y la reactivación económica establecida en la Ley 31815

Los turistas extranjeros con permanencia temporal podrán participar con sus embarcaciones en los eventos náuticos que se programen durante este período.

Los ciudadanos peruanos podrán ser participantes en los festivales de pesca deportiva y actividades náuticas utilizando bienes y embarcaciones de bandera extranjera para fines turísticos con permanencia temporal.

Artículo 26. Ingreso de embarcaciones deportivas turísticas vía terrestre.

Las embarcaciones menores de recreo y deportivas turísticas extranjeras que ingresen remolcadas vía terrestre al país que pretendan ser botadas al agua para su navegación con fines turísticos, deben ser registradas en el primer puesto fronterizo de ingreso. Una vez arribada al destino en que serán puestas en el agua, se debe de registrar la embarcación conforme a lo establecido en la presente Ley, la que le otorga los mismos derechos y obligaciones como las que ingresan vía acuática.

A su salida del país, deberá de llevar la documentación correspondiente emitida por las autoridades competentes.

Artículo 27. Registro de personas.

El ingreso de las personas nacionales y extranjeras al territorio de la República Peruana, la permanencia y las salidas de las personas extranjeras en el país, es regulado por el Decreto Legislativo 1350, Ley de Migraciones.

La Superintendencia Nacional de Migraciones establecerá el procedimiento necesario para simplificar el ingreso y salida de los pasajeros y de las personas que sean parte de la tripulación de las embarcaciones.

TÍTULO VI

REGIMEN TRIBUTARIO Y DE IMPORTACION DE NAVES

Artículo 28. Régimen de importación temporal

28.1 Las personas naturales o empresas navieras nacionales que presten servicios de transporte turístico náutico en tráfico nacional (cabotaje) y las empresas financieras nacionales para darlas en arrendamiento financiero o leasing a las anteriores con opción de compra obligatoria, podrán ingresar al país naves destinadas a dicho fin, así como sus partes integrantes y accesorias, incluidos motores, equipos de navegación y repuestos en general, los mismos que serán detallados mediante resolución ministerial expedida por el Ministro de Economía y Finanzas, con suspensión del pago de todo tributo, bajo el Régimen de Importación Temporal y hasta por el período de cinco (5) años. El acogimiento a este régimen no requerirá el otorgamiento de garantía ni será de aplicación el interés compensatorio a que se refiere el literal a) del artículo 64 del Decreto Legislativo N° 809, Ley General de Aduanas.

28.2 Será obligatoria la inscripción de la nave en el Registro de Buques de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos y en el Registro Nacional de Matrícula de Naves y Artefactos Navales de la Autoridad Marítima.

Cuando se efectúe la nacionalización de dichos bienes, para efecto de la determinación de la base imponible de los Derechos Arancelarios y el

Impuesto General a las Ventas, se tomará en cuenta el Valor en Aduanas consignado en la Declaración Única de Aduanas - Importación Temporal.

28.3 Transcurrido el plazo referido en el numeral 1) del presente artículo la nave estará afecta al pago del impuesto referido en el artículo 29 de la presente ley.

Artículo 29. Modificación del impuesto anual a las embarcaciones náuticas

Para efectos de la aplicación de este impuesto son embarcaciones náuticas, las que tienen propulsión a motor o vela, incluidas las motos náuticas, y que no están exceptuadas de inscripción de la matrícula de acuerdo con lo establecido en el artículo 599 del Reglamento del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobado por el Decreto Supremo 015-2014-DE.

A partir del 1 de enero de 2026, el impuesto anual a las embarcaciones de recreo se aplicará conforme a las siguientes disposiciones:

1. Tasa del impuesto: El impuesto grava al propietario o poseedor de embarcaciones náuticas inscritas en el Registro Nacional de Matrículas de Naves y Artefactos Navales, y será equivalente al 3% del valor original de adquisición, importación o incorporación al patrimonio.
2. Determinación del valor: El valor se determinará según el monto consignado en el comprobante de pago, la declaración aduanera o el contrato de compraventa, incluyendo impuestos y demás gravámenes aplicables. En ningún caso podrá ser inferior a los valores referenciales anuales publicados por el

Ministerio de Economía y Finanzas. Para el caso de las embarcaciones adquiridas con fecha posterior a la aprobación de la presente ley que han sido objeto del periodo de gracia dispuesto en el artículo 28 de la presente ley, el valor consignado para su primer pago de impuestos es el consignado en el comprobante de pago la declaración aduanera o el contrato de compraventa, incluyendo impuestos y demás gravámenes aplicables.

3. **Depreciación por Antigüedad:** Para calcular la base imponible, se aplicará una depreciación anual del **10%** sobre el valor original de la embarcación, por cada año completo transcurrido desde su inscripción. En el caso de embarcaciones adquiridas con posterioridad a la aprobación de la presente ley que hayan sido objeto del período de gracia dispuesto en el artículo 28 de la misma, la depreciación se aplicará una vez transcurrido dicho período de gracia.

4. Período de Exigibilidad: El impuesto será exigible únicamente por un período de seis (6) años, contados desde la inscripción de la embarcación en el registro correspondiente. Para las embarcaciones adquiridas con posterioridad a la aprobación de la presente ley que hayan sido objeto del período de gracia dispuesto en el artículo 28 de la misma, el cómputo de este período de seis (6) años comenzará a partir de la fecha de finalización de dicho período de gracia. Transcurrido el plazo de seis (6) años, la embarcación dejará de estar sujeta al impuesto.

5. Conversión de moneda: En caso de adquisiciones en moneda extranjera, el valor será convertido a moneda nacional aplicando el tipo de cambio promedio ponderado de venta publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, correspondiente al último día del mes de adquisición.

6. Remates y adjudicaciones: En los casos de adquisición por remate público o adjudicación en pago, se tomará como base imponible el monto pagado o adjudicado, incluyendo los tributos correspondientes.

7. Exoneraciones: Se encuentran exoneradas del impuesto:

   - Las embarcaciones náuticas a vela con una eslora menor a ocho (8) metros.
   - Las embarcaciones náuticas de propiedad de personas jurídicas, siempre que no formen parte de su activo fijo.

   El monto exonerado en el marco de la presente disposición debe reflejarse en una inversión equivalente en infraestructura destinada al turismo y deporte náutico en el territorio nacional.

TÍTULO VII

ACTIVIDADES DEPORTIVAS

Artículo 30. Pesca Deportiva con fines turísticos

En el ámbito de aplicación de la presente Ley, la pesca deportiva se realiza con fines turísticos, y se practica en el marco de eventos náuticos o actividades organizadas por prestadores de servicios turísticos náuticos. Puede realizarse desde playa o ribera, en embarcación o de forma subacuática, en la modalidad individual o modalidad competitiva colectiva.

Artículo 31. Condiciones para el desarrollo de la pesca deportiva

La pesca deportiva con fines turísticos, en la modalidad competitiva colectiva, que se realizan desde playa o ribera, o en embarcación, se práctica bajo el principio de captura y liberación (Catch and Release), que consiste en la extracción y

posterior devolución de los especímenes vivos al medio acuático. En el caso de la modalidad competitiva colectiva, de forma sub-acuática, se puede disponer de las capturas, quedando prohibida su comercialización. En la pesca deportiva con fines turísticos, en la modalidad individual, se puede disponer de las capturas, quedando prohibida su comercialización. Los operadores de turismo náutico que organicen actividades o eventos náuticos de pesca deportiva velan por el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente artículo, y las disposiciones establecidas por el Ministerio de la Producción, cuando corresponda.

Artículo 32. Deportes acuáticos y subacuáticos

Corresponden a los deportes náuticos en lista no definitiva:

- ✓ Bodyboarding
- ✓ Bodysurfing
- ✓ Esquí acuático
- ✓ Kitesurf
- ✓ Motonáutica
- ✓ Piragüismo
- ✓ Balsismo o descenso de ríos
- ✓ Remo
- ✓ Surf
- ✓ Vela
- ✓ Wakeboard
- ✓ Windsurf

Bajo el agua

Corresponden a los deportes subacuáticos:

- ✓ Apnea
- ✓ Buceo
- ✓ Fotografía subacuática
- ✓ Hockey subacuático
- ✓ Lucha subacuática
- ✓ Natación con aletas
- ✓ Orientación subacuática
- ✓ Pesca submarina
- ✓ Rugby subacuático
- ✓ Tiro subacuático
- ✓ Otros que sean reconocidos por el Instituto Peruano del Deporte IPD.

Artículo 33. Incentivos para los deportistas de alto rendimiento

En el marco de lo dispuesto en Ley de promoción y desarrollo del deporte, Ley 28036, las Marinas autorizadas por el MINCETUR cederán en uso, de manera gratuita, de la infraestructura o accesos que al deportista de alto rendimiento debidamente registrado que así lo requiera.

La cesión de uso de espacio o acceso es únicamente para un elemento deportivo del deportista de alto rendimiento, no podrá ser cedida a terceros ni obtener renta de algún tipo por dicho concepto, no podrá tener dos cesiones vigentes a la vez.

Artículo 34. Tarifa especial para escuelas de deportes náuticos

Las Marinas autorizadas por el MINCETUR otorgarán una tarifa reducida en 20% a las escuelas de deportes náuticos, el uso de los espacios estará condicionado a la disponibilidad de espacio de la marina.

TÍTULO VIII

PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Artículo 35. Prestadores de servicios turísticos náuticos

35.1. Se considera prestador de servicios turísticos náuticos a toda persona natural o jurídica, debidamente autorizada y registrada, que ofrezca, organice, intermedie o ejecute actividades turísticas recreativas o deportivas en ambientes acuáticos, tales como el mar, lagos o ríos, ya sea en superficie o bajo el agua, utilizando medios náuticos o embarcaciones de cualquier tipo dentro del territorio nacional, con embarcaciones menores de recreo y deportivas que cuentan con autorización para operar por el MINCETUR y de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas y de ser el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y/o Ministerio de la Producción.

Las empresas de turismo extranjeras que no cuentan con el permiso establecido en la presente norma podrán prestar servicios mediante la suscripción de convenios con empresas nacionales de la misma naturaleza registrada y autorizada por el MINCETUR, siendo la empresa nacional la responsable del servicio otorgando la debida seguridad en la navegación, garantías y seguros, caso contrario, estas no podrán operar en el territorio nacional.

35.2. Las embarcaciones que presten el servicio como operadores de turismo náutico deben cumplir con lo establecido por el MINCETUR, la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y seguros obligatorios.

TÍTULO IX

PROMOCIÓN DEL TURISMO NÁUTICO

Artículo 36. Promoción turística

La promoción turística se realiza de acuerdo con las políticas sectoriales en materia de turismo y comprende la implementación y desarrollo de los planes estratégicos de turismo náutico dentro de las políticas sectoriales, así como la formulación, aprobación y ejecución de planes y estrategias institucionales de promoción del país como destino turístico náutico, tanto para el turismo interno como receptivo.

Con el objeto de promover el turismo náutico, los medios de transporte particulares, marítimos, fluviales y lacustres están habilitados para el transporte del turista, tendrán la misma consideración y aplicación de las normas establecidas para los medios utilizados para el servicio de transporte turístico terrestre.

El MINCETUR impulsa el desarrollo de la conectividad acuática, en coordinación con los sectores públicos y privados competentes, a fin de mejorar las condiciones de acceso e incentivar el turismo interno y receptivo, en los siguientes términos:

36.1. El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Salud, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Defensa – Autoridad Marítima, la Superintendencia Nacional de Migraciones y el Ministerio del Interior, priorizan la implementación de mecanismos y procedimientos para el ingreso y salida de turistas del país estandarizados por los organismos internacionales competentes.

36.2. Se excluye del proceso de admisión temporal para reexportación o exportación temporal a las embarcaciones para el turismo náutico, pudiendo ser de su propiedad o en posesión, que ingresen o salgan del territorio nacional con fines de realizar actividades turísticas.

36.3. Las embarcaciones referidas en el numeral precedente de la presente ley, ingresan o salen del territorio nacional autopropulsados o remolcados, pudiendo desplazarse por las vías terrestres, marítimas, fluviales o lacustres.

Para ello efectuarán el trámite para el ingreso o salida temporal de las embarcaciones o bienes relacionados.

Artículo 37. Ejecución de los planes y estrategias de promoción del turismo

La promoción turística es ejecutada por la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ) en el ámbito nacional e internacional, por lo que, en el marco de sus competencias, diseña, elabora, aprueba y ejecuta planes y estrategias de promoción y comercialización turística náutica, conforme a los mercados de interés para el posicionamiento del país como destino turístico náutico competitivo, seguro y sostenible.

Asimismo, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con las entidades competentes, promueve y fortalece procesos de capacitación dirigidos a los guías de turismo interesados en la actividad náutica, con el fin de contribuir a una promoción integral, especializada y de calidad del destino Perú en el ámbito del turismo náutico internacional.

TÍTULO X

PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA RELACIONADA AL RECURSO TURÍSTICO NÁUTICO

Artículo 38. Impulso a la conectividad e infraestructura relacionada al recurso turístico náutico

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo en coordinación con los gobiernos regionales y locales impulsan el desarrollo de la infraestructura y conectividad en coordinación con los sectores públicos y privados competentes, a fin de mejorar las condiciones de acceso e incentivar el turismo náutico.

Artículo 39. Facilitación para el desarrollo de la infraestructura relacionada al recurso turístico náutico

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo es el ente facilitador entre los inversionistas e instituciones públicas en los procesos referidos a la creación o desarrollo de la infraestructura del turismo náutico en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 27889, Ley que crea el fondo el impuesto extraordinario para la promoción y desarrollo turístico nacional.

Artículo 40. Control y Fiscalización

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los gobiernos regionales y locales ejecutarán las actividades coordinadas necesarias para el control e inspección permanente en todas las etapas de ejecución de los proyectos de infraestructura, así como en el cumplimiento de las obligaciones de las partes y la operación del proyecto aprobado.

Artículo 41. Otorgamiento de los Derechos de Uso

Los Derechos de Uso de las áreas acuáticas para el desarrollo de las actividades, infraestructura, inversiones, se otorgarán de acuerdo con la legislación vigente nacional, la Autoridad Marítima Nacional, priorizará el otorgamiento de los Derechos de uso destinados al Turismo Náutico.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, coordinará con las autoridades competentes para facilitar el otorgamiento de dichos derechos de uso en favor de la promoción del turismo náutico nacional.

Artículo 42. Vigencia de los Derechos de Uso.

Los derechos de uso referidos en el artículo anterior serán otorgados por el MINCETUR, por un periodo máximo de treinta años (30) años renovables.

Artículo 43. Venta de servicios complementarios necesarios para la navegación.

Las Marinas Turísticas y club náutico, por las características del servicio que brindan y la ubicación de la zona de sus operaciones, podrán ofrecer venta de servicios complementarios necesarios para la navegación.

Las instituciones públicas y privadas brindarán el asesoramiento técnico, certificaciones y licencias para el aseguramiento de los servicios que requieran, teniendo como base las disposiciones y leyes de la materia.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. Estabilidad jurídica

Todas las marinas, club náutico, astilleros y atracaderos turísticos y/o los proyectos similares, que a la fecha de entrada en vigor de la presente ley se encuentren

autorizados y/o permitidos por alguna institución pública, seguirán en operación amparados a la legislación y reglamentación de la que derivaron su situación jurídica consolidada o derecho adquirido, hasta la extinción, cancelación o vencimiento del plazo.

SEGUNDA. Reserva Naval

Las embarcaciones de bandera peruana inscritas en el Registro Nacional de Matricula de Naves y Artefactos Navales, a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, conforman parte de la Reserva Naval para fines de la Defensa Nacional de acuerdo a ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 168 de la Constitución Política del Perú. El Registro Nacional de Matricula de Naves y Artefactos Navales disponibles para la Reserva Naval deberá ser actualizada semestralmente por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y comunicar tal actualización al Ministerio de Defensa en concordancia con el literal e) del artículo 16 de la Ley de Movilización Nacional.

TERCERA. Emisión de normas complementarias por parte de las Autoridades Competentes

Las Autoridades Competentes quedan facultadas para disponer las medidas complementarias para el cumplimiento de la presente Ley.

CUARTA. Normas en apoyo al turismo náutico y la reactivación económica establecida en la finalidad de la Ley 31815

Los Turistas extranjeros con permanencia temporal podrán participar de los eventos náuticos que se programen durante este período.

Los ciudadanos peruanos podrán ser participantes en los festivales de pesca

deportiva y actividades náuticas utilizando bienes y embarcaciones de bandera extranjera para fines turísticos con permanencia temporal.

QUINTA. Vigencia

La presente Ley, entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano salvo en lo referido a vigencias diferidas establecidas en el Título VI de la presente ley que regula el Régimen Tributario y de importación de naves.

DISPOSICIÓN MODIFICATORIA

ÚNICA. - Modifíquese los artículos 81, 82 y 85 de la Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo 776 que a la letra disponen:

Artículo 81°.- Créase un Impuesto a las Embarcaciones de Recreo, de periodicidad anual, que grava al propietario o poseedor de las embarcaciones de recreo y similares, obligadas a registrarse en las capitanías de Puerto que se determine por Decreto Supremo

Artículo 82°.- La tasa del Impuesto es de 5% sobre el valor original de adquisición, importación o ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a los valores referenciales que anualmente publica el Ministerio de Economía y Finanzas, el cual considerará un valor de ajuste por antigüedad.

Artículo 85°.- No están afectas al impuesto las embarcaciones de recreo de personas jurídicas, que no formen parte de su activo fijo.

Quedando redactado de la siguiente manera:

Artículo 81°.- Modifíquese el Impuesto a las Embarcaciones de Recreo, de periodicidad anual, que grava al propietario o poseedor de las que tienen propulsión a motor o vela, incluidas las motos náuticas, y que no están exceptuadas

de inscripción de la matrícula de acuerdo con lo establecido en el artículo 599 del Reglamento del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobado por el Decreto Supremo 015-2014-DE.

Artículo 82°.- A partir del 1 de enero de 2026, el Impuesto Anual a las Embarcaciones Náuticas se aplicará conforme a las siguientes disposiciones:

a) Tasa del impuesto: El impuesto grava al propietario o poseedor de embarcaciones náuticas inscritas en el Registro Nacional de Matrículas de Naves y Artefactos Navales, y será equivalente al 3% del valor original de adquisición, importación o incorporación al patrimonio.

b) Determinación del valor: El valor se determinará según el monto consignado en el comprobante de pago, la declaración aduanera o el contrato de compraventa, incluyendo impuestos y demás gravámenes aplicables. En ningún caso podrá ser inferior a los valores referenciales anuales publicados por el Ministerio de Economía y Finanzas.

c) Ajuste por antigüedad: Para la determinación de la base imponible, se aplicará una depreciación del 10% anual sobre el valor original, por cada año transcurrido desde la inscripción de la nave.

d) Duración del impuesto: El impuesto será exigible únicamente por un período de seis (6) años, contados desde la inscripción de la embarcación en el registro correspondiente. Transcurrido dicho plazo, la embarcación dejará de estar sujeta al impuesto.

e) Conversión de moneda: En caso de adquisiciones en moneda extranjera, el valor será convertido a moneda nacional aplicando el tipo de cambio

promedio ponderado de venta publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, correspondiente al último día del mes de adquisición.

f) Remates y adjudicaciones: En los casos de adquisición por remate público o adjudicación en pago, se tomará como base imponible el monto pagado o adjudicado, incluyendo los tributos correspondientes.

Artículo 85°.- No están afectas al impuesto las embarcaciones de recreo las embarcaciones náuticas a vela con una eslora menor a ocho (8) metros y las embarcaciones náuticas de propiedad de personas jurídicas, siempre que no formen parte de sù activo fijo.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MITA ALANOCA Isaac FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2025 16:29:50-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALVA ROJAS Carlos Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2025 11:06:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PALACIOS HUAMAN Margot FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2025 13:46:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: HERRERA MEDINA Noelia Rossviti FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/05/2025 19:57:33-0500

NOELIA ROSSVITH HERRERA MEDINA
Presidente
Comisión de Comercio Exterior y Turismo

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SANTISTEBAN SUCLUPE Magally FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2025 10:56:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2025 15:18:52-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: UGARTE MAMANI Jhakeline Katy FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/05/2025 09:19:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PICON QUEDO Luis Raul FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2025 17:18:09-0500