



PERÚ

Ministerio
de Defensa

Escuela Nacional de Marina Mercante
"Almirante Miguel Grau"

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA ESPERANZA Y DEL FORTALECIMIENTO DE LA DEMOCRACIA"

Callao, 19 MAY 2026

Oficio N° 473 - 2026/ENAMM/OAJ

Señor : Juan Carlos MORI Celis
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Asunto : Opinión del proyecto de Ley 14514/2025-CR

Ref. : a) Su Oficio N° 02141-2025-2026/CTC-JCMC-CR de fecha 13 de mayo del 2026
b) Opinión Legal N° 014-2026/OAJ de fecha 19 de mayo de 2026

Anexo : 1) UNA (01) copia del documento de referencia (b)

Tengo el agrado de dirigirme a usted señor Congresista, para saludarlo muy cordialmente y en relación a lo indicado en su documento de referencia (a), mediante el cual solicita una opinión institucional sobre el Proyecto de Ley 14514/2025-CR, "*Proyecto de Ley que promueve la renovación de la flota comercial de cabotaje nacional y fortalece la industria naval nacional*".

Al respecto, en atención a su requerimiento cumplo con remitir por anexo (1), UNA (01) copia de la Opinión Legal N° 014-2026/OAJ de fecha 19 de mayo de 2026, elaborada por la Oficina de Asesoría Jurídica de esta Escuela la cual este despacho ratifica como opinión institucional.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente,

Capitán de Navío
Fred VEGA Silva

Director de la Escuela Nacional de Marina
Mercante "Almirante Miguel Grau"



DISTRIBUCIÓN:
Copia.- Archivo



PERÚ

Ministerio
de DefensaEscuela Nacional de Marina Mercante
"Almirante Miguel Grau"

RECIBIDO

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE

19 MAY 2026

13:43 pm

OFICINA DE TRÁMITE
DOCUMENTARIO

A

DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA ESPERANZA Y FORTALECIMIENTO DE LA DEMOCRACIA"

CARGO

OPINIÓN LEGAL N° 0/4 -2026/OAJ

: Capitán de Navío
Fred VEGA Silva
Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau"

Asunto : Opinión sobre Proyecto de Ley 14514/2025-CR

Ref. : a) Oficio N° 02141-2025-2026-CTC-JCMC-CR de fecha 13 de mayo de 2026

Fecha : 19 de mayo de 2026

Tengo el agrado de dirigirme a usted señor Director, en atención al documento de referencia (a), mediante el cual, el señor Congresista de la República y Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones Juan Carlos MORI Celis ha requerido a este Centro Superior de Estudios la emisión de opinión institucional con respecto al Proyecto de Ley 14514/2025-CR con el cual se propone la "Ley que promueve la renovación de la flota comercial de cabotaje nacional y fortalece la industria naval nacional".

I. ANTECEDENTES:

- 1.1. Con fecha 22 de julio de 2005 fue promulgada la Ley N° 28583 "Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional", con el objeto de establecer mecanismos que promuevan la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional y promoción de la Industria de la Construcción y Reparación Naval; a la vez, incentivar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional para competir en iguales condiciones que las empresas establecidas en países de baja o nula imposición tributaria.
- 1.2. Que, en el artículo 7° numeral 7.1 de la citada norma se estableció que, el transporte en tráfico nacional o cabotaje queda reservado, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional;
- 1.3. A su vez, en el numeral 7.2 de la misma se señaló que, para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente, y en los casos de inexistencia de naves propias o arrendadas bajo las modalidades a que se refiere el numeral 7.1, se permitiría el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, por un período de tres años a partir de la emisión del respectivo permiso de operación otorgado por la Dirección General de



Transporte Acuático (DTA) del MTC. Pudiendo dicho plazo ser prorrogado por un plazo de hasta un máximo de un año, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a solicitud de la empresa naviera nacional o naviero nacional. Precizando además en su numeral 7.3 que los Navieros Nacionales o Empresas Navieras Nacionales deberán remitir obligatoriamente a la DTA, copia del contrato de fletamento.

- 1.4. Complementando dichas disposiciones, el artículo 13° numeral 13.6) estableció que el capitán y la tripulación de los buques de las empresas navieras nacionales serían de nacionalidad peruana en su totalidad, autorizados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas; siendo únicamente la excepción a dicha regla en caso de no disponibilidad de personal peruano debidamente calificado y con experiencia en el tipo de nave respectivo, la posibilidad de contratar personal de nacionalidad extranjera, hasta un máximo del quince por ciento (15%) del total de la tripulación de cada buque y por el tiempo limitado, no aplicable para el caso del Capitán del Buque.
- 1.5. Por su parte, el artículo 14° dispuso el otorgamiento de beneficios tributarios en favor de impulsar la industria de la construcción naval y reparación de naves, precisando en su numeral 14.2 que la industria de la construcción naval, modificación naval, reparación naval y servicios conexos goza de los beneficios establecidos en la referida Ley y se aplicarán cuando se brinden servicios a naves de bandera nacional, incluyendo a las empresas del Estado autorizadas. Que, asimismo, los bienes que fabrique o los servicios que preste la industria de la construcción naval, modificación naval y reparación naval para naves mercantes de bandera nacional no están afectos al Impuesto General a las Ventas ni al Impuesto Selectivo al Consumo.
- 1.6. Así como también precisando en su numeral 14.3 que los servicios conexos que se presten a las naves de bandera nacional por concepto de certificación, reparación, mantenimiento, inspección, prevención y control de accidentes, están exentos del IGV e ISC.
- 1.7. Adicionalmente, estableció en su Segunda Disposición Transitoria que, las personas naturales y jurídicas que se constituyan de acuerdo con la referida Ley deberían contar, al menos, con un capital suscrito y pagado del quince por ciento (15%) del valor en Aduanas de las naves de su propiedad. Y, que para la construcción de la persona jurídica naviera, el capital inicial podría ser de un 1/3 del quince por ciento (15%) del valor estimado del buque a adquirir con cargo de completarse a más tardar al mismo tiempo en que se efectúe la adquisición del buque. Debiendo las personas naturales y jurídicas ya constituidas y con permisos de operación, pero sin buques de bandera nacional, adecuarse a dicha Ley en un plazo no mayor de un (1) año de su vigencia.
- 1.8. Con fecha 13 de diciembre de 2018 fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el Decreto Legislativo N° 1413, cuyo objeto fue el de promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje a fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa



peruana y el mismo que establece en su artículo 4° que "El tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, exceptuándosele de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 4, en los numerales 7.1, 7.2 y 7.3 del artículo 7, en el numeral 13.6 del artículo 13 y en la Segunda Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional".

- 1.9. Por otro lado, en su Disposición Complementaria Única estableció un periodo de excepción de 3 años (vigente hasta el 07 de agosto de 2022), el cual exentó a personas naturales o jurídicas con capital social de origen nacional o extranjero dedicadas al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa, de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el permiso de operación de la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático del MTC.
- 1.10. Que, a través de la Ley N° 32049 se dispuso modificar el Decreto Legislativo N° 1413, estableciendo además disposiciones complementarias a dicha norma.
- 1.11. Al respecto, fue modificado el artículo 4° del DL 1413, a efectos de autorizar que el tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga pudiese ser realizado por persona natural o jurídica constituida en el Perú o en el extranjero, con capital social de origen nacional o extranjero; a su vez, eliminar definitivamente al obtención del Permiso de Operación otorgado por la DTA del MTC al Naviero. Centrándose en tal sentido la referida norma en el incentivo de la promoción de la inversión extranjera en las actividades de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga en el territorio nacional, permitiendo que empresas constituidas en el extranjero puedan realizar operaciones de cabotaje de carga y pasajeros, asimismo, eliminando el requisito del permiso de operaciones.

II. EVALUACIÓN Y ANALISIS:

2.1. Además de las disposiciones en materia de promoción del cabotaje nacional de personas y mercancías, La Ley N° 28583 "Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional", modificada por leyes 29475 y 30580 dispuso en sus artículos 8° y 14° determinados beneficios tributarios en materia de importación de naves, y la industria de la construcción naval, reparación naval y servicios conexos, como son los siguientes:

- Artículo 8° numeral 8.2): Los Navieros Nacionales o Empresas Navieras Nacionales que presten servicios de transporte acuático en tráfico nacional (cabotaje) y/o en tráfico internacional 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 sus fines, 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 periodo de cinco (5) años. El acogimiento a este Régimen no requerirá el otorgamiento de garantía ni le será de aplicación el interés compensatorio a que se refiere el inciso a) del artículo 64° del Decreto Legislativo N° 809, Ley General de Aduanas. Será obligatoria la inscripción del buque o nave en el Registro de Buques de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.

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, deducida la depreciación. Para este efecto, la depreciación será del veinte por ciento (20%) anual sobre el Valor en Aduanas, consignado en dicha Declaración.

Cuando la nacionalización se efectúe durante el último mes del quinto año se deducirá el veinte por ciento (20%).

Las solicitudes para el acogimiento al beneficio de importación temporal podrá ser presentadas dentro del plazo de quince (15) años, contados a partir de la publicación del Reglamento que contenga las normas complementarias a que se refiere el segundo párrafo de la primera disposición transitoria y final. Los buques comprados podrán depreciarse contable y tributariamente también con la tasa del veinte por ciento (%20) anual y los buques adquiridos mediante arrendamiento financiero se registrarán por las disposiciones del Decreto Legislativo N° 299.

- Artículo 8° numeral 8.7): La venta de combustibles, lubricantes y carburantes a naves de bandera nacional para el transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje está exonerada del Impuesto General a las Ventas y del Impuesto Selectivo al Consumo, por un periodo de diez (10) años.
- Artículo 8° numeral 8.9): Los buques adquiridos bajo la modalidad de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria se registrarán estrictamente por las disposiciones legales del Decreto Legislativo N° 299.
- Artículo 8° numeral 8.10): Están exonerados del Impuesto a la Renta los intereses que las empresas navieras nacionales paguen a entidades financieras del exterior por operaciones destinadas a la adquisición de naves para la Marina Mercante Nacional. La exoneración precedente tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014.
- Artículo 8° numeral 8.11): Los navieros nacionales o empresas navieras nacionales pueden reinvertir anualmente, libre de pago del Impuesto a la Renta, hasta el ochenta por ciento (80%) de su renta neta en programas destinados a la adquisición de buques, en cualquiera de las formas previstas en la presente Ley, y para la adquisición de partes integrantes y accesorias, incluidos motores, equipos de navegación y repuestos en general necesarios para el funcionamiento de sus buques ya adquiridos o por adquirirse, conforme a lo señalado en el párrafo 8.2.

Para el goce de este beneficio, será suficiente la presentación del programa de reinversión ante la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, acompañando un informe técnico preparado por el propio contribuyente, que tiene carácter de declaración jurada, el que deberá contener el detalle, características y valorización de la inversión. Los contribuyentes deberán entregar un informe emitido por una firma de auditores que certifique la inversión se efectuó conforme al plan presentado.

- Artículo 8° numeral 8.12): El naviero nacional o la empresa naviera nacional perderá el beneficio señalado en el párrafo 8.11 si enajena los bienes adquiridos conforme al plan de reinversión antes de que transcurran cinco (5) años desde su incorporación al activo de la empresa. En tal caso, el contribuyente deberá abonar el impuesto que corresponda más los intereses respectivos.



- Artículo 8° numeral 8.13): El beneficio previsto en el párrafo 8.11 se aplicará sobre las rentas que se devenguen a partir del 1 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2014.
- Artículo 8° numeral 8.14): Las sumas que los navieros nacionales o las empresas navieras nacionales paguen a sujetos domiciliados en el exterior por las operaciones señaladas en el presente artículo se encuentran exoneradas del Impuesto a la Renta hasta el 31 de diciembre de 2014.
- Artículo 8° numeral 8.15): Las operaciones de arrendamiento a las que se refiere este artículo se encuentran exoneradas del Impuesto General a las Ventas que grava la utilización de servicios en el país por el plazo de cinco (5) años, contados desde la fecha de suscripción del contrato respectivo, el que deberá constar en documento público de fecha cierta.
- Artículo 14° numeral 14.2): La industria de la construcción naval, modificación naval, reparación naval y servicios conexos goza de los beneficios establecidos en la presente Ley y se aplicarán cuando se brinden servicios a naves de bandera nacional, incluyendo a las empresas del Estado autorizadas.
Asimismo, los bienes que fabrique o los servicios que preste la industria de la construcción naval, modificación naval y reparación naval para naves mercantes de bandera nacional no están afectos al Impuesto General a las Ventas ni al Impuesto Selectivo al Consumo.
En estos casos, el sujeto del impuesto no pierde el derecho a aplicar el crédito fiscal que corresponda a los bienes y servicios que hubiera requerido en el proceso productivo.
- Artículo 14° numeral 14.3): Los servicios conexos que se presten a las naves de bandera nacional por concepto de certificación, reparación, mantenimiento, inspección, prevención y control de accidentes no están afectos al Impuesto General a las Ventas ni al Impuesto Selectivo al Consumo.
En estos casos, el sujeto del impuesto no pierde el derecho a aplicar el crédito fiscal que corresponda a los bienes y servicios que hubiera requerido en el proceso productivo.

2.2. Que, a través del documento de referencia (a), la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicita la opinión de este Centro Superior de Estudios con respecto al Proyecto de Ley N° 15414/2025-CR, mediante el cual se propone la "Ley que promueve la renovación de la flota comercial de cabotaje nacional y fortalece la industria naval nacional", presentado por el congresista Fernando ROSPIGLIOSI Capurro.

2.3. En los artículos 1°, 2° y 3° de la referida propuesta legislativa se señala que, con la misma se busca establecer un marco normativo integral para la promoción de la renovación y modernización de la flota comercial destinada al transporte y cabotaje nacional, así como el fortalecimiento de la industria naval nacional mediante el desarrollo de capacidades de construcción, reparación y mantenimiento; asimismo, busca generar empleo especializado y desarrollo tecnológico en el sector de la industria naval, así como garantizar la sostenibilidad y competitividad del transporte marítimo nacional. Siendo aplicables las disposiciones propuestas a Empresas navieras nacionales y extranjeras que operen en tráfico de cabotaje, Astilleros, varaderos, diques y talleres de reparación naval con licencia vigente y otras empresas de la industria naval nacional.



2.4. De acuerdo a los artículos 5° al 9° del proyecto de ley alcanzado, se propone establecer beneficios en materia de reinversión de utilidades, establecimiento de zonas económicas especiales navales, bonificaciones en procesos de contratación pública, facilidades financieras e incentivos al uso de tecnologías para la sostenibilidad ambiental de acuerdo a lo siguiente:

Artículo 5°. Régimen de reinversión de utilidades

5.1. Las empresas navieras nacionales pueden acogerse a un régimen de reinversión de utilidades en:

- a) Adquisición de naves nuevas de construcción nacional
- b) Modernización de flota existente
- c) Inversiones en infraestructura portuaria complementaria

5.2. El beneficio señalado consiste en la deducción del 150% del monto reinvertido del Impuesto a la Renta del ejercicio correspondiente.

Artículo 6. Zonas económicas especiales navales para el fortalecimiento de la industria naval

El Ministerio de la Producción puede declarar zonas económicas especiales navales en áreas con potencial para el desarrollo de clústeres navales, otorgando los siguientes beneficios adicionales:

- a) Procedimientos administrativos simplificados
- b) Exoneraciones tributarias municipales por diez años
- c) Facilidades para la importación de tecnología
- d) Régimen laboral especial para técnicos especializados extranjeros



Artículo 7. Compras estatales con preferencia nacional

7.1. Las entidades del Estado otorgan una bonificación del 20% en procesos de contratación de servicios de transporte marítimo a empresas que operen naves de construcción nacional.

7.2. Para embarcaciones del Estado, se establece preferencia absoluta por naves construidas en astilleros nacionales, salvo que no exista oferta técnicamente viable.

Artículo 8. Facilidades financieras

8.1. La Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE) crea una línea de crédito especializada denominada "Proindustria Naval" que incluye:

- a) Tasas preferenciales (TAMN – 2%)
- b) Plazos de hasta quince años para inversiones en activos
- c) Periodos de gracia de hasta tres años
- d) Garantía del Estado hasta el 80% del crédito

8.2. El Fondo MIPYME incluye una ventanilla especial para las micro y pequeñas empresas proveedoras de la industria naval.

Artículo 9. Estándares ambientales

9.1. Las naves de construcción nacional deben cumplir estándares ambientales internacionales equivalentes a los regulados por la Organización Marítima Internacional vigentes.

9.2. Se promueve el desarrollo de tecnologías limpias mediante:

- a) Incentivos adicionales para naves con sistemas de propulsión híbrida o eléctrica
- b) Líneas de investigación en combustibles alternativos para uso naval
- c) Certificación verde para astilleros

2.5. Que, por último, el proyecto en mención propone la incorporación del artículo 4-A en el Decreto Legislativo N° 1413, a efectos de establecer que las empresas navieras que operan naves construidas en astilleros nacionales licenciados gozan de preferencia en el otorgamiento de permisos de operación y reservas de carga para tráfico de cabotaje, siempre que cumplan con las especificaciones técnicas correspondientes; aplicándose esta preferencia mediante un sistema de puntaje que considera los siguientes criterios:

- a) Origen nacional de construcción (40 puntos)
- b) Antigüedad de la nave (30 puntos)
- c) Cumplimiento de estándares ambientales (20 puntos)
- d) Empleo de tripulación nacional (10 puntos)

2.6. Que, en la exposición de motivos de la referida propuesta legislativa se señala, entre otros que:

- La propuesta se justifica debido a la existencia de una situación crítica de la Marina Mercante Nacional al contar con una flota activa mucho menor a la de otros países de la región.
- Que, existe en la actualidad una dependencia extrema de servicios navales extranjeros, lo cual implica pérdida en divisas e incremento del tiempo de inmovilización de las naves.
- Que, el SIMA-PERÚ S.A., vendría operando a una capacidad mucho menor a la instalada y además, existe un claro déficit de capital humano especializado en ingeniería y construcción naval.
- El impacto de efectos negativos propios de la situación actual, tales como costos logísticos elevados en el transporte marítimo nacional, dependencia de operadores extranjeros para conexiones inter-regionales críticas, pérdida de oportunidades de negocio por incapacidad de captar servicios de tránsito y transbordo en puertos peruanos, entre otros.



- Que, con las propuestas se busca dinamizar la industria naval nacional y el transporte marítimo de cabotaje, con un impacto fiscal acotado y sostenible.
- Que, si bien la medida propuesta de deducción de utilidades reinvertidas implicaría un costo fiscal en el corto plazo, su diseño promueve la reinversión productiva en activos estratégicos, como la adquisición de naves de construcción nacional, la modernización de flota y la mejora de infraestructura complementaria.
- Que, la implementación de zonas económicas especiales navales y la promoción de líneas de financiamiento a través de COFIDE, no suponen necesariamente un gasto público directo significativo, sino más bien la generación de condiciones favorables para la inversión privada, la transferencia tecnológica y la reducción de barreras administrativas.
- Que, los beneficios esperados son sustanciales. En el plano fiscal, el incremento de la actividad económica en el sector generará una ampliación de la base tributaria, particularmente en el Impuesto a la Renta y el Impuesto General a las Ventas, compensando progresivamente el costo inicial de los incentivos.
- Que, en términos económicos, la modernización de la flota y el fortalecimiento de la industria naval permitirán reducir los costos logísticos del transporte marítimo nacional, mejorar la eficiencia del cabotaje y disminuir la dependencia de servicios extranjeros para mantenimiento y reparación de embarcaciones, lo cual contribuirá, además, a evitar la salida de divisas por la contratación de servicios en el exterior.
- Que, en conjunto, las medidas propuestas configuran una intervención pública de carácter promotora, con una relación costo-beneficio favorable en el mediano y largo plazo, orientada a generar crecimiento económico sostenible y fortalecer un sector estratégico para el país.



- 2.7. Efectuado el análisis de la propuesta, es de hacerse hincapié en que en el marco de la Política Nacional Marítima 2019-2030, el Estado debe velar por la investigación, evaluación, vigilancia, protección, control y explotación racional de los recursos marítimos, en beneficio del interés nacional.
- 2.8. El Transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y carga contribuye al desarrollo y competitividad del país, fomentando la inversión privada, fortaleciendo la recaudación y propiciando la creación de puestos de trabajo formal; asimismo, es una herramienta para la protección del dominio marítimo del Estado y sus recursos; por lo que el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga es de necesidad e interés público y debe asegurarse su fortalecimiento.

- 2.9. De acuerdo a la información que ha sido alcanzada a esta Institución recogida de la Asociación de Armadores del Perú; desde el año 2017, en el cual la flota mercante nacional pasó de estar conformada por tres naves de bandera nacional a treinta y cuatro (34), en parte debido a los beneficios tributarios otorgados por la Ley N° 28583; desde entonces, la flota mercante nacional se ha visto mermada dejándonos en posición de desventaja frente a las demás naciones de la región.
- 2.10. La reducción de la flota mercante nacional implica subsecuentemente la reducción de puestos laborales para los profesionales capacitados para operar medios de transporte acuático, quienes muchas veces se ven en la necesidad de buscar nuevas fuentes de empleo inclusive en el extranjero, cuando lo que se busca con la inversión en educación de estos profesionales por parte del Estado Peruano es el aprovechamiento de esta mano de obra capacitada y especializada en la operación de medios de transporte acuático dentro del territorio nacional.
- 2.11. Lo antes mencionado contrasta la intención del Estado en promover la reactivación de la Marina Mercante Nacional, para lo cual es justamente necesario el establecimiento de medidas y mecanismos para incentivar la renovación e incremento de la flota mercante del país.
- 2.12. Que, para este Centro Superior de Estudios resulta de suma importancia, el promover el establecimiento de políticas y medidas que promuevan la creación e incremento de puestos de trabajo para nuestros egresados del Programa de Marina Mercante, quienes durante su formación son capacitados para desempeñarse en la operación de medios de transporte acuático, necesarios para el desarrollo de las actividades comerciales marítimas, fluviales y lacustres, más ahora con la creciente implementación de infraestructura portuaria en el territorio nacional.
- 2.13. Cabe resaltar, además, que entre los fines de la Ley 28583 "Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional", se encuentra la reactivación y promoción de la industria de la construcción y reparación naval.
- 2.14. Sobre ello, cabe precisarse que en la misión y funciones de este Centro Superior de Estudios, previstos en los artículos 2° y 4° de su norma de Organización y Funciones, aprobada por Decreto Supremo N° 070-DE-SG, se encuentra prevista la formación tanto de Oficiales de Marina Mercante como de Profesionales en Ingeniería y Construcción Naval, teniendo por ende ENAMM las competencias para formar personas en esta última carrera, de ser requerida por la ciudadanía.
- 2.15. Por lo antes mencionado, se considera que el proyecto de ley propuesto constituiría una iniciativa legislativa que contribuirá a la dinamización de la economía y al incremento de divisas provenientes del transporte en vía acuática, asimismo, se encuentra acorde con las Políticas de Estado que comprenden el fomento de la inversión privada, así como con la Política Nacional Marítima 2019-2030.



- 2.16. Por último, que las medidas que se busca implementar con esta propuesta complementan adecuadamente los fines de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional N° 28583.

III. CONCLUSIONES:

- 3.1. En mérito al análisis realizado, esta Oficina de Asesoría Jurídica es de la opinión de que el Proyecto de Ley 7141/2023-CR "Proyecto de Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional" constituiría una iniciativa legislativa que incidiría favorablemente en la promoción de la Marina Mercante Nacional.
- 3.2. Asimismo, la referida propuesta legislativa se encontraría acorde con las Políticas de Estado que comprenden el fomento de la inversión privada, así como con Política Nacional Marítima 2019-2030 y complementaría adecuadamente los fines de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional N° 28583.

IV. RECOMENDACION:

Remitir copia de la presente opinión legal al despacho del Congresista Juan Carlos MORI Celis, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.



Abogado
Favio LLERENA Herrera
Jefe (e) de la Oficina de Asesoría Jurídica
CAL. 77814

DISTRIBUCIÓN:

Copia.- Archivo