



San Isidro 28 de mayo 2026

Carta N° 05-2026-ASMARPE/P

Congresista

JUAN CARLOS MORI CELIS

Comisión de Transporte y Comunicaciones

Presidente

CONGRESO DE LA REPUBLICA

Presente.-

Asunto: Opinión respecto a Proyecto de Ley N°14514/2025-CR

Referencia: Su Oficio N°02143- 2025-2026-CTC-JCMC-CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, a la vez, en representación de la Asociación Marítima del Perú – ASMARPE¹, emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N°14514/2025-CR, Proyecto de Ley que promueve la renovación de la flota comercial de cabotaje nacional y fortalece la industria naval nacional.

Sobre el particular adjuntamos en Anexo nuestros comentarios acerca del Proyecto de Ley.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi consideración.

Atentamente,

GONZALO SANTILLANA CIRIANI

Presidente

Asociación Marítima del Perú

ASMARPE

¹ Gremio representativo de las líneas navieras de tráfico regular que brindan el servicio de transporte marítimo al comercio exterior peruano www.asmarpe.org.pe.

COMENTARIOS ACERCA DEL PROYECTO DE LEY 14514/2025 QUE PROMUEVE LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA COMERCIAL DE CABOTAJE NACIONAL Y FORTALECE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

I. AMBITO DE APLICACIÓN

Respecto del ámbito de aplicación señalada en el Artículo 3 del Proyecto de Ley

Artículo 3. Ámbito de aplicación

Las disposiciones de la presente ley son aplicables a:

- a) Empresas navieras nacionales y extranjeras que operen en tráfico de cabotaje.
- b) Astilleros, varaderos, diques y talleres de reparación naval con licencia vigente.
- c) Otras empresas de la industria naval nacional.

COMENTARIOS

La inclusión de las empresas navieras extranjeras en el ámbito de aplicación del inciso a) del Artículo 3 resulta incompatible con el objeto y la finalidad declarados en los artículos 1 y 2 del propio Proyecto de Ley, los cuales orientan la norma exclusivamente hacia el fortalecimiento de la industria naval nacional y la renovación de la flota comercial nacional.

Los fundamentos técnicos y jurídicos que sustentan esta observación son los siguientes:

- **Contradicción con el objeto y la finalidad de la ley:** Los artículos 1 y 2 emplean de manera reiterada y deliberada el adjetivo "nacional" para delimitar el alcance de la norma. Incluir a navieras extranjeras en el ámbito de aplicación contradice frontalmente esa delimitación.
- **Asimetría regulatoria:** Los beneficios centrales de la ley — deducción del 150% del IR (Art. 5), línea de crédito COFIDE Proindustria Naval (Art. 8) y zonas económicas especiales navales (Art. 6) — no son accesibles en los mismos términos para empresas extranjeras. Incluir las en el ámbito de aplicación les impone obligaciones sin otorgarles los beneficios correlativos.
- **Régimen legal ya existente para navieras extranjeras en cabotaje:** La apertura del cabotaje a operadores extranjeros fue establecida expresamente por la Ley N° 32049. Ese es el marco legal específico que regula su operación. Incorporarlas en esta ley crea un régimen paralelo

innecesario y con riesgo de contradicciones normativas entre ambos cuerpos legales.

- **Sustento constitucional invocado aplicable únicamente a la industria nacional:** Los artículos 58, 59 y 119 de la Constitución Política citados en la Exposición de Motivos fundamentan la intervención del Estado en la promoción de la industria nacional, no el fomento de empresas extranjeras.
- **Inconsistencia interna con el sistema de puntaje del Art. 4-A:** El sistema de preferencias del nuevo artículo 4-A penaliza estructuralmente a los operadores extranjeros. Incluirlos en el ámbito de la ley pero excluirlos materialmente mediante el sistema de puntaje genera una contradicción jurídica interna que resulta preferible resolver desde el artículo 3.
- **Compatibilidad con compromisos internacionales:** Excluir a las navieras extranjeras del ámbito de aplicación desde el artículo 3 evita que el sistema de preferencias de los artículos 4-A y 7 sea cuestionado bajo los capítulos de trato nacional de los TLCs vigentes suscritos por el Perú.

TEXTO PROPUESTO

Artículo 3. Ámbito de aplicación

Las disposiciones de la presente ley son aplicables a:

- a) Empresas navieras nacionales que operen en tráfico de cabotaje.
- b) Astilleros, varaderos, diques y talleres de reparación naval con licencia vigente.
- c) Otras empresas de la industria naval nacional.

II. DEFINICIONES

En el Artículo 4 sobre definiciones se señala:

Artículo 4. Definiciones

Para los efectos de la presente ley, se establecen las siguientes definiciones:

- a) Cabotaje nacional. Es el transporte acuático comercial de pasajeros o de carga entre puertos peruanos.

COMENTARIOS

Respecto a la definición de cabotaje incorporada en el Artículo 4 inciso a), es nuestra opinión que, en la medida en que se mantenga en el ámbito de aplicación del inciso a) del Artículo 3 a las navieras extranjeras, dicha

definición debería ser retirada a fin de evitar confusiones con las definiciones de cabotaje expresadas en otras normas del ordenamiento vigente — en particular, el Decreto Legislativo N° 1413 y la Ley N° 32049 — que ya establecen definiciones precisas para este concepto.

Si, por el contrario, se acoge la propuesta de modificación del Artículo 3 expuesta en la Observación 1 — limitando el ámbito de aplicación a empresas navieras nacionales — la definición podría mantenerse, siempre que sea coherente con las definiciones vigentes en el marco normativo del cabotaje. En todo caso, la definición debería precisar que el cabotaje nacional al que se refiere esta ley es el operado por navieras nacionales.

III. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Respecto de la Primera Disposición Complementaria Transitoria sobre la adecuación al mantenimiento de embarcaciones en cabotaje nacional, con la siguiente redacción:

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

PRIMERA. Adecuación al mantenimiento de embarcaciones en cabotaje nacional

Las embarcaciones que operen cabotaje nacional a la fecha de entrada en vigor de la presente ley tienen un plazo de veinticuatro meses para adecuarse a las obligaciones de mantenimiento.

COMENTARIOS

Esta disposición transitoria remite a obligaciones de mantenimiento que no se encuentran definidas en ningún artículo del texto del Proyecto de Ley. Se trata de una norma en blanco.

Además, presenta los siguientes problemas jurídicos y operativos:

- **Vacío normativo:** No existe en el articulado del proyecto un régimen de mantenimiento al cual adecuarse. La disposición es técnicamente inaplicable en tanto no existe la obligación a la que remite.
- **Incertidumbre en el plazo efectivo de adecuación:** Si las obligaciones de mantenimiento se delegan al reglamento — cuyo plazo de emisión es de 180 días calendario desde la vigencia de la ley — el plazo efectivo de adecuación para los operadores se comprime de 24 a 18 meses sin que hayan sido notificados previamente de los requisitos específicos a cumplir.
- **Superposición con el régimen vigente de DICAPI:** Las embarcaciones que operan en cabotaje ya están sujetas a obligaciones de mantenimiento bajo el régimen de DICAPI: inspecciones periódicas, certificados de navegabilidad, clases de sociedades clasificadoras reconocidas. El proyecto no aclara si crea

obligaciones adicionales o simplemente remite al régimen existente, generando incertidumbre sobre el alcance real de la disposición.

Por lo expuesto, se sugiere incorporar el texto subrayado siguiente:

Disposición Complementaria Transitoria Primera:

Las embarcaciones de bandera nacional que operen en cabotaje nacional a la fecha de entrada en vigor de la presente ley tendrán un plazo de veinticuatro meses para adecuarse a las obligaciones de mantenimiento que este establezca, las cuales deberán ser concordantes con las normas técnicas vigentes y los estándares de clasificación reconocidos internacionalmente. Dicho plazo no podrá exceder de tres años contados desde la entrada en vigor de la presente ley.

IV. DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

Con relación a la Disposición Complementaria Modificatoria Única en la que se incorpora el artículo 4-A en el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, con la siguiente redacción:

"Artículo 4-A. Preferencias para naves de construcción nacional

4-A.1. 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.

COMENTARIOS

En razón a que la exigencia de permiso de operación y la reserva de carga en tráfico de cabotaje y sólo aplican para el transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado y, a efecto de evitar problemas con la interpretación del artículo 4-A.1, se sugiere incorporar el texto subrayado siguiente:

4.A.1. Las empresas navieras nacionales que operan naves construidas en astilleros nacionales licenciados gozan de preferencia en el otorgamiento de permisos de operación y reservas de carga para el transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado en tráfico de cabotaje, siempre que cumplan con las especificaciones técnicas correspondientes.

