

## PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA COMERCIAL DE CABOTAJE NACIONAL Y FORTALECE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

Los Congresistas de la República que en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y en el inciso c) del artículo 22 y los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

### FÓRMULA LEGAL

#### LEY QUE PROMUEVE LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA COMERCIAL DE CABOTAJE NACIONAL Y FORTALECE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

##### Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer un marco normativo integral para la promoción de la renovación y modernización de la flota comercial destinada al transporte y cabotaje nacional, así el fortalecimiento de la industria naval nacional mediante el desarrollo de capacidades de construcción, reparación y mantenimiento.

##### Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad generar empleo especializado y desarrollo tecnológico en el sector de la industria naval, así como garantizar la sostenibilidad y competitividad del transporte marítimo nacional.

##### 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.

##### 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.
- b) **Industria naval nacional.** Es el conjunto de actividades de diseño, construcción, reparación, mantenimiento y conversión de plataformas navales.
- c) **Astillero nacional licenciado.** Es la instalación con autorización vigente de la Autoridad Marítima Nacional para la construcción o reparación naval.
- d) **Nave de construcción nacional.** Es la embarcación construida en astilleros ubicados en el territorio nacional.

##### 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) Períodos 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 con prácticas ambientales sostenibles.

## **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

### **ÚNICA. Reglamentación**

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo no mayor de ciento ochenta días calendario contados a partir de su entrada en vigor.



**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.

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA**

**ÚNICA. Modificación del Decreto Legislativo 1413**

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.
- 4-A.2. Esta preferencia se aplica 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).
- 4-A.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta el procedimiento de evaluación y otorgamiento de preferencias".

*[Handwritten signatures and names in blue ink]*

**FERNANDO MIGUEL ROSPIGLIOSI CAPURRO**  
Congresista de la República

*QUIROZ*

*WILLIAMS*

*MARTICORENA*

*Heidinger Ballesteros*

*R. Torres*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. CONTEXTO GLOBAL Y PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA

#### 1.1 Panorama Internacional de la Industria Naval

La industria naval es un sector estratégico para el fortalecimiento industrial y la generación de empleo, tanto por su contribución directa a la economía como por ser un pilar fundamental para el desarrollo de otras actividades como el transporte de mercancías, el aprovechamiento de recursos de origen marino o el turismo. A nivel mundial, el mercado de la construcción naval está creciendo a una tasa compuesta anual del 4,84% durante los próximos 5 años, mientras que el mercado de buques navales se valoró en USD 110,2 mil millones en 2024 y se estima que crecerá a una tasa de crecimiento anual compuesta de más del 6,7% entre 2025 y 2034.

Este crecimiento está impulsado por factores como el Incremento del comercio marítimo internacional (90% del comercio mundial se transporta por mar), la modernización de flotas comerciales por exigencias ambientales, el desarrollo de la economía azul y explotación de recursos marinos y las Tensiones geopolíticas que requieren mayor soberanía en transporte estratégico

#### 1.2 Situación Crítica de la Marina Mercante Nacional

El Perú, a pesar de contar con 3,080 km de costa y una posición geográfica estratégica en el Pacífico Sur, presenta una situación paradójica, pues su flota comercial nacional cuenta con apenas 21 naves activas registradas como Marina Mercante Nacional. Solo comparado con la región, Chile tiene 89 naves de Marina Mercante; Colombia, 156; Ecuador, 67 naves y Brasil, 2100 naves.

En ese sentido, también se ha identificado que existe una dependencia extrema de servicios extranjeros, pues más del 90% del mantenimiento mayor de embarcaciones se realiza en astilleros de Chile, Panamá o Colombia. En ese sentido, existe una pérdida en divisas por servicios navales en el exterior, así como un tiempo de inmovilización de las naves en comparación con servicios que se podrían hacer en astilleros nacionales.

Del mismo modo, se ha identificado que la capacidad instalada se encuentra subutilizada, pues SIMA-PERÚ S.A. opera al 35% de su capacidad instalada para servicios comerciales, 12 astilleros menores licenciados funcionan al 20% de capacidad promedio y solo se cuenta con infraestructura de diques secos disponible para buques hasta 180 metros de eslora. En ese sentido, también existe un déficit de capital humano especializado: solo se cuenta con 180 ingenieros navales titulados activos en el país, 1200 técnicos especializados en construcción naval y la ausencia de programas de formación continua alineados con estándares internacionales.

La situación antes descrita genera múltiples efectos negativos como lo son los siguientes:

- Costos logísticos elevados: El transporte marítimo nacional tiene costos 25% superiores al promedio regional
- Vulnerabilidad en cadenas de suministro: Dependencia de operadores extranjeros para conexiones inter-regionales críticas
- Pérdida de oportunidades de negocio: Incapacidad de captar servicios de tránsito y transbordo en puertos peruanos
- Fuga de divisas: US\$ 120 millones anuales por servicios navales contratados en

el exterior

## II. MARCO JURÍDICO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

### 2.1 Sustento Constitucional

La presente iniciativa se fundamenta sólidamente en el marco constitucional. De esta manera, el artículo 54 de la Constitución Política del Estado menciona que *"El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre"*; en ese sentido, el desarrollo de capacidades navales nacionales es esencial para el ejercicio efectivo de soberanía sobre el dominio marítimo.

En el mismo sentido, el artículo 58 constitucional indica que *"La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura"*. Sobre ello, la promoción de la industria naval constituye una actuación legítima del Estado en áreas de infraestructura y promoción del empleo.

Adicionalmente, el artículo 59 del mismo texto fundamental indica que *"El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria (...) Brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad"*. Así, la industria naval peruana enfrenta desigualdades estructurales que justifican la intervención estatal promotora.

Por otra parte, el artículo 119 de la Constitución precisa que *"La defensa nacional es responsabilidad de todos los peruanos y se realiza en los ámbitos interno y externo"*. Por ello, una industria naval robusta contribuye directamente a las capacidades de defensa nacional.

### 2.2 Coherencia con el Marco Legal Sectorial

La propuesta se articula con la legislación sectorial vigente:

- Ley N° 28583 - Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional: Establece el marco base que esta ley complementa y fortalece
- Decreto Legislativo N° 1413: Regula el cabotaje nacional, cuyas disposiciones son compatibles con los incentivos propuestos
- Ley N° 32049: Ratifica la apertura del cabotaje, creando la necesidad de medidas compensatorias para la industria nacional
- Ley N° 27073: Define las funciones de SIMA-PERÚ S.A., que esta ley busca potenciar
- 2.3 Principios de Técnica Legislativa

La propuesta observa los principios establecidos en el Decreto Supremo N° 008-2006-JUS:

- Principio de necesidad: Existe una necesidad pública identificada que requiere regulación
- Principio de proporcionalidad: Las medidas propuestas son proporcionales al objetivo perseguido
- Principio de eficiencia: Se busca el menor costo regulatorio posible
- Principio de claridad: El articulado es preciso y comprensible

### III. IMPACTO DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa establece un conjunto de medidas de promoción económica focalizadas que buscan dinamizar la industria naval nacional y el transporte marítimo de cabotaje, con un impacto fiscal acotado y sostenible.

En cuanto a los costos, el principal componente corresponde al incentivo tributario previsto en el artículo 5, referido a la deducción del 150% de las utilidades reinvertidas. Este mecanismo implica un costo fiscal en el corto plazo; sin embargo, 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.

Adicionalmente, las medidas contempladas en el proyecto de ley, como 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.

Por otro lado, 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.

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. Ello contribuirá, además, a evitar la salida de divisas por la contratación de servicios en el exterior.

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.

### IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El proyecto se vincula con la siguiente política del Acuerdo Nacional:

***18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica***

*Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos*



*comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.*

*Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (h) garantizará el acceso a la información económica; (i) fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica; (j) facilitará la capacitación de los cuadros gerenciales y de la fuerza laboral; y (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales.*