



## TEXTO SUSTITUTORIO

### DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY

9659/2024-CR Y 14514/2025-CR

## LEY QUE PROMUEVE EL DESARROLLO DEL CABOTAJE Y EL FORTALECIMIENTO DE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

### Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto promover la renovación y la modernización de la flota comercial destinada al transporte y al cabotaje nacional, así como fortalecer la industria naval nacional mediante el desarrollo de actividades de construcción, reparación, mantenimiento y conversión de naves, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, y en el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.

### Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad promover el desarrollo del cabotaje como complemento del sistema de transporte nacional, contribuyendo a la generación de empleo especializado y al desarrollo tecnológico en la industria naval nacional, al fortalecimiento de la competitividad de estas actividades en condiciones de mercado y de competencia y al uso de estándares ambientales internacionales.

### Artículo 3. Ámbito de aplicación

3.1. Las disposiciones de la presente ley son aplicables a las siguientes empresas:

- a) Empresas navieras nacionales autorizadas que realicen operaciones de cabotaje en el territorio nacional, siempre que dichas operaciones representen una participación significativa de sus actividades, conforme a los criterios establecidos en el párrafo 5.4 de esta ley.
- b) Astilleros, varaderos, diques y talleres de construcción, reparación y mantenimiento naval con licencia vigente, cuya actividad esté directamente vinculada a la atención de naves destinadas al cabotaje
- c) Empresas proveedoras de bienes y servicios que formen parte de la cadena de valor de la industria naval nacional exclusivamente, en la medida en que su actividad esté directamente relacionada con el desarrollo del cabotaje, de acuerdo con los criterios que establezca el reglamento.

3.2. Las empresas navieras extranjeras que operen en tráfico de cabotaje continúan sujetas al régimen establecido en el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, y en la Ley 32049 —Ley que complementa y modifica el Decreto

Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga—, sin que les resulten aplicables los beneficios previstos en la presente ley.

#### **Artículo 4. Definiciones**

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

- a) **Cabotaje nacional.** Es el definido en el artículo 3 de la Ley 32049, Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.
- b) **Industria naval nacional.** Es el conjunto de actividades económicas desarrolladas en el territorio nacional vinculadas al diseño, construcción, reparación, mantenimiento, conversión de naves y desmantelamiento.
- c) **Astillero nacional licenciado.** Es la instalación ubicada en el territorio nacional que cuenta con autorización vigente otorgada por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para realizar actividades de construcción, reparación o mantenimiento naval, conforme a la normativa aplicable.
- d) **Nave de construcción nacional.** Es la embarcación cuya construcción se realiza en astilleros ubicados en el territorio nacional, bajo supervisión de la Autoridad Marítima Nacional, y que incorpora un valor agregado nacional no menor del 40 % del valor total de su construcción, conforme a los criterios técnicos establecidos en el reglamento.

#### **Artículo 5. Régimen de reinversión de utilidades para el desarrollo del cabotaje**

- 5.1. Se crea un régimen de incentivo a la reinversión de utilidades aplicable a las empresas navieras nacionales, con la finalidad de promover el desarrollo del cabotaje y de la industria naval nacional, bajo criterios de eficiencia económica y sostenibilidad fiscal.
- 5.2. Pueden acogerse al régimen las reinversiones destinadas exclusivamente a lo siguiente:
  - a) Adquisición de naves nuevas de construcción nacional destinadas principalmente a operaciones de cabotaje.
  - b) Modernización de flota existente destinada al cabotaje.
  - c) Infraestructura portuaria complementaria vinculada directamente a operaciones de cabotaje.
  - d) Inversiones en astilleros, maquinaria y equipamiento relacionados directamente con las operaciones de cabotaje.

- 5.3. El incentivo consiste en la deducción del 100 % del monto efectivamente reinvertido sobre la renta neta imponible del ejercicio en que se realice la inversión.
- 5.4. Para acceder al beneficio del régimen, las empresas deben cumplir de manera conjunta con lo siguiente:
- a) Acreditar que al menos el 40 % de los ingresos generados por las naves beneficiadas provienen de operaciones de cabotaje durante el ejercicio fiscal correspondiente.
  - b) Contar con contratos de transporte o compromisos de carga que sustenten la demanda del servicio.
  - c) Presentar un plan de operación que incluya rutas regulares o semirregulares de cabotaje.
  - d) Acreditar que las inversiones y operaciones generan impactos verificables en la economía nacional, tales como la generación de empleo, el desarrollo de capacidades o la participación de tripulación nacional en sus actividades, conforme a los criterios que establezca el reglamento.
- 5.5. El beneficio está sujeto a la verificación anual del cumplimiento de los requisitos señalados en el párrafo 5.4. En caso de incumplimiento, se pierde el derecho al beneficio y se debe reintegrar el impuesto a la renta dejado de pagar, más los intereses correspondientes.
- 5.6. El monto deducible no puede exceder el 30 % de la renta neta imponible del ejercicio correspondiente ni superar el monto máximo anual que establezca el Ministerio de Economía y Finanzas mediante el reglamento.
- 5.7. El régimen tiene una vigencia de cinco años contados a partir de la publicación del reglamento de la presente ley y está sujeto a la evaluación de resultados.
- 5.8. La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, verifica la elegibilidad de las inversiones, fiscaliza el cumplimiento de los requisitos dispuestos en el párrafo 5.4 y establece los procedimientos de control.
- 5.9. El acogimiento al régimen requiere la aprobación previa de un programa de reinversión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas respecto del impacto fiscal.
- 5.10. Los activos adquiridos o construidos con cargo al régimen de reinversión de utilidades deben permanecer afectados a las operaciones de cabotaje o a las actividades de la industria naval nacional por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de la publicación del reglamento de la presente ley. El

incumplimiento de esta obligación genera la pérdida del beneficio y el reintegro del tributo dejado de pagar, más los intereses correspondientes.

- 5.11. La transferencia, cesión o cambio de destino de los activos antes del vencimiento del plazo señalado en el párrafo 5.10 genera la pérdida automática del beneficio tributario y la obligación de reintegrar el tributo dejado de pagar, más los intereses correspondientes.
- 5.12. La deducción prevista en el presente artículo solo aplica en el ejercicio gravable en el que se efectúa la inversión, siempre que el contribuyente obtenga renta neta imponible en dicho ejercicio. Cuando el contribuyente no genera renta neta imponible o registra pérdida tributaria en el referido ejercicio, la inversión realizada no da derecho a deducción alguna. Asimismo, la parte de la inversión que excede los límites establecidos en el párrafo 5.6 no es deducible.
- 5.13. En ningún caso la inversión efectuada, ni la porción de esta que resulte no deducible, da lugar a crédito tributario, saldo a favor, devolución, compensación, arrastre o deducción en ejercicios gravables posteriores.

#### **Artículo 6. Zonas económicas especiales para el desarrollo del cabotaje y la industria naval nacional**

- 6.1. El Ministerio de la Producción, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, puede proponer la delimitación de zonas económicas especiales orientadas al desarrollo de clústeres vinculados al cabotaje y a la industria naval nacional.
- 6.2. La creación de dichas zonas está sujeta a lo siguiente:
- a) Evaluación técnica y económica que sustente su viabilidad y sostenibilidad.
  - b) Identificación de la demanda real y potencial de servicios de cabotaje.
  - c) Análisis de impacto fiscal y presupuestal favorable emitido por el MEF.
- 6.3. Las zonas económicas especiales pueden contar exclusivamente con medidas de facilitación administrativa, capacitación especializada, innovación tecnológica y simplificación de procedimientos.
- 6.4. La implementación de beneficios en las zonas económicas especiales está sujeta a evaluación previa de costo-beneficio y no puede implicar la creación de nuevos beneficios tributarios distintos a los establecidos en la legislación vigente, salvo por ley expresa.
- 6.5. Las medidas laborales deben respetar la legislación nacional vigente, pudiendo establecerse facilidades para la contratación de personal extranjero especializado en forma excepcional, conforme a los límites previstos en la normativa laboral.

- 6.6. El acceso a los beneficios está condicionado a que las empresas desarrollen actividades directamente vinculadas al cabotaje y cumplan con los criterios de desempeño establecidos en el reglamento.
- 6.7. El MEF evalúa periódicamente el impacto económico, fiscal y logístico de las zonas económicas especiales, pudiendo recomendar su modificación o supresión.

#### **Artículo 7. Compras estatales con preferencia nacional**

- 7.1. En los procesos de contratación pública puede considerarse como factor de evaluación adicional el empleo de naves de construcción nacional, conforme a las reglas previstas en la Ley 32069, Ley General de Contrataciones Públicas, y su reglamento.
- 7.2. El factor de evaluación adicional se aplica de manera excepcional y debidamente motivada, condicionado a criterios de eficiencia económica, calidad del servicio y disponibilidad de oferta competitiva.
- 7.3. Para acceder al factor de evaluación adicional, las empresas deben cumplir concurrentemente con lo siguiente:
  - a) Acreditar que al menos el 40 % de sus operaciones o ingresos anuales provienen de actividades de cabotaje nacional.
  - b) Acreditar que la nave utilizada en el servicio objeto de contratación esté efectivamente destinada a operaciones de cabotaje.
  - c) Cumplir con estándares de eficiencia y calidad del servicio definidos en las bases del proceso de contratación.
- 7.4. El factor de evaluación adicional aplica únicamente al servicio específico objeto del proceso de contratación y no a la totalidad de las operaciones de la empresa.
- 7.5. En el caso de embarcaciones del Estado, se prioriza el uso de naves de construcción nacional, siempre que:
  - a) Exista oferta técnicamente viable.
  - b) Se garantice el cumplimiento de estándares de seguridad y eficiencia.
- 7.6. El Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Organismo Especializado para las Contrataciones Públicas Eficientes y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, evalúa anualmente el impacto de lo dispuesto en este artículo en términos de eficiencia del gasto público, desarrollo del cabotaje y participación de la industria naval nacional.

#### **Artículo 8. Facilidades financieras para el desarrollo del cabotaje y la industria naval nacional**

- 8.1. La Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE) puede diseñar programas financieros orientados al desarrollo de proyectos vinculados al cabotaje y a la

industria naval nacional, conforme a sus políticas de riesgo, disponibilidad presupuestal y marco normativo vigente.

- 8.2. El Fondo MIPYME puede implementar, conforme a su disponibilidad presupuestal y normativa vigente, mecanismos de atención especializada para las microempresas, pequeñas y medianas empresas proveedoras de la industria naval y del cabotaje, priorizando aquellas que realicen encadenamientos productivos locales, servicios complementarios y que cuenten con proyectos viables

### **Artículo 9. Estándares ambientales y tecnologías limpias**

- 9.1. Las naves utilizadas en operaciones de cabotaje deben cumplir con los estándares ambientales internacionales vigentes establecidos por la Organización Marítima Internacional, así como con la normativa ambiental nacional aplicable.
- 9.2. Pueden otorgarse incentivos adicionales a las empresas que incorporen tecnologías limpias en sus naves, tales como:
- a) Sistemas de propulsión híbrida, eléctrica o de bajas emisiones.
  - b) Uso de combustibles alternativos sostenibles.
  - c) Tecnologías de eficiencia energética certificadas.
- 9.3. Los incentivos señalados en el párrafo 9.2 están sujetos a lo siguiente:
- a) Certificación técnica emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en coordinación con el Ministerio del Ambiente (MINAM).
  - b) Acreditación del uso efectivo de la tecnología en operaciones de cabotaje.
  - c) Demostración de reducción verificable de emisiones o impacto ambiental.
- 9.4. Los límites y el control de incentivos se sujetan a lo siguiente:
- a) Los incentivos deben establecerse dentro de los límites presupuestales y tributarios definidos por el Ministerio de Economía y Finanzas.
  - b) No pueden acumularse con otros beneficios tributarios o financieros del presente régimen cuando ello implique que el apoyo estatal supere el 50 % del costo total de la inversión.
- 9.5. Se crea la "Certificación Verde", que es otorgada por el MTC y el MINAM a los astilleros que cumplan estándares ambientales sostenibles.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

### **PRIMERA. Reglamentación**

El Poder Ejecutivo, con el refrendo de los ministros de Transportes y Comunicaciones, de Economía y Finanzas, de la Producción y de Defensa, reglamenta la presente ley en un plazo de ciento ochenta días calendario contados a partir de su entrada en vigor.

## **SEGUNDA. Costo fiscal del régimen de reinversión de utilidades**

El Ministerio de Economía y Finanzas elabora y publica anualmente la estimación del costo fiscal del régimen de reinversión de utilidades y evalúa su continuidad en función de su sostenibilidad fiscal e impacto económico, pudiendo proponer su modificación o suspensión.

## **TERCERA. Adecuación del Reglamento**

El Poder Ejecutivo adecua el Reglamento de la Ley 28583, aprobado por el Decreto Supremo 014-2011-MTC, a la incorporación dispuesta en la presente ley en un plazo de ciento ochenta días calendario contados a partir de su entrada en vigor.

### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

#### **ÚNICA. Adecuación de las embarcaciones que realizan cabotaje nacional a las condiciones de mantenimiento**

Las embarcaciones de bandera nacional que operen en cabotaje disponen de un plazo de veinticuatro meses contados a partir a la entrada en vigor de la presente ley para adecuarse a las condiciones de mantenimiento establecidas en la presente ley y su reglamento, las cuales deben ser compatibles con la normativa técnica emitida por la Autoridad Marítima Nacional y con los estándares internacionales de clasificación naval reconocidos.

La verificación del cumplimiento está a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, conforme a sus competencias.

El incumplimiento de las condiciones señaladas da lugar a la suspensión o pérdida del acceso a los beneficios establecidos en la presente ley, según corresponda.

### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA**

#### **ÚNICA. Incorporación del artículo 16 en la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional**

Se incorpora el artículo 16 en la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, con el siguiente texto:

##### **"Artículo 16. Preferencia en el otorgamiento de permisos de operación y reservas de carga**

Las empresas navieras nacionales que operen 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 del gas natural licuado en tráfico de cabotaje, siempre que cumplan las especificaciones técnicas aplicables".



  
**Juan Carlos Mori Celis**  
Presidente

Comisión de Transportes y Comunicaciones

Lima, ... de junio de 2026.

**Sustento:** Se recoge sugerencias del Área Técnica Legislativa por lo que se incluye mejoras en la redacción.