CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00632-2026-2031-CD
RU 46916-CD
21 OCTUBRE 2026 03:46 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: EBOHORQUEZ

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 3 DE LA LEY N.°30580 PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA Y FACILITAR LA PARTICIPACIÓN DE EMBARCACIONES NACIONALES Y EXTRANJERAS ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA

La Diputada de la República que suscribe, **NORMA MARTINA YARROW LUMBRERAS**, integrante del Grupo Parlamentario Renovación Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 103 al 106 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente Proposición Legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 3 DE LA LEY N.°30580 PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA Y FACILITAR LA PARTICIPACIÓN DE EMBARCACIONES NACIONALES Y EXTRANJERAS ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA

Artículo único. Modificación del artículo 3 de la Ley N°30580
Se modifica el artículo 3 de la Ley N.°30580, Ley que modifica la Ley N.°28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, para promover el cabotaje en las operaciones de comercio exterior, en los siguientes términos:

> **"Artículo 3. Autorización extraordinaria de cabotaje para garantizar la continuidad de la cadena logística en situaciones de emergencia**
>
> 3.1. Ante situaciones de emergencia derivadas de desastres naturales u otros acontecimientos constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza, de manera excepcional y temporal, la prestación de servicios de cabotaje marítimo para la atención de la emergencia, garantizar el abastecimiento de la población y el restablecimiento de la infraestructura y los servicios esenciales afectados, asegurando la continuidad de la cadena logística nacional.
>
> 3.2. Las autorizaciones extraordinarias comprenden el transporte directamente vinculado con la atención de las necesidades derivadas de la emergencia, de acuerdo con lo siguiente:
>
> a) Alimentos, medicamentos, insumos médicos, agua potable y otros bienes esenciales para el abastecimiento de la población afectada.
> b) Puentes modulares, estructuras metálicas, maquinaria pesada, equipos, materiales de construcción y demás bienes indispensables para la rehabilitación y el restablecimiento de la infraestructura de transporte y los servicios esenciales afectados por la emergencia.
> c) Insumos, equipos y mercancías indispensables para evitar la paralización o permitir la reanudación de las actividades productivas de las zonas

afectadas, cuando su transporte terrestre se encuentre interrumpido o gravemente limitado como consecuencia de la emergencia.

d) Personas, bienes y productos destinados a la atención de emergencias y ayuda humanitaria, incluida la evacuación de personas afectadas y el traslado de personal destinado a la atención de la emergencia.

3.3. Las autorizaciones extraordinarias pueden otorgarse a empresas navieras, pesqueras, turísticas y afines, nacionales o extranjeras, que cuenten con los títulos habilitantes correspondientes a su actividad y con embarcaciones técnicamente aptas para el transporte requerido.

La participación de embarcaciones de bandera nacional o extranjera se sujeta a la normativa aplicable según la bandera de la nave, el tipo de operación y la carga transportada.

Los operadores y las embarcaciones que ya se encuentren habilitados para realizar las operaciones de cabotaje requeridas no necesitan obtener adicionalmente la autorización extraordinaria prevista en este artículo.

3.4. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones atiende prioritariamente las solicitudes de autorización extraordinaria de cabotaje, mediante los procedimientos, canales de atención y registros existentes.

La atención prioritaria y el otorgamiento de la autorización no eximen del cumplimiento de las condiciones de seguridad de la navegación, protección de la vida humana, certificación de las embarcaciones, prevención de la contaminación y demás exigencias técnicas, sanitarias y ambientales aplicables, ni sustituyen las competencias de la Autoridad Marítima Nacional y de las demás entidades competentes.

3.5. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Portuaria Nacional y las demás entidades competentes coordinan, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, las actuaciones necesarias para facilitar las operaciones de embarque y desembarque comprendidas en el presente artículo, considerando la capacidad operativa de los terminales portuarios y las condiciones de seguridad.

3.6. El acto que otorga la autorización extraordinaria precisa las embarcaciones, las operaciones, el ámbito geográfico y el plazo de vigencia autorizados, en función de las necesidades derivadas de la emergencia.

La autorización puede prorrogarse mediante decisión motivada que sustente la persistencia de dichas necesidades. Su vigencia y sus prórrogas no pueden extenderse más allá de la subsistencia de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

Las medidas previstas en el presente artículo no modifican los regímenes tarifarios aplicables ni las obligaciones establecidas en los contratos de concesión portuaria»

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación reglamentaria

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adecúa las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de la presente ley, en un plazo máximo de sesenta días calendario contados a partir de su entrada en vigor. La adecuación reglamentaria no suspende la aplicación de las disposiciones vigentes que permiten autorizar el servicio de cabotaje para fines de ayuda humanitaria.

SEGUNDA. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAELLA MALCA Jose Isidro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 11:51:16-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DE PAZ LANCHO Leo Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2026 19:50:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2026 19:31:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2026 19:32:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YALTA SOTELO Carlos Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 09:06:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 09:56:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2026 14:28:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CIPRIANI THORNE Javier Jose Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 09:46:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAZAN CALDERON Diego Alonso Fernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 13:48:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: KRKLEC TORRES Frank FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 12:09:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YONZ NUÑEZ Mady Veronica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 10:56:17-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARANDA VASQUEZ Christian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2026 21:23:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHANG APUY Felix See Hung FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 11:44:04-0500

FUNDAMENTOS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

Nuestro país está altamente expuesto a fenómenos naturales que afectan la infraestructura de transporte y la continuidad de las actividades económicas. Entre ellos, el Fenómeno El Niño representa uno de los principales riesgos para la conectividad terrestre, debido a las lluvias intensas, inundaciones y huaicos que pueden ocasionar daños en carreteras, puentes y otras infraestructuras esenciales, especialmente en las regiones de la costa norte.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), entre enero y el 17 de julio de 2026 se registraron 1,091 emergencias viales ocasionadas por lluvias intensas, huaicos, derrumbes y otros fenómenos naturales en los 24 departamentos del país[1]. Entre las regiones con mayor número de incidencias destacan Cajamarca (109) y Piura (108), lo que evidencia la vulnerabilidad de la infraestructura vial frente a estos eventos.

Asimismo, el MTC informó que, en junio de 2026, inició la adquisición de estructuras metálicas para 52 puentes modulares, destinados a restablecer o mejorar la conectividad en zonas afectadas por fenómenos naturales y otras condiciones adversas[2]. Esta necesidad de movilizar estructuras y equipos de gran volumen refuerza la importancia de contar con alternativas de transporte para atender oportunamente las emergencias.

La interrupción de las principales vías terrestres genera dificultades para el traslado de alimentos, medicamentos, insumos médicos y productos de primera necesidad hacia las zonas afectadas. También, limita la distribución de mercancías, incrementa los costos de transporte y puede ocasionar pérdidas de productos perecibles, afectando tanto a los consumidores como a los productores y comerciantes.

Esta problemática también compromete la capacidad de respuesta y recuperación frente a los desastres. Cuando las carreteras y los puentes resultan dañados, se requiere movilizar oportunamente estructuras metálicas, puentes modulares, maquinaria pesada, equipos y materiales de construcción para restablecer la conectividad. Sin embargo, el deterioro o la interrupción de las propias rutas terrestres dificulta el traslado de estos bienes, prolongando el aislamiento de las localidades y retrasando la rehabilitación de la infraestructura afectada.

Frente a estas circunstancias, el transporte marítimo de cabotaje constituye una alternativa para mantener el movimiento de mercancías entre puertos nacionales y reducir la dependencia de las carreteras. No obstante, su aprovechamiento durante situaciones de emergencia requiere contar con embarcaciones adecuadas para

[1] Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2026, 17 de julio). MTC atendió más de 1090 emergencias viales y restableció el tránsito en el 91 % de los casos en lo que va del año. Plataforma Digital Única del Estado Peruano. https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1420293-mtc-atendio-mas-de-1090-emergencias-viales-y-restablecio-el-transito-en-el-91-de-los-casos-en-lo-que-va-del-ano?utm

[2] Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2026). MTC adquirirá 52 puentes modulares que conectarán diversas regiones del país. Plataforma Digital Única del Estado Peruano. https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1388191-mtc-adquirira-52-puentes-modulares-que-conectaran-diversas-regiones-del-pais?utm

distintos tipos de carga, disponibilidad de servicios de transporte y condiciones operativas que permitan responder oportunamente a las necesidades de abastecimiento y recuperación.

Un ejemplo de ello es el traslado marítimo de 20 puentes modulares desde el Callao hacia Paita, realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en octubre de 2026[3], como parte de las acciones de preparación frente al Fenómeno El Niño. Según informó el sector, el transporte de estas estructuras por vía terrestre habría requerido aproximadamente 160 viajes, mientras que su traslado marítimo permitió movilizarlas en un solo zarpe. Esta experiencia demuestra la importancia de aprovechar el cabotaje para facilitar el transporte de equipos y materiales destinados a recuperar la infraestructura vial.

Ahora bien, en el ámbito normativo, el artículo 3 de la Ley N.°30580 contempla la autorización excepcional de servicios de cabotaje durante emergencias para el transporte de personas, bienes y productos con fines de ayuda humanitaria. Por su parte, el Decreto Legislativo N.°1413[4], modificado por la Ley N.°32049[5], permite la participación de operadores nacionales y extranjeros en el transporte marítimo de cabotaje.

Si bien estas disposiciones facilitan el desarrollo de la actividad, el régimen extraordinario previsto en la Ley N.°30580[6] no contempla expresamente la continuidad de la cadena logística comercial ni el traslado de maquinaria, puentes modulares y otros bienes destinados a recuperar infraestructura crítica. Ello no significa que su transporte se encuentre prohibido, sino que estas necesidades no están desarrolladas de manera específica dentro de dicho régimen excepcional.

En ese contexto, el problema público que aborda la presente iniciativa es la insuficiente articulación del régimen extraordinario de cabotaje con las necesidades de abastecimiento y recuperación de infraestructura durante situaciones de emergencia, especialmente aquellas ocasionadas por el Fenómeno El Niño. Esta situación plantea la necesidad de fortalecer las herramientas legales que permitan aprovechar oportunamente la capacidad de transporte marítimo disponible, incluyendo embarcaciones nacionales y extranjeras, cuando las vías terrestres resulten gravemente afectadas.

Por ello, la propuesta legislativa busca ampliar el alcance del artículo 3 de la Ley N.°30580, para facilitar la continuidad de la cadena logística de bienes esenciales y el transporte de equipos y materiales necesarios para la recuperación de infraestructura crítica, sin alterar las condiciones generales de acceso al cabotaje ni las exigencias de seguridad marítima vigentes.

---

[3] Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2026). MTC inició traslado marítimo de 20 puentes modulares hacia Piura ante el Fenómeno El Niño. Plataforma Digital Única del Estado Peruano. https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1452569-mtc-inicio-traslado-maritimo-de-20-puentes-modulares-hacia-piura-ante-el-fenomeno-el-nino?utm

[4] Poder Ejecutivo del Perú. (2018, 13 de septiembre). Decreto Legislativo N.° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga. Diario Oficial El Peruano. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1691026-2

[5] Congreso de la República del Perú. (2024, 6 de junio). Ley N.° 32049, Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo N.° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga. Diario Oficial El Peruano. https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/5644790-32049

[6] Congreso de la República del Perú. (2017, 8 de junio). Ley N.° 30580, Ley que modifica la Ley N.° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, para promover el cabotaje en las operaciones de comercio exterior. Diario Oficial El Peruano. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1530370-3

2. OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Objetivo general

Garantizar la continuidad de la cadena logística nacional ante situaciones de emergencia, especialmente aquellas ocasionadas por el Fenómeno El Niño, mediante la ampliación del régimen extraordinario de cabotaje marítimo previsto en el artículo 3 de la Ley N.°30580, a fin de facilitar el abastecimiento de bienes esenciales, el transporte de materiales y equipos para la recuperación de infraestructura crítica y la participación de embarcaciones nacionales y extranjeras cuando la capacidad de transporte disponible resulte insuficiente.

Objetivos específicos

a) Garantizar la continuidad del abastecimiento de bienes esenciales. Facilitar el transporte marítimo de alimentos, medicamentos, insumos médicos y productos de primera necesidad hacia las zonas afectadas por la interrupción de las vías terrestres, contribuyendo a reducir el riesgo de desabastecimiento.
b) Facilitar la recuperación de infraestructura crítica. Promover el traslado oportuno de puentes modulares, estructuras metálicas, maquinaria pesada, equipos y materiales necesarios para rehabilitar carreteras, restablecer la conectividad y recuperar los servicios esenciales afectados por situaciones de emergencia.
c) Ampliar la capacidad de respuesta del transporte marítimo. Facilitar la participación extraordinaria de empresas y embarcaciones nacionales y extranjeras técnicamente adecuadas, cuando los servicios disponibles resulten insuficientes para atender las necesidades logísticas derivadas de la emergencia.
d) Agilizar la atención de operaciones extraordinarias de cabotaje. Promover la atención prioritaria de las solicitudes de autorización mediante los procedimientos y registros existentes, manteniendo las exigencias de seguridad marítima, certificación de embarcaciones y protección ambiental.
e) Contribuir a la continuidad de las actividades económicas y productivas. Facilitar el traslado de insumos, equipos y mercancías necesarios para reducir las interrupciones en las cadenas de suministro y favorecer la recuperación económica de las zonas afectadas.

3. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

La regulación del cabotaje marítimo en el Perú tiene como antecedentes la Ley N.°28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, que establece el marco para el desarrollo de esta actividad; y la Ley N.°30580, cuyo artículo 3 contempla la autorización excepcional de cabotaje para fines de ayuda humanitaria durante situaciones de emergencia.

Posteriormente, el Decreto Legislativo N.°1413 estableció medidas para promover y facilitar el transporte marítimo de cabotaje de pasajeros y carga. Este marco fue

complementado por la Ley N.°32049, que facilita la participación de operadores nacionales y extranjeros. Finalmente, la Ley N.°32706, aprobada en 2026, incorporó disposiciones orientadas al desarrollo del cabotaje y al fortalecimiento de la industria naval nacional.

Durante el periodo parlamentario 2021-2026 se presentaron iniciativas orientadas a promover el cabotaje marítimo y fortalecer su competitividad.

Entre ellas destaca el Proyecto de Ley N.°5175/2022-PE[7], presentado por el Poder Ejecutivo, que dio origen a la Ley N.°32049, destinada a facilitar la participación de operadores nacionales y extranjeros en el cabotaje. Asimismo, los Proyectos de Ley N.°9659/2024-CR[8] y N.°14514/2025-CR[9] fueron acumulados y dieron origen a la Ley N.°32706, orientada al desarrollo del cabotaje y al fortalecimiento de la industria naval nacional.

A diferencia de estas iniciativas, la presente propuesta busca fortalecer el régimen extraordinario de cabotaje durante situaciones de emergencia, facilitando el abastecimiento de bienes esenciales y el traslado de equipos y materiales para la recuperación de infraestructura crítica, con la participación de embarcaciones nacionales y extranjeras, conforme a la normativa vigente.

4. SECTORES COMPRENDIDOS Y BENEFICIARIOS

La presente iniciativa legislativa comprende al sector Transportes y Comunicaciones, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI), conforme a sus respectivas competencias.

También, involucra a las empresas navieras, pesqueras, turísticas y operadores logísticos, nacionales y extranjeros, que participen en el transporte marítimo de cabotaje durante situaciones de emergencia.

Los principales beneficiarios son las poblaciones de las zonas afectadas, al facilitarse el abastecimiento de bienes esenciales; las entidades responsables de la recuperación de infraestructura crítica; y los productores, comerciantes y empresas que requieren mantener sus cadenas de suministro.

5. IDENTIFICACIÓN DE LA NORMA QUE SE MODIFICA

La presente iniciativa legislativa propone modificar únicamente el artículo 3 de la Ley N.°30580, Ley que modifica la Ley N.°28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, para promover el cabotaje en las operaciones de comercio exterior.

La modificación busca ampliar el régimen extraordinario de cabotaje, actualmente orientado a la ayuda humanitaria, para facilitar también la continuidad del

[7] Congreso de la República del Perú. (2023). Proyecto de Ley N.° 5175/2022-PE, que modifica el Decreto Legislativo N.° 1413 para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/5175
[8] Congreso de la República del Perú. (2024). Proyecto de Ley N.° 9659/2024-CR [Proyecto de ley]. Sistema de Proyectos de Ley del Congreso de la República https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/9659
[9] Congreso de la República del Perú. (2026). Proyecto de Ley N.° 14514/2025-CR [Proyecto de ley]. Sistema de Proyectos de Ley del Congreso de la República. https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/14514

abastecimiento y el traslado de bienes destinados a la recuperación de infraestructura crítica durante situaciones de emergencia.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Ley N.°30580, Ley que modifica la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, para promover el cabotaje en las operaciones de comercio exterior **Artículo 3. Autorización de cabotaje en situaciones de emergencia en el país** En el caso de emergencias originadas por circunstancias fortuitas como de fuerza mayor en el país, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza la prestación del servicio de cabotaje a empresas navieras, pesqueras y afines, cuyas embarcaciones cumplan con las condiciones necesarias para transportar personas, bienes y productos para fines de ayuda humanitaria.	**Ley N.°30580, Ley que modifica la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, para promover el cabotaje en las operaciones de comercio exterior** **Artículo 3. Autorización extraordinaria de cabotaje para garantizar la continuidad de la cadena logística en situaciones de emergencia** 3.1. Ante situaciones de emergencia derivadas de desastres naturales u otros acontecimientos constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza, de manera excepcional y temporal, la prestación de servicios de cabotaje marítimo para la atención de la emergencia, garantizar el abastecimiento de la población y el restablecimiento de la infraestructura y los servicios esenciales afectados, asegurando la continuidad de la cadena logística nacional. 3.2. Las autorizaciones extraordinarias comprenden el transporte directamente vinculado con la atención de las necesidades derivadas de la emergencia, de acuerdo con lo siguiente: a) Alimentos, medicamentos, insumos médicos, agua potable y otros bienes esenciales para el abastecimiento de la población afectada. b) Puentes modulares, estructuras metálicas, maquinaria pesada, equipos, materiales de construcción y demás bienes indispensables para la rehabilitación y el restablecimiento de la infraestructura de transporte y los servicios esenciales afectados por la emergencia. c) Insumos, equipos y mercancías indispensables para evitar la paralización o permitir la reanudación de las actividades productivas de las zonas afectadas, cuando su transporte terrestre se encuentre interrumpido o gravemente limitado como consecuencia de la emergencia. d) Personas, bienes y productos destinados a la atención de emergencias y ayuda humanitaria, incluida la evacuación de personas afectadas y el traslado de personal destinado a la atención de la emergencia. 3.3. Las autorizaciones extraordinarias pueden otorgarse a empresas navieras, pesqueras, turísticas y afines, nacionales o extranjeras, que cuenten con los títulos habilitantes correspondientes a su actividad y con embarcaciones técnicamente aptas para el transporte requerido.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
	La participación de embarcaciones de bandera nacional o extranjera se sujeta a la normativa aplicable según la bandera de la nave, el tipo de operación y la carga transportada. Los operadores y las embarcaciones que ya se encuentren habilitados para realizar las operaciones de cabotaje requeridas no necesitan obtener adicionalmente la autorización extraordinaria prevista en este artículo. 3.4. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones atiende prioritariamente las solicitudes de autorización extraordinaria de cabotaje, mediante los procedimientos, canales de atención y registros existentes. La atención prioritaria y el otorgamiento de la autorización no eximen del cumplimiento de las condiciones de seguridad de la navegación, protección de la vida humana, certificación de las embarcaciones, prevención de la contaminación y demás exigencias técnicas, sanitarias y ambientales aplicables, ni sustituyen las competencias de la Autoridad Marítima Nacional y de las demás entidades competentes. 3.5. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Portuaria Nacional y las demás entidades competentes coordinan, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, las actuaciones necesarias para facilitar las operaciones de embarque y desembarque comprendidas en el presente artículo, considerando la capacidad operativa de los terminales portuarios y las condiciones de seguridad. 3.6. El acto que otorga la autorización extraordinaria precisa las embarcaciones, las operaciones, el ámbito geográfico y el plazo de vigencia autorizados, en función de las necesidades derivadas de la emergencia. La autorización puede prorrogarse mediante decisión motivada que sustente la persistencia de dichas necesidades. Su vigencia y sus prórrogas no pueden extenderse más allá de la subsistencia de las condiciones que justificaron su otorgamiento. Las medidas previstas en el presente artículo no modifican los regímenes tarifarios aplicables ni las obligaciones establecidas en los contratos de concesión portuaria».

6. ANÁLISIS DE COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa busca garantizar la continuidad del abastecimiento y facilitar el transporte de bienes esenciales durante situaciones de emergencia, especialmente ante los efectos del Fenómeno El Niño.

Beneficios

La propuesta permitirá contar con mayores alternativas de transporte marítimo para trasladar alimentos, medicamentos, maquinaria y materiales necesarios para recuperar la infraestructura afectada. Asimismo, facilitará la participación de embarcaciones nacionales y extranjeras cuando la capacidad de transporte disponible resulte insuficiente, contribuyendo a reducir el riesgo de desabastecimiento y las pérdidas económicas ocasionadas por la interrupción de las vías terrestres.

Costos

La iniciativa no crea nuevas entidades públicas ni establece subsidios o beneficios tributarios. Su implementación se realizará mediante las competencias y recursos de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al tesoro público. Los servicios de transporte que se requieran estarán sujetos a los costos de contratación correspondientes.

Impacto ambiental

La propuesta mantiene las exigencias de seguridad marítima y protección ambiental establecidas en la normativa vigente.