

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Lima, 17 de julio de 2026

OFICIO N° 209 -2026 -PR

Señor
FERNANDO MIGUEL ROSPIGLIOSI CAPURRO
Primer Vicepresidente
Encargado de la Presidencia del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, a fin de otorgar la facultad de ejecución coactiva a la Autoridad Portuaria Nacional.

Mucho estaremos que se sirva disponer su trámite con el carácter de MUY URGENTE, según lo establecido por el artículo 105° de la Constitución Política del Perú.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovar los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA
Presidente de la República

LUIS ENRIQUE ARROYO SÁNCHEZ
Presidente del Consejo de Ministros



Proyecto de Ley



EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:



LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27943, LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, A FIN DE OTORGAR LA FACULTAD DE EJECUCIÓN COACTIVA A LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

Artículo Único. Incorporación del literal z) en el artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se incorpora el literal z) en el artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, en los términos siguientes:



“Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional

La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en lo técnico normativo, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las atribuciones son:

(...)

z) Exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la normativa sobre la materia.”

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los



.....
JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA
Presidente de la República

.....
LUIS ENRIQUE ARROYO SÁNCHEZ
Presidente del Consejo de Ministros

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27943, LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, A FIN DE OTORGAR LA FACULTAD DE EJECUCIÓN COACTIVA A LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

I. OBJETO

La presente Ley tiene por objeto modificar la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante **LSPN**), a fin de otorgar a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante **APN**) la facultad de ejecutar coactivamente el cobro de multas y otras obligaciones administrativas.

II. FINALIDAD

La presente Ley tiene por finalidad fortalecer el régimen sancionador a cargo de la APN, para que pueda hacer cumplir, incluso por la vía de la ejecución coactiva, las decisiones administrativas emitidas en el ejercicio de su potestad sancionadora, de una manera efectiva, asegurando el cobro de las multas impuestas por infracciones a la normativa que regula la actividad portuaria, las que, de otro modo, podrían quedar impagas. Ello repercutirá en la mejora de la gobernanza y la confianza en la gestión de la APN para tener un Sistema Portuario Nacional más seguro y eficiente.

III. MARCO JURÍDICO

El 1 de marzo de 2003 se publicó en el diario oficial El Peruano, la LSPN, que tiene por objeto regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. Además, de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

La LSPN fue modificada por: (i) la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional; (ii) el Decreto Legislativo N° 1022, Decreto Legislativo que modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley N° 27943; (iii) Decreto Legislativo N° 1430, Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N° 714, declaran de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban normas correspondientes; y, iv) la Ley N° 32048, Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

El 6 de junio de 2024 se publicó en el diario oficial El Peruano la Ley N° 32048, Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario mediante la cual se modifican los artículos 9, 10 y 11 de la LSPN. Además, mediante su Segunda Disposición Complementaria Final se prescribe la adecuación de estas modificaciones al Reglamento de la LSPN, a propuesta de la APN, en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la referida ley.

La LSPN fue reglamentada mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, publicado en el diario oficial El Peruano el 4 de febrero de 2004.

Mediante Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, cuyo Texto Único Ordenado es aprobado por Decreto Supremo N° 018-2008-JUS, se establece el marco legal de los actos de ejecución coactiva que corresponde a todas las entidades de la Administración Pública.

Asimismo, el Reglamento de la Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, aprobado por Decreto Supremo N° 069-2003-EF, norma la naturaleza, finalidad, funciones, requisitos y el procedimiento de ejecución coactiva que ejercen las entidades de la Administración Pública Nacional, en virtud de las facultades otorgadas por leyes específicas, y en el marco de lo establecido por la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva.

Por su parte, sobre la potestad sancionadora de la APN, en el numeral 31.1 del artículo 31 de la LSPN se establece lo siguiente:

“Artículo 31.- Potestad sancionadora

31.1 La Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales, en primera instancia, cuentan con la potestad sancionadora establecida para las entidades públicas por la Ley N° 27444. Proponen al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su ratificación el reglamento del régimen general de infracciones y sanciones para la actividad portuaria, en el ámbito que le otorga la presente Ley. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación y sanciones se establecerán en el Reglamento.

(...).”

De esta forma, la APN ejerce potestad sancionadora en el ámbito de su competencia, correspondiente a las actividades y/o los servicios portuarios en el territorio nacional.

De acuerdo con el numeral 4.1 del artículo 4 del Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2008-MTC (en adelante **RRGISAP**), la APN, a través de sus órganos competentes, es la encargada de supervisar el cumplimiento del marco legal establecido en materia portuaria, a través de acciones de inspección y control de las actividades y/o servicios portuarios, los cuales son ejecutados de oficio, por solicitud motivada de cualquier entidad pública o por denuncia.

Por otro lado, el artículo 10 del RRGISAP establece que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la LSPN, constituye infracción a la normatividad correspondiente a las actividades y/o servicios portuarios prestados en el ámbito de competencia de la APN, toda acción u omisión que como tal se encuentre tipificada en dicho Reglamento.

De acuerdo con el artículo 3 del RRGISAP, éste es aplicable a todas las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades y/o servicios portuarios en el territorio nacional, así como también a todas aquellas que se encuentren comprendidas en el ámbito de competencia de la APN y cuya acción u omisión se encuentre tipificada como infracción y sea objeto de sanción de acuerdo a lo estipulado en dicho Reglamento.

En consecuencia, la presente Ley se encuentra dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante **MTC**).



IV. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

4.1. Identificación del problema público

El problema público que corresponde a la modificación de la LSPN es el establecido en el numeral 1 de la “Agenda Temprana de la Autoridad Portuaria Nacional 2026-2027”, aprobada por Resolución de Presidencia de Directorio N° 0007-2026-APN-PD del 26 de enero de 2026, identificado como “Imposibilidad de ejecutar coactivamente las multas impuestas por la APN”.

4.2. Análisis del estado actual de la situación fáctica que se pretende regular o modificar

En los siguientes cuadros se puede apreciar que, como consecuencia de que la APN no cuenta con la facultad de ejecución coactiva, si bien se ha solicitado el cobro de las acreencias derivadas de multas impuestas en el ejercicio de la potestad sancionadora, existen varias deudas cuya exigibilidad ha prescrito y otras que se encuentran por prescribir, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 233 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2026-JUS (en adelante TUO de la LPAG).

En el siguiente cuadro se detallan veintisiete (27) Resoluciones de Multa pendientes de pago, las cuales cumplen con el plazo de prescripción de dos (2) años desde la fecha de notificación. El monto total adeudado asciende a S/ 1,321,220.59:

CUADRO 1: Resoluciones de multa pendientes de pago

RESOLUCIÓN DE MULTAS QUE CUMPLEN PLAZO DE PRESCRIPCIÓN 2 AÑOS (NO HAN SOLICITADO PRESCRIPCIÓN)									
N°	Administrado	N° Resolución de Multa	Fecha Resolución de	N° Carta	Fecha Notificación	UIT	VALOR DE LA	TOTAL	EXPEDIENTE
1	20356679911-AGENCIA MARITIMA Y NAVIERA MARKING S.A.	0251-2010-APN-GG	09/06/2010	0356-2010-APN/GG	15/06/2010	0.50	5350.00	2,675.00	201400005869
2	20430349305-AGENCIA FLUVIAL LOS HERMANOS PANDURO S.A.C.	0442-2013-APN-GG	18/03/2013	1047-2013-APN/GG	03/10/2013	15.00	5350.00	80,250.00	201200003388
3	20168324562-AGENCIA NAVIERA FLUVIAL MARITIMA MARIO CÉSAR E.I.R.L.	0376-2014-APN-GG	3/07/2014	834-2014-APN/GG	08/07/2014	20.20	5350.00	108,070.00	201200005259
4	20477811834-SERVITRED SAC	0111-2016-APN-GG	23/02/2016	109-2016-APN/GG	10/03/2016	6.00	5350.00	32,100.00	201500006131
5	20333267951-FORESTAL IBERIA Y SERVICIOS FLUVIALES E.I.R.L.	0327-2016-APN-GG	30/06/2016	438-2016-APN/DOMA	07/07/2016	1.00	5350.00	5,350.00	201300008937
6	20433333755-NAVIERA FLUVIAL MEZA E.I.R.L.	0332-2016-APN-GG	17/08/2016	573-2016-APN/DOMA	26/08/2016	10.00	5350.00	53,500.00	201300001751
7	10253351244-LUIS ENRIQUE MONTESINOS CHAVEZ	0446-2016-APN-GG	20/03/2016	660-2016-APN/DOMA	30/03/2016	5.10	5350.00	27,285.00	201500003362
8	20528466544-NAVIERA LLEMIBEL SAC	0470-2016-APN-GG	28/03/2016	694-2016-APN/DOMA	10/10/2016	20.00	5350.00	107,000.00	201300002484
9	20483345583-PROVEEDURIA Y SERVICIOS GENERALES ALBUJAR S.R.L.	0535-2016-APN-GG	06/12/2016	817-2016-APN/DOMA	22/12/2016	6.00	5350.00	32,100.00	201500002634
10	20507815116-AGUATICA BUCEO E.I.R.L.	0658-2016-APN-GG	23/12/2016	013-2017-APN/DOMA	13/01/2017	5.10	5350.00	27,285.00	201600002385
11	20544432711-PELLUTE E.I.R.L.	0656-2016-APN-GG	23/12/2016	011-2017-APN/DOMA	13/01/2017	6.00	5350.00	32,100.00	201600005711
12	20518963472-FENIX MARITIME SAC	0037-2017-APN-GG	23/02/2017	037-2017-APN/DOMA	23/02/2017	5.10	5350.00	27,285.00	201500012724
13	20544432711-PELLUTE E.I.R.L.	0197-2017-APN-GG	07/04/2017	205-2017-APN/DOMA	19/04/2017	5.10	5350.00	27,285.00	201600005711
14	20549004220-CORAL BAY SAC	0673-2017-APN-GG	20/12/2017	665-2017-APN/DOMA	20/12/2017	8.00	5350.00	42,800.00	201500012846
15	20565658922-ICHIBAN SHIPS CHANDLER	0692-2017-APN-GG	20/12/2017	663-2017-APN/DOMA	20/12/2017	5.10	5350.00	27,285.00	201500012668
16	20548161381-SEA SPEED S.A.C.	0010-2018-APN-GG	30/01/2018	107-2018-APN/DOMA	30/01/2018	10.00	5350.00	53,500.00	202000003301
17	20520782967-YACHT MARITIME DOCUMENT SAC	0453-2020-APN-GG	23/12/2020	RESOLUCIÓN	11/01/2021	0.10	5350.00	535.00	201900000066
18	20548161381-SEA SPEED S.A.C.	0446-2022-APN-GG	03/10/2022	RESOLUCIÓN	10/10/2022	11.00	5350.00	58,850.00	202000003301
19	20529822601-EMSO GENERAL SERVICES E.I.R.L.	0523-2022-APN-GG	11/11/2022	ACTA DE NOTIFICACIÓN	03/12/2022	11.00	5350.00	58,850.00	202100363664
20	20603847621-SERVICE LEADER MARITIME S.A.C.	0083-2023-APN-GG	06/02/2023	RESOLUCIÓN	13/02/2023	10.00	5350.00	53,500.00	202200006383
21	20601924774-POSEIDON SERVICES E.I.R.L.	0170-2023-APN-GG	08/03/2023	CORREO	22/03/2023	Fracionamiento	Fracionamiento	13,680.53	202200001401
22	20481627118-COMERCIALIZADORA JANINA E.I.R.L.	0244-2023-APN-GG	14/04/2023	RESOLUCIÓN	17/04/2023	20.10	5350.00	107,535.00	202200006150
23	10023373223-SERNAGUE CHORRES CÉSAR AMIBAL	0191-2023-APN-GG	20/03/2023	ACTA DE NOTIFICACIÓN	25/05/2023	8.00	5350.00	42,800.00	202200350085
24	20393329252- EMPRESA MAGIN PIO S.A.C.	0461-2023-APN-GG	25/07/2023	RESOLUCIÓN	03/08/2023	1.00	5350.00	5,350.00	202300000245
25	20508465411- DIAZ MARINE SERVICES S.A.C.	0439-2023-APN-GG	10/08/2023	ACTA DE NOTIFICACIÓN	28/08/2023	10.00	5350.00	53,500.00	202200390663
26	20508555623- RIBERAS DELMAR SAC (LSA ENTERPRISES PERU SAC)	036-2011-APN/GG	11/01/2023	OF-0644-2023-MTC/07	26/03/2023	37.00	5350.00	197,950.00	202300004889
27	20601063574- SERVICIOS MULTIPLES AE & Y SAC	0538-2023-APN-GG	25/03/2023	CORREO	25/10/2023	8.00	5350.00	42,800.00	202200320288
TOTAL							S/	1,321,220.59	

Fuente: APN

En el siguiente cuadro se detallan ocho (8) Resoluciones de Multa que han sido declaradas prescritas, con un monto total de S/ 216,815.00:

CUADRO 2: Resoluciones de multa declaradas prescritas

RESOLUCIÓN DE MULTAS DECLARADAS PRESCRITAS											
N°	Administrado	N° Resolución de Multa	Fecha Resolución de Multa	N° Carta	Fecha Notificación	UIT	VALOR DE LA UIT	TOTAL	EXPEDIENTE	N° RGG PRESCRIPCIÓN	Fecha Notificación
1	REPRESENTACIONES LEGALES, COMERCIALES MARITIMAS EIRL	0471-2016-APN-GG	07/10/2016	695-2016-APN/DOMA	09/10/2016	5.1	5,150.00	26,265.00	201500012652	RGG EN TRAMITE POR UAJ	
2	20100010136-COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	0539-2016-APN-GG	03/11/2016	758-2016-APN/DOMA	14/11/2016	5.1	5,150.00	26,265.00	201500001935	N° 0324-2024-APN-GG	17.05.2024
3	20268141639-TRANSPORTES GIRASOLES S.A.C.	0620-2016-APN-GG	14/12/2016	840-2016-APN/DOMA	19/12/2016	5.1	5,150.00	26,265.00	201500004731	N° 0308-2024-APN-GG	22.05.2024
4	20543607208-FULL AHEAD SAC	0617-2016-APN-GG	13/12/2016	839-2016-APN/DOMA	21/12/2016	6	5,150.00	30,900.00	201500007007	N° 0313-2024-APN-GG	29.05.2024
5	20543607208-FULL AHEAD SAC	0196-2017-APN-GG	18/04/2017	203-2017-APN/DOMA	18/04/2017	5.5	5,150.00	28,325.00	201500007007	N° 0313-2024-APN-GG	29.05.2024
6	20546048404-SERVICIOS GENERALES CAMPANA S.A.C.	0139-2017-APN-GG	03/03/2017	205-2017-APN/DOMA	19/04/2017	5.1	5,150.00	26,265.00	201500012613	N° 0498-2024-APN-GG	07.08.2024
7	L & LR REPRESENTACIONES Y SERVICIOS GENERALES EIRL	0229-2017-APN-GG	28/04/2017	238-2017-APN/DOMA	28/04/2017	5.1	5,150.00	26,265.00	201500012658	RGG EN TRAMITE POR UAJ	
8	20455073279-ESPLENDOR SAC AGENCIA DE ADUANA SAC	0242-2017-APN-GG	23/05/2017	263-2017-APN/DOMA	10/05/2017	5.1	5,150.00	26,265.00	201500012712	N° 0309-2024-APN-GG	22.05.2024
TOTAL								S/ 216,815.00			

Fuente: APN

A continuación, se evidencian tres (3) Resoluciones de Multa pendientes de pago a la fecha, las cuales aún no cumplen con el plazo de prescripción, con un monto total de S/ 108,070.01:

CUADRO 3: Resoluciones de multa pendientes de pago a la fecha

RESOLUCIONES PENDIENTES DE PAGO VIGENTES SIN PLAZO DE PRESCRIPCIÓN									
N°	Administrado	N° Resolución de Multa	Fecha Resolución de	N° Carta	Fecha Notificación	UIT	VALOR DE LA	TOTAL	EXPEDIENTE
1	10055389520-RAIMUNDO CHANCHARI LANCHI	0095-2025-APN-GG	07/02/2025	RESOLUCIÓN	14/02/2025	0.1	5350.00	535.00	202400000335
2	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS GENERALES NIKO S.R.L	0285-2025-APN-GG	29/04/2025	RESOLUCIÓN	06/05/2025	20.0000001	5,350.00	107,000.01	202300004777
3	20600637328-MULTISERVICIOS RAYZA E.I.R.L	0503-2025-APN-GG	27/08/2025	RESOLUCIÓN	23/08/2025	0.1	5,350.00	535.00	202500014938
TOTAL								S/ 108,070.01	

Fuente: APN

De lo anteriormente expuesto, se observa un total de treinta y ocho (38) Resoluciones de Multa, distribuidas de la siguiente manera:

CUADRO 4: Resoluciones de multa en total

MULTAS	MONTO	%	TOTAL DE RGG
CUMPLEN PLAZO DE PRESCRIPCIÓN	S/ 1,321,220.59	80%	27
DECLARADAS PRESCRITAS	S/ 216,815.00	13%	8
PENDIENTES DE PAGO VIGENTES SIN PAZO DE PRESCRIPCIÓN	S/ 108,070.01	7%	3
TOTAL	S/ 1,646,105.60	100%	38

Fuente: APN

Asimismo, se observa la distribución de las Resoluciones de Multa según su estado:

- **Resoluciones que cumplen con el plazo de prescripción:** 27 unidades, lo que representa el **80% del total**, con un monto ascendente a **S/ 1,321,220.59**.
- **Resoluciones declaradas prescritas:** 8 unidades, que constituyen el **13% del total**, con un monto de **S/ 216,815.00**.

- **Resoluciones pendientes de pago vigentes:** 3 unidades, correspondientes al 7% del total, con un monto de S/ 108,070.01.

4.3. Contenido y sustento de la propuesta normativa

La presente Ley modifica la LSPN para otorgar a la APN la facultad de exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la normativa sobre la materia, en los siguientes términos:

“Artículo Único. Incorporación del literal z) en el artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se incorpora el literal z) en el artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, en los términos siguientes:

“Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional

La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en lo técnico normativo, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las atribuciones son:

(...)

z) Exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la normativa sobre la materia.”

Al respecto, el literal a) del artículo 2 y el artículo 3 de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, establecen lo siguiente:

“Artículo 2.- Definiciones.

Para efecto de la presente ley, se entenderá por:

a) Entidad o Entidades.- *Aquellas de la Administración Pública Nacional, Regional y Local, que están facultadas por ley a exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer.*

(...)”

Artículo 3.- Función del Ejecutor Coactivo

El Ejecutor Coactivo es el titular del Procedimiento y ejerce, a nombre de la Entidad, las acciones de coerción para el cumplimiento de la Obligación, de acuerdo a lo establecido en esta Ley. Su cargo es indelegable.

(...)

La existencia de convenios de gestión no implica la delegación de la función de ejecución coactiva.”

El artículo 1 del Reglamento de la Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, aprobado por Decreto Supremo N° 069-2003-EF, establece, entre otros, que este



se aplica a las entidades de la Administración Pública Nacional que cuenten con las facultades otorgadas por leyes específicas, y en el marco de lo establecido por la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva.

Además, el numeral 3.1 del artículo 3 del citado Reglamento de la Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva en concordancia con lo señalado en el artículo 3 de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, dispone que el Ejecutor es el titular del Procedimiento y ejerce, a nombre de la Entidad, las acciones de coerción para el cumplimiento de la Obligación, de acuerdo con lo establecido en la Ley.

En ese sentido, la facultad de ejecución coactiva debe estar establecida de forma expresa a favor de la entidad de la Administración Pública para hacer cumplir sus actos administrativos y obligaciones exigibles que deben ser materias propias de las funciones que la entidad ostenta.

Por tanto, es necesario que en la LSPN se establezca expresamente que la APN tiene la facultad de exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la ley y/o normativa sobre la materia.

Al respecto, tal como se ha señalado anteriormente, mediante el artículo 31 de la LSPN, entre otros, se otorga a la APN, en primera instancia, la potestad sancionadora en relación a las actividades portuarias; no obstante, no se le atribuye la facultad coactiva para proceder a la ejecución de las sanciones impuestas en el marco de los procedimientos administrativos sancionadores, por lo que la entidad no está facultada por ley a exigir coactivamente el pago de dichas acreencias.

Actualmente, ante multas impuestas por la APN que no son pagadas, la entidad realiza gestiones de cobranza no coactiva, consistentes en actuaciones administrativas de requerimiento e insistencia de pago, orientadas a obtener el cumplimiento voluntario del administrado. No obstante, al no contar la APN con facultad de ejecución coactiva, dichas gestiones no pueden traducirse en medidas de coerción propias de un procedimiento coactivo; en consecuencia, cuando el administrado mantiene el incumplimiento, las deudas pueden prescribir en su exigibilidad. En el diagnóstico se evidencia la magnitud del problema: 38 Resoluciones de Multa identificadas (27 con plazo de prescripción cumplido, 8 prescritas y 3 vigentes), así como 35 multas prescritas desde la vigencia de la LSPN, con el consiguiente impacto económico y debilitamiento del efecto disuasorio del régimen sancionador.

Entonces, la presente Ley se basa en la identificación de una problemática clave dentro del marco regulatorio actual de la APN, específicamente la falta de facultades para ejecutar coactivamente el cobro de multas derivadas de los procedimientos sancionadores.

4.4. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad

Análisis sobre la necesidad

La presente modificación permite a la APN mejorar su capacidad de gestión y recaudación, así como fortalecer su autoridad, mejorar el cumplimiento de la normativa portuaria, y contribuir con un sistema portuario más seguro y eficiente.



Estos beneficios son esenciales para asegurar la sostenibilidad y eficacia del sistema portuario en el Perú, beneficiando tanto a la administración pública como a los actores privados que operan dentro de este sector.

La necesidad de contar con un ejecutor coactivo radica en la capacidad de la entidad para ejecutar sus propios actos administrativos sin necesidad de recurrir al Poder Judicial, lo cual otorga autonomía y eficiencia en la gestión de la entidad.

Por tanto, la propuesta de incorporar el literal z) al artículo 24 de la LSPN se justifica en la necesidad de dotar a la APN de una herramienta efectiva para cumplir con sus atribuciones, mediante el ejercicio de la potestad sancionadora. La inclusión de la facultad de ejecución coactiva es coherente con las prácticas regulatorias internacionales y se alinea con los principios de eficiencia administrativa y seguridad jurídica.



Análisis sobre la Viabilidad

La presente Ley se enmarca, en primer lugar, en el Principio de eficacia, recogido en el numeral 1.10 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, según el cual *“los sujetos del procedimiento administrativo deben hacer prevalecer el cumplimiento de la finalidad del acto procedimental, sobre aquellos formalismos cuya realización no incida en su validez, no determinen aspectos importantes en la decisión final, no disminuyan las garantías del procedimiento, ni causen indefensión a los administrados . (...)”*

Además, en el literal a) del numeral 196.1 del artículo 196 del TUO de la LPAG, se dispone que la ejecución forzosa por la entidad se efectuará respetando siempre el principio de razonabilidad por medio de la “ejecución coactiva”; precisándose en el artículo 197 del TUO de la LPAG, que *“si la entidad hubiera de procurarse la ejecución de una obligación de dar, hacer o no hacer, se seguirá el procedimiento previsto en las leyes de la materia.”*

De forma específica, el literal f) del artículo 2 de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, define “obligación” como la acreencia impaga de naturaleza tributaria o no tributaria, debidamente actualizada, o a la ejecución incumplida de una prestación de hacer o no hacer a favor de una Entidad de la Administración Pública Nacional, proveniente de relaciones jurídicas de derecho público.

De este modo, la presente Ley que tiene como finalidad otorgar la facultad de ejecución coactiva a la APN es una medida viable porque genera beneficios significativos, tanto para la gestión interna de la APN como para el sistema portuario en su conjunto. Estos beneficios se pueden desglosar en los siguientes puntos clave:

Fortalecimiento de la Gobernanza

Uno de los problemas más críticos que enfrenta la APN en la actualidad es la incapacidad de ejecutar de manera efectiva el cobro de las multas impuestas como resultado de procedimientos sancionadores. Sin la facultad de ejecución coactiva, muchas de estas multas permanecen impagas, lo que no solo representa una contingencia significativa para la entidad por la pérdida económica, sino que también debilita la autoridad y el impacto de las sanciones impuestas.



Con la modificación de la LSPN, la APN ejecutará sus sanciones de manera efectiva, utilizando mecanismos de cobranza coactiva que aseguren que las multas sean pagadas en forma oportuna. Esto no solo mejora el patrimonio de la APN al incrementar la recaudación, sino que también garantiza que las sanciones cumplan su función disuasoria y correctiva.

De esta manera, se fortalece la gobernanza, toda vez que la falta de capacidad para ejecutar sanciones de manera efectiva ha llevado a una percepción de ineficacia en la gestión de la APN, siendo que los administrados y otros actores del sistema portuario pueden ver las sanciones como meramente simbólicas si no van acompañadas de una ejecución efectiva.

Al otorgar a la APN la facultad de ejecutar coactivamente el pago de las acreencias o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, se refuerza la percepción pública de su autoridad y eficacia. Esto, a su vez, incrementa el cumplimiento de las normativas portuarias, ya que los administrados tendrán la certeza de que cualquier infracción será sancionada de manera efectiva y oportuna. Una APN más fuerte y respetada contribuye a un entorno regulatorio más estable y predecible, lo cual es beneficioso para todos los actores involucrados.



Reducción de la reincidencia

Finalmente, uno de los beneficios más importantes que se da con la aprobación de la presente Ley es la reducción en la reincidencia de infracciones. Cuando las sanciones no se ejecutan de manera efectiva, los administrados pueden percibir que las consecuencias de incumplir la ley son mínimas o inexistentes, lo que aumenta la probabilidad de que vuelvan a cometer las mismas infracciones.

Con la certeza de que las sanciones serán efectivamente ejecutadas, se desincentiva la reincidencia en infracciones. Esto no solo mejora la seguridad y eficiencia del sistema portuario, sino que también contribuye a un entorno más justo y competitivo para todos los actores involucrados.

Análisis de la oportunidad

La LSPN otorga a la APN la potestad sancionadora en materia portuaria, por lo que la presente Ley permite que la APN cuente con la facultad de ejecutar coactivamente las multas impuestas, lo cual produce que la entidad no se acumule con multas impagas que representan una pérdida económica significativa para la APN y un debilitamiento del régimen sancionador.

Así, la facultad coactiva permite que se logre una adecuada gobernanza en el Sistema Portuario Nacional, haciendo efectivo el régimen sancionador de la APN, ya que las sanciones impuestas no se verán afectadas en su efectividad y no causará problemas de recaudación de multas, fortaleciendo la normativa portuaria; toda vez que, los administrados asumirán el costo por incumplir con sus obligaciones legales.

Por consiguiente, la oportunidad de contar con un ejecutor coactivo se presenta en el contexto de la ejecución coactiva donde se requiere la intervención de un ejecutor para llevar a cabo las acciones de coerción necesarias para el cumplimiento de obligaciones legales.



4.5. Precisión del nuevo estado que genera la propuesta

Con la presente Ley los administrados no tomarán de manera intrascendental la imposición de una multa por parte de la APN; toda vez que, la entidad cuenta con la facultad de la ejecución coactiva de sus acreencias, por tanto, tendrán mayor precaución para no volver a incurrir en infracciones; ya que se les exigirá el pago correspondiente, cumpliéndose de esta manera con una función de desincentivar conductas contrarias a la normativa portuaria, favoreciéndose al desarrollo y el fortalecimiento del Sistema Portuario Nacional.

Asimismo, la APN no tendrá el inconveniente de la dilatación del tiempo por parte de los administrados que, a pesar de las continuas comunicaciones de cobranza, no realizan el pago de las multas, lo cual genera la prescripción de la multa.

Entonces, el nuevo estado que genera la modificación de la LSPN es que la APN cuente con las facultades para ejecutar directamente los actos administrativos que deben ser cumplidos por los administrados, lo cual incluye la cobranza de deudas; así como la ejecución de obligaciones de hacer o no hacer. Así, el ejecutor coactivo actúa a nombre de la entidad y ejerce las acciones de coerción para asegurar el cumplimiento de una obligación. De esta manera, la función del ejecutor coactivo es garantizar un procedimiento coactivo adecuado y eficiente respetando los derechos fundamentales de las personas.

4.6. Desarrollo de los objetivos relacionados con el problema identificado

Objetivo general:

El objetivo general de la presente Ley es garantizar y hacer efectivo el cobro de las acreencias a favor de la APN, mediante el ejercicio de acciones de coerción a nombre de la entidad, permitiéndose que las obligaciones impagas sean satisfechas de forma efectiva y dentro de un procedimiento legal.

Objetivos específicos

- Reducir el alto índice de multas impagas.
- Tomar acciones materiales de cobro evitando la prescripción de la multa y, por ende, que no se cumpla el objetivo de la sanción impuesta, la cual es disuadir su reincidencia.
- Fomentar una buena gestión institucional de la APN; toda vez que, se mejora la eficiencia para el cobro de las deudas derivadas de sanciones impuestas por infracciones a la normativa de la materia.
- Fortalecer el Sistema Portuario Nacional, debido a que se genera un desincentivo para que otros administrados incumplan las obligaciones portuarias, incrementando el cumplimiento normativo.

Como se ha explicado anteriormente, de acuerdo con el literal a) del artículo 2 y artículo 3 de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva y los artículos 1 y 3 de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 069-2003-EF, la facultad de ejecución coactiva debe estar establecida de forma expresa a favor de la entidad de la Administración Pública para que ésta pueda hacer cumplir sus actos administrativos y obligaciones exigibles.

De esta manera, la APN sobre la base del principio de legalidad podrá realizar el cobro de las acreencias que se generan por las sanciones impuestas a los administrados que no han cumplido con la normativa portuaria y se les ha seguido un procedimiento administrativo sancionador.

Así, la APN se asegura que la normativa portuaria se cumpla y que las sanciones tengan un impacto real, creándose un sistema portuario más seguro y eficiente, donde las reglas se respetan y las infracciones se sancionan en el marco de la normativa vigente.

V. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

El numeral 9.1 del artículo 9 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, señala que el análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos es empleado para conocer en términos cuantitativos y/o cualitativos los efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios, o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. Precisándose que no se debe limitar al análisis de materias únicamente patrimoniales y/o presupuestales.

Al respecto, el numeral 9.3 del citado artículo establece que el análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma es obligatorio en todos los proyectos normativos, y en particular en aquellas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; así como leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.

La propuesta de modificación de la LSPN para otorgar a la APN la facultad de ejecutar coactivamente las obligaciones de dar, hacer y no hacer, ha sido objeto de un análisis exhaustivo, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, para evaluar sus posibles impactos en la gestión de la APN, el sector portuario y el marco regulatorio en general. Este análisis revela una serie de impactos significativos que se detallan a continuación:

5.1. Análisis de Impactos Cuantitativos

- a) **Incremento en la recaudación de multas:** Otorgar a la APN la facultad de ejecución coactiva permite realizar la cobranza de las multas impuestas por infracciones a la normativa de la actividad portuaria de una manera más eficiente. Actualmente, un gran número de multas quedan impagas debido a la falta de mecanismos coactivos, lo que representa una pérdida económica importante. Con la modificación legislativa, se espera un aumento significativo en la recaudación de estas multas, lo que mejorará el patrimonio financiero de la APN. Esta mayor recaudación permitirá a la APN reinvertir en la mejora de sus operaciones, infraestructura y servicios, fortaleciendo así su capacidad operativa y regulatoria.

Al respecto, desde la vigencia de la LSPN a la fecha, han prescrito 35 multas, lo que equivale a 1,538,035.59 soles dejados de percibir por el Estado peruano.

- b) **Reducción de pérdidas por prescripción de multas:** En el sistema actual, la falta de capacidad para ejecutar las sanciones ha llevado a la prescripción de numerosas multas, lo que resulta en una pérdida económica directa para la



APN. Con la presente Ley, se espera una reducción considerable en el número de multas que prescriben, ya que la APN podrá actuar de manera más rápida y efectiva para cobrar las deudas. Esta reducción en la prescripción de multas contribuirá a un flujo de ingresos más constante y predecible para la APN, estabilizando sus finanzas.

- c) **Optimización de recursos administrativos:** La implementación de mecanismos de ejecución coactiva reduce la carga administrativa asociada con el seguimiento y cobro de multas. En el sistema actual, los esfuerzos de la APN para cobrar multas son a menudo ineficientes y consumen recursos significativos sin resultados proporcionales. La presente Ley permite automatizar y agilizar estos procesos, lo que optimiza el uso de recursos y reduce costos operativos. Este ahorro de recursos podrá ser redirigido hacia áreas críticas, como la supervisión y mejora de la seguridad portuaria.



5.2. Análisis de Impactos Cualitativos

- a) **Fortalecimiento de la autoridad de la APN:** Uno de los impactos cualitativos más significativos de la modificación normativa es el fortalecimiento de la autoridad y la percepción de eficacia de la APN. Actualmente, la incapacidad para ejecutar sanciones debilita la posición de la APN como entidad encargada del Sistema Portuario Nacional, dado que los administrados pueden percibir que las multas no tienen consecuencias reales. Con la nueva facultad coactiva, la APN podrá imponer y hacer cumplir sus decisiones, lo que refuerza su imagen y su capacidad de gobernanza. Este fortalecimiento institucional es crucial para mantener la confianza de los actores del sector portuario y asegurar el cumplimiento de las normativas.
- b) **Mejora en el Cumplimiento de Normativas:** El impacto cualitativo en el cumplimiento de normativas será notable. Al dotar a la APN de la capacidad para ejecutar coactivamente las sanciones, se envía un mensaje claro a todos los administrados de que las infracciones no serán toleradas y que las sanciones serán efectivas y justas. Esta certeza aumenta el cumplimiento voluntario de las normativas por parte de los actores del sector portuario, reduciendo la incidencia de infracciones y mejorando el orden y la seguridad en las operaciones portuarias.
- c) **Reducción de la Reincidencia de Infracciones:** Otro impacto cualitativo importante es la reducción en la reincidencia de infracciones. Actualmente, la percepción de impunidad ante la imposición de multas lleva a algunos actores a reincidir en conductas infractoras. Con la implementación de la facultad coactiva, se desincentiva la reincidencia, dado que los administrados sabrán que las sanciones se ejecutarán de manera firme y sin dilaciones. Esta mejora en la disciplina regulatoria no solo contribuye a un entorno portuario más seguro y eficiente, sino que también genera un efecto positivo en la cultura de cumplimiento normativo en el sector.

Impactos en el Desarrollo del Sistema Portuario Nacional

Finalmente, la modificación normativa tiene un impacto positivo en el desarrollo a largo plazo del Sistema Portuario Nacional. Un sistema normativo más efectivo y confiable no solo mejora las operaciones actuales, sino que también atrae mayores inversiones en infraestructura y servicios portuarios. Al asegurar que las normativas se cumplen y que las sanciones se ejecutan con rigor, coadyuva a que el Perú se posicione como un destino más atractivo y seguro para las inversiones en el sector

portuario, promoviendo que se impulse el crecimiento económico y el desarrollo sostenible.

En resumen, el análisis de impactos cuantitativos y cualitativos de la norma revela que la modificación de la LSPN, para incluir la facultad de ejecución coactiva, proporciona beneficios significativos, fortaleciendo la capacidad operativa de la APN, mejorando el cumplimiento normativo y contribuyendo al desarrollo integral del Sistema Portuario Nacional.

VI. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, señala que el análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar de manera detallada si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico o si más bien se trata de una propuesta que modifica, deroga o complementa normas vigentes.

Además, el numeral 10.2 del mismo artículo establece que se debe incluir un análisis jurídico sobre la constitucionalidad, legalidad de la iniciativa planteada, así como su coherencia con el resto de las normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado.

Con relación al análisis jurídico sobre la constitucionalidad de la presente Ley, tenemos que de acuerdo con el numeral 1 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú corresponde al Presidente de la República cumplir y hacer cumplir la Constitución y los tratados, leyes y demás disposiciones legales; de esta forma, es una obligación constitucional para todo el Poder Ejecutivo y sus diferentes entidades de la Administración Pública, el velar por el efectivo cumplimiento de todas las normas del ordenamiento jurídico peruano.

Asimismo, la facultad de coerción que ostenta el Estado no es ilimitada; sino que se encuentra restringida por la propia Constitución Política del Perú, siendo que el límite es el respeto de los derechos de las personas; de este modo, la presente Ley al incorporar la facultad de ejecución coactiva a favor de la APN cumple con el mandato constitucional contenido en el numeral 1 del artículo 118, el cual se ejerce dentro de los preceptos de la Constitución Política del Perú.

Sobre la legalidad de la presente Ley, tenemos que ésta no genera conflictos con otras disposiciones legales vigentes, dado que otorga a la APN facultades de ejecución coactiva dispuestas en la LSPN y la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva.

Cabe indicar que de acuerdo con el literal a) del artículo 2 y artículo 3 de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva y los artículos 1 y 3 de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 069-2003-EF, la facultad de ejecución coactiva debe estar establecida de forma expresa a favor de la entidad de la Administración Pública para que ésta pueda hacer cumplir sus actos administrativos y obligaciones exigibles.

Motivo por el cual, corresponde incorporar en la LSPN la facultad coactiva de la APN, a efectos de otorgarle expresamente dicha atribución a la entidad. Al ser un Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional,

adscrito al MTC, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del MTC.

Por otra parte, la presente Ley complementa y refuerza las competencias de la APN, sin afectar negativamente a otras entidades o normativas.

En el marco de lo dispuesto en el numeral 10.5 del artículo 10 del citado Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, en el siguiente cuadro comparativo se evidencia la modificación propuesta:



Normativa vigente	Normativa modificada
Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional	Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional
Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional	Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional
La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en lo técnico normativo, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las atribuciones son:	La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en lo técnico normativo, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las atribuciones son:
a) Elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible.	a) Elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible.
b) Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario.	b) Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario.
c) Aprobar y supervisar los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos, que deben incluir medidas efectivas para la protección del medio ambiente y de la comunidad donde se desarrollen.	c) Aprobar y supervisar los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos, que deben incluir medidas efectivas para la protección del medio ambiente y de la comunidad donde se desarrollen.
d) Celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta la presente Ley, como resultado de un concurso público, con arreglo a ley.	d) Celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta la presente Ley, como resultado de un concurso público, con arreglo a ley.
e) Promover el establecimiento de actividades comerciales y logísticas en los recintos portuarios.	e) Promover el establecimiento de actividades comerciales y logísticas en los recintos portuarios.



f) Proponer al órgano rector normas sobre Zonas de Actividades Logísticas y autorizaciones de las correspondientes a los puertos nacionales.

g) Coordinar la integración de los terminales, infraestructura e instalaciones portuarias de iniciativa privada dentro del Sistema Portuario Nacional y fomentar su desarrollo.

h) Fomentar la actividad portuaria y su modernización permanente.

i) Velar por la prestación universal de los servicios portuarios a través de los puertos de titularidad pública y en el ámbito de su competencia.

j) Establecer las normas técnico-operativas para el desarrollo y la prestación de las actividades y los servicios portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia.

k) Normar en lo técnico, operativo y administrativo, el acceso a la infraestructura portuaria así como el ingreso, permanencia y salida de las naves y de la carga en los puertos sujetos al ámbito de su competencia; los permisos para la navegación comercial de buques; y en lo pertinente la apertura y cierre de los puertos, remolcaje, recepción y despacho, seguridad del puerto y de las naves, así como cualquier otra actividad existente o por crearse.

l) Promover y facilitar las concesiones al sector privado en áreas de desarrollo portuario.

m) Velar por el respeto de los derechos de los usuarios intermedios y finales en los puertos del ámbito de su competencia.

n) Fomentar el empleo portuario, su calidad y el logro de una mayor estabilidad como consecuencia de la capacitación hacia la mayor especialización y polifuncionalidad de

f) Proponer al órgano rector normas sobre Zonas de Actividades Logísticas y autorizaciones de las correspondientes a los puertos nacionales.

g) Coordinar la integración de los terminales, infraestructura e instalaciones portuarias de iniciativa privada dentro del Sistema Portuario Nacional y fomentar su desarrollo.

h) Fomentar la actividad portuaria y su modernización permanente.

i) Velar por la prestación universal de los servicios portuarios a través de los puertos de titularidad pública y en el ámbito de su competencia.

j) Establecer las normas técnico-operativas para el desarrollo y la prestación de las actividades y los servicios portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia.

k) Normar en lo técnico, operativo y administrativo, el acceso a la infraestructura portuaria así como el ingreso, permanencia y salida de las naves y de la carga en los puertos sujetos al ámbito de su competencia; los permisos para la navegación comercial de buques; y en lo pertinente la apertura y cierre de los puertos, remolcaje, recepción y despacho, seguridad del puerto y de las naves, así como cualquier otra actividad existente o por crearse.

l) Promover y facilitar las concesiones al sector privado en áreas de desarrollo portuario.

m) Velar por el respeto de los derechos de los usuarios intermedios y finales en los puertos del ámbito de su competencia.

n) Fomentar el empleo portuario, su calidad y el logro de una mayor estabilidad como consecuencia de la capacitación hacia la mayor especialización y polifuncionalidad de



los trabajadores portuarios.

o) Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo; y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.

p) Coordinar con las demás autoridades nacionales las acciones pertinentes para garantizar la seguridad general y la lucha contra el contrabando y los tráficos ilegales.

q) Establecer sistemas alternativos de solución de controversias entre operadores y usuarios por materias de libre disposición de las partes.

r) Velar por el respeto al medio ambiente en la actividad portuaria y por el cumplimiento de la normativa general y de los compromisos contractuales específicos, en esta materia, contraídos por el sector privado.

s) Representar al Estado ante organismos y foros internacionales en los aspectos portuarios.

t) Normar las actividades portuarias a que se sujetan las Autoridades Portuarias Regionales, que correspondan al mejor funcionamiento del Sistema Portuario Nacional.

u) Registrar y mantener actualizada la información estadística correspondiente a la actividad portuaria nacional.

v) Normar las autorizaciones portuarias, habilitaciones portuarias y licencias de obras portuarias, y coordinar su ejecución con las autoridades portuarias regionales.

w) Establecer los procedimientos de coordinación con otras Autoridades e instituciones del Estado para que, manteniendo la responsabilidad única

los trabajadores portuarios.

o) Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo; y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.

p) Coordinar con las demás autoridades nacionales las acciones pertinentes para garantizar la seguridad general y la lucha contra el contrabando y los tráficos ilegales.

q) Establecer sistemas alternativos de solución de controversias entre operadores y usuarios por materias de libre disposición de las partes.

r) Velar por el respeto al medio ambiente en la actividad portuaria y por el cumplimiento de la normativa general y de los compromisos contractuales específicos, en esta materia, contraídos por el sector privado.

s) Representar al Estado ante organismos y foros internacionales en los aspectos portuarios.

t) Normar las actividades portuarias a que se sujetan las Autoridades Portuarias Regionales, que correspondan al mejor funcionamiento del Sistema Portuario Nacional.

u) Registrar y mantener actualizada la información estadística correspondiente a la actividad portuaria nacional.

v) Normar las autorizaciones portuarias, habilitaciones portuarias y licencias de obras portuarias, y coordinar su ejecución con las autoridades portuarias regionales.

w) Establecer los procedimientos de coordinación con otras Autoridades e instituciones del Estado para que, manteniendo la responsabilidad única



en el trato de las naves y mercancías en las zonas portuarias, cada una de ellas pueda cumplir adecuadamente sus funciones y responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto por la presente Ley y su reglamento. x) Promover y desarrollar una cultura de mar compatible con el desarrollo sostenible; y y) Promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional.	en el trato de las naves y mercancías en las zonas portuarias, cada una de ellas pueda cumplir adecuadamente sus funciones y responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto por la presente Ley y su reglamento. x) Promover y desarrollar una cultura de mar compatible con el desarrollo sostenible; y y) Promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional. z) Exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la normativa sobre la materia.”
--	---

VII. ANÁLISIS DE MEJORA REGULATORIA

7.1. Sobre el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante – AIR EX ANTE

Al respecto, el numeral 1.1 del artículo 1 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, establece que una de las partes integrantes de la estructura del proyecto normativo, entre otras, es el documento que sistematiza el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (AIR Ex Ante), cuando corresponda.

El numeral 5.2 del artículo 5 del Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de mejora de la Calidad Regulatoria, aprobada por Decreto Legislativo N° 1565, entre otros, regula el Análisis de impacto regulatorio Ex Ante - AIR Ex Ante como un instrumento para la mejora de la calidad regulatoria, conforme lo siguiente:

“Artículo 5.- Instrumentos de mejora de la calidad regulatoria

5.1 Los instrumentos de mejora de la calidad regulatoria son herramientas de políticas públicas que permiten a las entidades públicas adoptar decisiones debidamente sustentadas sobre la necesidad de emitir o no una norma, modificarla o derogarla, en beneficio de la sociedad.

5.2 De manera enunciativa y no limitativa, son instrumentos para la mejora de la calidad regulatoria, los siguientes:
(...)

2. Análisis de impacto regulatorio Ex Ante - AIR Ex Ante

Tiene por objeto el análisis previo, sistemático e integral para identificar, evaluar y medir los probables resultados, beneficios y costos de distintas alternativas de solución regulatorias y no regulatorias de un problema público, considerando la identificación y el análisis de riesgos, con el fin de adoptar la mejor alternativa de intervención en base a evidencia. Si la



alternativa resultante de la evaluación correspondiente es una regulación, su desarrollo debe ser coherente y consistente con el ordenamiento jurídico vigente, así como establecer los mecanismos para su cumplimiento y monitoreo permanente además del desempeño de la regulación.”

Asimismo, respecto de la obligatoriedad del AIR Ex Ante, el numeral 6.1 del artículo 6 del citado Decreto Legislativo N° 1565 establece que: “el *Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante*, es obligatorio para todos los proyectos de disposiciones normativas de carácter general de las entidades del Poder Ejecutivo que se encuentren bajo el ámbito de aplicación de este instrumento, previsto en el Reglamento del presente Decreto Legislativo. (...)”



Por otro lado, el numeral 32.2 del artículo 32 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM (en adelante **Reglamento AIR Ex Ante**), dispone que “el AIR Ex Ante tiene como objetivo garantizar que la propuesta de medida regulatoria que plantea la entidad pública como resultado del análisis correspondiente, sea la mejor opción para contribuir a solucionar o reducir los riesgos de un problema público identificado en base a evidencia; así como determinar que sus beneficios son superiores a sus costos, salvaguardando el desarrollo integral, sostenible y el bienestar social; y, asegurando la coherencia con el ordenamiento jurídico, la implementación, cumplimiento y monitoreo de la opción elegida.”



En esa misma línea, los numerales 33.1 y 33.2 del artículo 33 del Reglamento AIR Ex Ante disponen que es obligatorio presentar un expediente AIR Ex Ante, para evaluación de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR), a fin de obtener dictamen favorable que permita continuar con el trámite de aprobación del proyecto normativo, para lo cual las entidades públicas tienen la obligación de aplicar un AIR Ex Ante como herramienta de análisis previo, cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s):

- a) Que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o,
- b) Que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Sin embargo, el numeral 41.2 del artículo 41 del Reglamento AIR Ex Ante establece que no están comprendidos en el AIR Ex Ante y, de presentarse el caso, deben ser declarados improcedentes por la CMCR, entre otros, los siguientes supuestos:

“Artículo 41.- Supuestos que están fuera del alcance de la obligación de presentar expediente AIR Ex Ante a la CMCR

(...)

41.2 Excepcionalmente, otras materias o proyectos regulatorios que la CMCR, previa evaluación y de manera fundamentada, en base a la interpretación del alcance del presente Reglamento, señale que se encuentran fuera del alcance del AIR Ex Ante establecido en el numeral 33.2 del artículo 33 del presente Reglamento. De manera trimestral la SGP

difunde, en la sede digital de la Presidencia del Consejo de Ministros, los resultados obtenidos de las excepciones presentadas.

(...)"

Al respecto, con relación a los dos (2) supuestos establecidos en el citado numeral 33.2 del artículo 33 del Reglamento AIR Ex Ante, la presente Ley no se encuentra dentro de los alcances del AIR Ex Ante por las siguientes razones:

- a. La presente Ley tiene por objeto otorgar una atribución a la APN, a través de la incorporación del literal z) al artículo 24 de la LSPN, disponiendo que la APN cuenta con la facultad de exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, por tanto, se refiere a la manifestación del principio de autotutela administrativa para que la Administración Pública, en este caso la APN, goce de la prerrogativa de obtener el cumplimiento forzado de sus decisiones, se trata del reconocimiento por parte del ordenamiento jurídico a la entidad para que pueda por sí misma hacer valer sus actos administrativos.

De esta manera, la presente Ley no establece ni modifica una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación o cualquier otra regla que imponga la exigencia de generar o modificar costos en su cumplimiento por parte de las personas, no nos encontramos ante una regla para que sea cumplida directamente por los administrados, sino de una potestad que permite a la Administración Pública gestionar sus asuntos y lograr la eficacia de sus decisiones sin recurrir a otra entidad; siempre dentro del marco legal y con sujeción al control del Poder Judicial para resguardar y proteger los derechos fundamentales.

Cabe señalar que los administrados, y en general la ciudadanía, deberían cumplir con los actos administrativos emitidos por las entidades de la Administración Pública; debido a que, han interiorizado el respeto a las decisiones de éstas sin esperar un apercibimiento por parte del Estado; sin embargo, ante la falta del cumplimiento espontáneo del obligado, el *deber ser* se impone para que la labor del Estado sea eficiente.

- b. La presente Ley no limita el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, no está restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyen al desarrollo integral, sostenible y al bienestar social; toda vez que, la presente Ley versa específicamente sobre otorgar a la APN una competencia que es fundamental para que haga efectivos sus actos administrativos que emite frente a sus administrados, que es consecuencia de la autotutela de la Administración Pública.

Es relevante indicar que las obligaciones exigibles por medio de la ejecución coactiva provienen de materias que son propias de las funciones que la entidad posee, sobre la base de un reconocimiento a través de la Ley, por lo que, no es una decisión arbitraria que afecte a los administrados en su derechos e intereses.

Bajo dicho contexto, con fecha 5 de febrero de 2026, la Secretaría Técnica de la CMCR informa al MTC que, respecto de la presente Ley, no corresponde efectuar el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, por encontrarse comprendido en el



supuesto de excepción previsto en el numeral 41.2 del artículo 41 del Reglamento AIR Ex Ante.

7.2. Sobre el Análisis de Calidad Regulatoria EX ANTE – ACR EX ANTE

El numeral 5.2 del artículo 5 del Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de mejora de la Calidad Regulatoria, aprobada por Decreto Legislativo N° 1565, entre otros, regula el Análisis de calidad regulatoria de procedimientos administrativos Ex Ante, Ex Post y Stock como un instrumento para la mejora de la calidad regulatoria, conforme lo siguiente:

“Artículo 5.- Instrumentos de mejora de la calidad regulatoria

5.1 Los instrumentos de mejora de la calidad regulatoria son herramientas de políticas públicas que permiten a las entidades públicas adoptar decisiones debidamente sustentadas sobre la necesidad de emitir o no una norma, modificarla o derogarla, en beneficio de la sociedad.

5.2 De manera enunciativa y no limitativa, son instrumentos para la mejora de la calidad regulatoria, los siguientes:

(...)

4. Análisis de calidad regulatoria de procedimientos administrativos Ex Ante, Ex Post y Stock

Tiene como finalidad identificar, eliminar y/o simplificar aquellos procedimientos administrativos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General o a las normas con rango de ley que les sirven de sustento. Determina y reduce las cargas administrativas que se generan a los administrados como consecuencia del trámite del procedimiento administrativo. El ACR Ex Post considera al stock regulatorio vigente. Este análisis no es de aplicación para los procedimientos administrativos de naturaleza tributaria.”

En concordancia con lo señalado precedentemente, el numeral 46.1 del artículo 46 del Reglamento AIR Ex Ante establece que “El ACR es el proceso integral y continuo de análisis de procedimientos administrativos a pedido de parte, que comprende la identificación, eliminación y/o simplificación de aquellos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o que no se ajusten a la LPAG, a las normas con rango de ley o a las disposiciones normativas que les sirven de sustento. También implica la determinación y reducción de las cargas administrativas.”

Asimismo, el numeral 49.1 del artículo 49 del Reglamento AIR Ex Ante establece los tipos de ACR, entre ellos: “b) **El ACR Ex Ante** tiene por finalidad evitar la creación, o modificación, de procedimientos administrativos y/o requisitos o condiciones innecesarios, ineficientes, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes, que no sean factibles de implementar o viables de cumplir, o que no se ajusten a la LPAG o a las normas con rango de ley que les sirven de sustento. El análisis se realiza sobre proyectos de normas que crean o modifican procedimientos administrativos.”





Seguidamente, el numeral 51.1 del artículo 51 del Reglamento AIR Ex Ante regula lo concerniente a la presentación del expediente ACR Ex Ante, señalando que *"el expediente ACR Ex Ante se presenta a la CMCR en aquellos supuestos en los que los proyectos de disposiciones normativas de carácter general generan cargas administrativas por establecer o modificar procedimientos administrativos dentro del alcance del ACR Ex Ante. En este supuesto, no resulta exigible presentar un expediente AIR Ex Ante. Cuando el proyecto normativo genere o modifique otros tipos de costos de cumplimiento, este se sujeta a las disposiciones relativas al AIR Ex Ante."*



Bajo dicho contexto, con fecha 5 de febrero de 2026, la Secretaría Técnica de la CMCR informa al MTC que, la presente Ley no regula procedimientos administrativos, por lo que no requiere la realización de un Análisis de Calidad Regulatoria Ex Ante previo a su aprobación.