



Carta N° 98-2023/DE/COMEXPERU

Miraflores, 06 de junio de 2023

Congresista

LUIS ARAGON CARREÑO

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Congreso de la República

Presente.-

Ref.: Proyecto de Ley N° 5175/2022-PE

De nuestra consideración:

Por la presente carta es grato saludarle y dirigirnos a usted a nombre de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú – ComexPerú, una organización privada que busca contribuir en la implementación de políticas públicas, con una visión de defensa de principios (libre empresa, libre comercio y promoción de la inversión privada) por sobre intereses particulares, teniendo como objetivo mejorar la calidad de vida del ciudadano. Nuestro trabajo se basa en análisis objetivos, rigurosos y sólida evidencia técnica. Desde ComexPerú nos ponemos a su disposición para aportar en los temas y proyectos que se vean en su Comisión.

En esta oportunidad, hacemos de su conocimiento la posición de ComexPerú sobre el proyecto de ley de la referencia (en adelante, “el Proyecto”), mediante el cual se modifica el Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y carga, y aprueba otras disposiciones.

1. Recuento del marco legal.

Según lo establecido en la Ley del Sistema Portuario Nacional, el cabotaje se define como una operación de transporte de carga de origen nacional, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República; es decir, entre los puertos del litoral peruano.

En sus inicios, la oferta de este servicio estaba reservada, exclusivamente, a personas naturales o jurídicas peruanas. Según lo dispuesto en la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, publicada el 22 de julio de 2005, el transporte de cabotaje debía ser realizado por naves mercantes de bandera peruana de propiedad de un naviero nacional o una empresa naviera nacional (permitiéndose algunas modalidades de arrendamiento, con opción de compra obligatoria). A su vez, exigía que la empresa esté constituida en el Perú, haya obtenido el correspondiente permiso de operación, la propiedad de la persona jurídica fuera nacional y por lo menos el cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social de la empresa, suscrito y pagado, también fuera propiedad de peruanos, entre otros requisitos.

Sin embargo, el 8 de junio de 2017 se publicó la Ley N° 30850, que modificó el párrafo 7.2 del artículo 7 de Ley N° 28583 extendiendo el plazo del fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas únicamente por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, de 6 meses a 3 años. Con ello, se logró un primer avance al flexibilizar las disposiciones iniciales, y el cabotaje marítimo volvió a formar parte de la agenda del Estado, en busca de formular



nuevas disposiciones que incentiven el uso de esta alternativa de transporte por parte de las empresas.

Más adelante, el 13 de setiembre de 2018, se promulgó el Decreto Legislativo N° 1413, con el objetivo de relajar las exigencias mencionadas anteriormente, para permitir que las personas naturales o jurídicas puedan llevar a cabo la actividad de cabotaje marítimo, sin importar el origen de su capital, siempre y cuando cumplan ciertos requisitos.

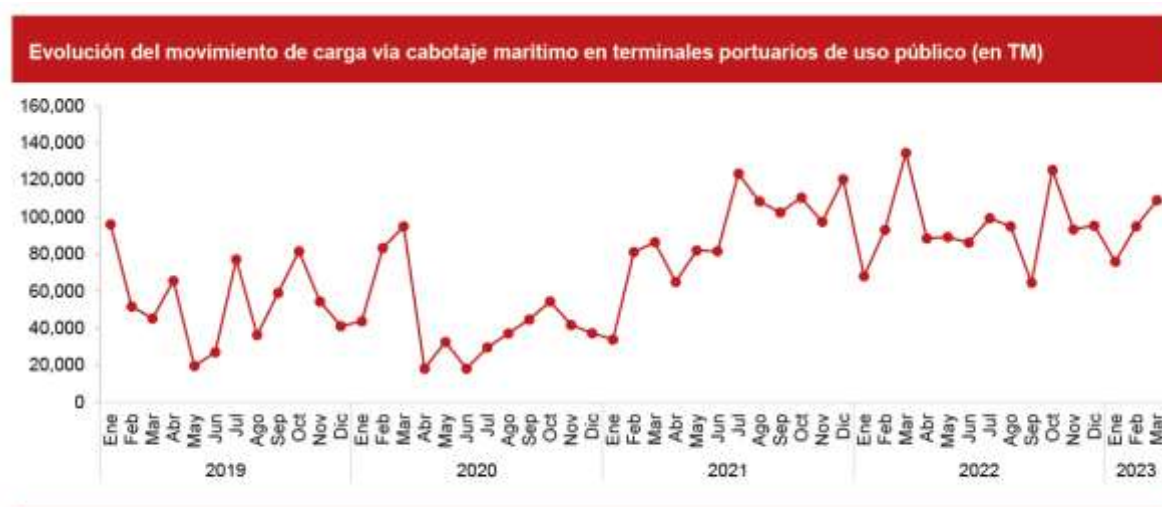
Adicionalmente, esta norma estableció una Disposición Complementaria Transitoria, cuya vigencia inició el 7 de agosto de 2019 hasta el 7 de agosto de 2022. En ella, se exoneró a las personas jurídicas de constituirse en el Perú y obtener el correspondiente permiso de operación durante los 3 años de vigencia de la excepción. Ello con el propósito de generar una mayor oferta de naves para cubrir las necesidades de transporte marítimo por tráfico de cabotaje, en beneficio de los usuarios y la competitividad del país.

2. Resultados del Decreto Legislativo N° 1413.

El período de vigencia de la excepción de este decreto legislativo se desarrolló en medio de un escenario con circunstancias adversas ocasionadas por la COVID-19. No obstante, es posible señalar que los resultados fueron positivos.

De acuerdo con el Informe N° 0013-2023-MTC/17.04, de la Dirección de Autorización en Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la cantidad de buques inscritos para brindar el servicio de cabotaje durante los tres años de excepción fue de 54, los cuales pertenecen a ocho empresas.

Según cifras de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), al analizar el tráfico de carga de cabotaje durante los años 2020-2022, período de la excepción del decreto, las cifras al cierre de 2022 alcanzaron las 1,133,434 TM, lo que evidenció un crecimiento del 109% (+596,555 TM) frente al total movilizado en 2020. Respecto de 2019, se registró un crecimiento del 71.4% (+477,823 TM). Asimismo, durante el primer trimestre de 2023, período al que ya no aplica la excepción, se movilizaron 280,128 TM, una caída del 5.4% frente al mismo período del año anterior.



3. Implicancias del Proyecto.

El Proyecto tiene como principal objetivo eliminar el requisito de contar con el permiso de operación y la necesidad de constitución en el país para las empresas nacionales y extranjeras.

Sumado a ello, la iniciativa busca implementar condiciones para el desarrollo de programas de innovación supervisados de carácter temporal, con la finalidad de promover el cabotaje de forma eficiente, atendiendo las principales problemáticas identificadas: i) procedimientos operativos y administrativos, ii) ausencia de zonas de tránsito para carga nacional de cabotaje, iii) infraestructura portuaria no adecuada y falta de facilidades portuarias para el manejo de la carga, y iv) falta de infraestructura para el cabotaje de pasajeros.

Su aprobación brindaría a los importadores y exportadores una alternativa eficiente al transporte terrestre, lo que mejoraría la competitividad del país y reduciría costos logísticos. Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, se estima que, anualmente, el cabotaje marítimo podría generar ahorros de más de US\$ 694,000 para las empresas dedicadas al comercio exterior, a lo que se añade su impacto en la reducción del CO₂ y la disminución de la congestión vehicular.

Por lo expuesto, consideramos importante apoyar la iniciativa legislativa.

Quedando a su disposición para remitir o precisar más información al respecto, agradecemos su gentil atención y nos valemos de la ocasión para reiterarle nuestra especial consideración y estima personal.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,

Jessica Luna Cárdenas
Directora Ejecutiva