



# Resolución Ministerial

999-2018 MTC/01.02

Lima, 12 de diciembre de 2018

**VISTO:** El Informe N° 118-2018-MTC/13 de la Dirección General de Transporte Acuático; el Informe N° 1827-2018-MTC/10.08 de la Oficina General de Administración; el Memorandum N° 2288-2018-MTC/09 de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto y el Informe N° 3853-2018-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica; y,

## CONSIDERANDO:

Que, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, establece que su objeto es promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje a fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana;

Que, la Primera Disposición Complementaria Final del citado Decreto Legislativo dispone que, el mismo es reglamentado mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Ministro de Energía y Minas y el Ministro de Defensa, en un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano;

Que, de acuerdo a los artículos 4 y 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio es competente de manera exclusiva en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional; asimismo, tiene como funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno, así como dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, entre otras;

Que, el artículo 13 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo dispone que la potestad reglamentaria del Presidente de la República, se sujeta a las siguientes normas: "1. El proyecto de norma reglamentaria es elaborado por la entidad competente. Se tramita acompañado de la exposición de motivos, los informes, estudios y consultas realizados; 2. Los reglamentos se ajustan a los principios de competencia, transparencia y jerarquía. No pueden transgredir ni desnaturalizar la ley. Se aprueban, dentro del plazo establecido, mediante decreto supremo, salvo disposición expresa con rango de ley; y 3. Los proyectos de reglamento se publican en el portal electrónico respectivo y por no menos de cinco (5) días calendario, para recibir aportes de la ciudadanía, cuando así lo requiera la Ley.";



Que, el numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, dispone entre otros, que las entidades del Poder Ejecutivo deben realizar un Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecidos en disposiciones normativas de alcance general;

Que, el Decreto Supremo N° 075-2017-PCM, aprueba el Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 196-2017-PCM, se aprueba el Manual para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria, conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 075-2017-PCM;

Que, mediante Resolución Secretarial N° 099-2017 MTC/04, se dispone la creación del Equipo Técnico de Análisis de Calidad Regulatoria en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargado de la elaboración del Análisis de Calidad Regulatoria de las disposiciones normativas que establecen procedimientos administrativos en el Ministerio y conformado por un/una representante de la Secretaria General, de la Oficina de Organización y Racionalización de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, y de la Oficina General de Administración;

Que, el Director General de la Dirección General de Transporte Acuático, mediante Informe N° 118-2018-MTC/13, sustenta y propone el Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, recomendando su publicación;

Que, al respecto, en el marco de lo dispuesto en el numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, y considerando que el citado Proyecto de Reglamento crea el procedimiento administrativo "Permiso de operación para prestar servicio de transporte marítimo de carga y pasajeros en tráfico de cabotaje", mediante Informe N° 1827-2018-MTC/10.08 la Directora General de la Oficina General de Administración, remite el informe N° 273-2018-MTC/10.08, mediante el cual la Directora de la Oficina de Finanzas concluye que se ha sustentado la proporcionalidad de la creación del procedimiento administrativo; mediante Memorandum N° 2288-2018-MTC/09 el Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remite el Informe N° 0196-2018-MT/09.05 concluye que se ha sustentado la necesidad y efectividad de la creación del citado procedimiento administrativo; asimismo, mediante Informe N° 3853-2018-MTC/08 el Director General de la Oficina





# Resolución Ministerial

999-2018 MTC/01.02

General de Asesoría Jurídica concluye que se ha sustentado la legalidad de la creación del citado procedimiento administrativo y recomienda expedir Resolución Ministerial disponiendo la difusión del Proyecto de Reglamento en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, dispone en su artículo 14 que las entidades públicas dispondrán la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia en el Diario Oficial El Peruano, en sus Portales Electrónicos o mediante cualquier otro medio, en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo casos excepcionales. Dichas entidades permitirán que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuesta;

Que, el literal b) del numeral 5.1 del acápite V Disposiciones Generales de la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018 MTC/01, establece que mediante Resolución Ministerial publicada en el Diario Oficial El Peruano se dispone la difusión de todo proyecto normativo de carácter general, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o mediante cualquier otro medio, por un plazo no menor de diez (10) días hábiles, salvo que por mandato legal expreso se establezca un plazo diferente;

Que, en consecuencia, resulta necesario expedir Resolución Ministerial publicada en el Diario Oficial El Peruano disponiendo la difusión del referido Proyecto de Decreto Supremo en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, asegurando las condiciones que posibiliten la transparencia y participación de los administrados y de sus representantes;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC; el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS; y, la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018 MTC/01;



**SE RESUELVE:**

**Artículo 1. Publicación del Proyecto**

Dispóngase la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ([www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)), a efectos de recibir los comentarios de las entidades públicas y privadas, y de la ciudadanía en general, durante el plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de publicada la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial El Peruano.

**Artículo 2. Recepción y sistematización de comentarios**

Los comentarios sobre el proyecto de Decreto Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente resolución ministerial, deben ser remitidos por escrito a la Dirección General de Transporte Acuático, con atención al señor Juan Carlos Paz Cárdenas, por escrito a Jr. Zorritos N° 1203 - Cercado de Lima o vía correo electrónico a [cabotaje@mtc.gob.pe](mailto:cabotaje@mtc.gob.pe).

**Regístrese, comuníquese y publíquese**



EDMER TRUJILLO MORI  
Ministro de Transportes y Comunicaciones





# Resolución Ministerial

## PROYECTO

### TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

**“PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1413, DECRETO LEGISLATIVO PARA PROMOVER Y FACILITAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN TRÁFICO DE CABOTAJE DE PASAJEROS Y DE CARGA”**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, pone a consideración del público interesado el contenido del Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga; a fin que remitan sus comentarios por escrito a la Dirección General de Transporte Acuático, con atención al señor Juan Carlos Paz Cárdenas, por escrito a Jr. Zorritos N° 1203 - Cercado de Lima o vía correo electrónico a [cabotaje@mtc.gob.pe](mailto:cabotaje@mtc.gob.pe), dentro del plazo de **diez días hábiles**, de acuerdo al formato siguiente:

Artículo del Proyecto Normativo	Comentarios
Artículo 1	
(...)	
Comentarios Generales	

Formato para la presentación de comentarios al proyecto de norma:



DECRETO SUPREMO N°

-2018-MTC

**DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1413, DECRETO LEGISLATIVO PARA PROMOVER Y FACILITAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN TRÁFICO DE CABOTAJE DE PASAJEROS Y DE CARGA**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a los artículos 4 y 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio es competente de manera exclusiva en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional; asimismo, tiene como funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno, así como dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, entre otras;

Que, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, establece que su objeto es promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje a fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana;

Que, la Primera Disposición Complementaria Final del citado Decreto Legislativo dispone que, el mismo es reglamentado mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Ministro de Energía y Minas y el Ministro de Defensa, en un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga; y, el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC;



DECRETA:

**Artículo 1. Aprobación del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga**

Apruébase el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, que forma parte integrante del presente Decreto Supremo, el mismo que consta de dos (2) títulos, tres (3) capítulos, quince (15) artículos y una (1) disposición complementaria transitoria.

**Artículo 2. Refrendo**

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Ministro de Energía y Minas y el Ministro de Defensa.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los



REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1413, DECRETO LEGISLATIVO PARA  
PROMOVER Y FACILITAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN TRÁFICO DE CABOTAJE DE  
PASAJEROS Y DE CARGA

TÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I  
OBJETO Y ALCANCE

**Artículo 1. Objeto**

El presente Reglamento tiene por objeto dictar las normas reglamentarias del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, a fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana.

**Artículo 2. Alcance**

2.1 El presente Reglamento alcanza a las personas naturales y jurídicas, que realizan actividad naviera, a las autoridades competentes, entidades o terceros involucrados en el transporte marítimo de pasajeros, de carga general, graneles sólidos y contenedores, incluye a las operaciones de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (UFAR) en puertos marítimos nacionales, destinados para la recepción y regasificación de gas natural licuado (GNL) y posterior entrega a los usuarios.

2.2 Se excluye de los efectos de este Reglamento al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.

CAPÍTULO II  
DEFINICIONES

**Artículo 3. Definiciones**

Son aplicables al presente Reglamento, las siguientes definiciones:

1. **Carga de cabotaje:** Es la carga embarcada en un puerto nacional, para ser descargada en otro puerto nacional.
2. **Permiso de operación:** Es la autorización administrativa de transporte marítimo para Naviero, otorgada por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



3. **Documento para el transporte marítimo de cabotaje:** Es el Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) con el cual se indica la descripción de la mercancía embarcada señalando: puerto de carga/ descarga, peso/volumen y el monto del flete.
4. **Naviero:** Persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero, que realiza el servicio de transporte de cabotaje marítimo de pasajeros, de carga general, graneles sólidos, contenedores, así como de gas natural licuefactado.
5. **Unidades Flotantes de Almacenamiento (UFA):** Naves que se posicionan por tiempo indefinido en un puerto y que permiten almacenar GNL y transferirlo a otras embarcaciones o a una planta de regasificación.
6. **Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación (UFAR):** Naves que se posicionan por tiempo indefinido en un puerto y que permiten regasificar el GNL que reciben de las Naves Metaneras, re expandiendo el gas natural a su estado normal para transportarlo por ductos a los usuarios de gas natural.



## TÍTULO II CABOTAJE MARÍTIMO DE PASAJEROS Y CARGA

### CAPÍTULO I PERMISOS DE OPERACIÓN PARA CABOTAJE MARÍTIMO DE PASAJEROS, CARGA Y GAS NATURAL LICUEFACTADO

#### **Artículo 4. Autoridad competente**

El otorgamiento, modificación, suspensión y revocación del permiso de operación, es competencia de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

#### **Artículo 5. Permisos de operación**

5.1 El permiso de operación otorgado al naviero es de carácter intransferible y de vigencia indeterminada, debiendo efectuar el pago por derecho de trámite consignado en el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Para tal efecto el naviero deberá llenar el formulario electrónico publicado en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5.2 Los permisos de operación autorizados se publican en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Los permisos de operación autorizados se mantienen vigentes mientras mantengan la capacidad técnica y legal al momento de ser otorgadas y se mantienen publicados en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



5.3 El documento para el transporte marítimo de cabotaje se registra en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones dentro de las 48 horas de concluidas las operaciones de embarque o descarga.

5.4 El incumplimiento a lo establecido en el numeral 5.3 del presente Reglamento es causal de suspensión del permiso de operación, la suspensión es registrada en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5.5 Se precisa que la carga embarcada en un puerto nacional, para ser descargada en otro puerto nacional, es carga de cabotaje, independientemente que si por razones operacionales la nave que lo transporta recalca en puertos internacionales previos a la descarga; siempre que dicha carga permanezca a bordo del mismo medio de transporte que la regresa al territorio nacional.

#### **Artículo 6. Transporte de pasajeros en cabotaje**

6.1 El documento para el transporte de pasajeros en cabotaje es el documento emitido por el naviero para facilitar el embarque de personas en tráfico de cabotaje nacional o internacional cumpliendo con las normas internacionales. Siendo naves tipo ferry o carga rodada, los pasajeros incorporan su vehículo de transporte, de ser el caso.

6.2 El transporte de pasajeros en cabotaje por la vía marítima en la costa peruana incluye a los cruceros de bandera internacional.

#### **Artículo 7. Requisitos para la obtención del permiso de operación**

A efectos que la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgue el permiso de operación, además de demostrar el pago de la tasa estipulada en el Texto Único de Procedimientos Administrativos, el naviero nacional o extranjero debe acreditar su capacidad legal y técnica:

7.1 Capacidad Legal: A través del formulario electrónico al que hace referencia el numeral 5.1 del presente reglamento, los administrados deben indicar la siguiente información, según corresponda:

- a) Para el caso de personas jurídicas, indicar que su objeto social es dedicarse a la prestación de servicios de transporte acuático consignando la partida registral emitida por los Registros Públicos.
- b) Para el caso de personas naturales, indicar su Documento Nacional de Identidad (DNI) o documento de identidad, y una declaración jurada señalando su residencia en el Perú.
- c) Las personas naturales y jurídicas deberán indicar su número de Registro Único de Contribuyente (RUC).



- d) Las personas naturales y jurídicas deben indicar que cuentan con licencia municipal de funcionamiento vigente del local comercial donde fijan su domicilio principal y funciona la sede real y efectiva.

7.2 Capacidad Técnica: Las naves con las que el naviero presta el servicio de cabotaje deben contar con los siguientes requisitos:

- a) Copia de la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).
- b) Copia del seguro por responsabilidad civil frente a terceros en un Club de Protección e Indemnización (P&I), que cubra daños personales, materiales, contaminación, así como gastos de remoción de restos.
- c) Copia de la Certificación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) otorgada por una sociedad clasificadora.
- d) Declaración jurada indicando que cumplen con la normativa relativa al sistema de monitoreo electrónico que establezcan las autoridades competentes en el ámbito marítimo, en los casos que corresponda.

#### **Artículo 8. Resolución Directoral que concede el permiso de operación**

8.1 Verificado el cumplimiento de los requisitos indicados en el artículo 7 del presente Reglamento, la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones expide el permiso de operación mediante resolución directoral en un plazo de siete (7) días hábiles, la cual debe ser notificada al interesado y publicada en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El procedimiento de autorización se sujeta a evaluación previa con silencio administrativo positivo.

8.2 El permiso de operación se mantiene vigente en tanto el naviero nacional o extranjero mantenga la capacidad técnica y legal acreditada al momento de ser otorgado.

#### **Artículo 9. Causales para denegar el permiso de operación**

Son causales para denegar el permiso de operación, las siguientes:

1. No cumplir con la Capacidad Técnica señalada en el numeral 7.2 del presente Reglamento;
2. No contar con certificados vigentes de la nave;
3. Que las naves en las que se pretenda realizar el transporte acuático no cumplan con las normas referidas a la seguridad y la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático, de acuerdo con los convenios internacionales; o,
4. Que las naves no cuenten con coberturas de protección e indemnización y/o responsabilidad civil.

#### **Artículo 10. Suspensión del permiso de operación**

La suspensión de permiso de operación se rige por las siguientes reglas:

1. El permiso de operación puede ser suspendido por un periodo máximo de seis (6) meses a solicitud del titular.
2. El permiso de operación se suspende durante el periodo que dure la pérdida de la capacidad legal o técnica que sustentó su otorgamiento.

#### **Artículo 11. Revocación del permiso de operación**

El permiso de operación puede ser revocado en los casos siguientes:

1. A solicitud del titular;
2. Cuando no se recobre la capacidad legal o técnica en el plazo de seis (6) meses;
3. Si el servicio para el que se solicitó no se inicia dentro del plazo de ciento ochenta (180) días calendario de otorgado el permiso.
4. Si se interrumpen las operaciones durante un período continuo de seis (6) meses, sin mediar causa justificada.
5. Si la empresa entra a proceso de disolución, liquidación o es declarada en quiebra.

#### **Artículo 12. Suspensión y revocación parcial del permiso de operación**

El permiso de operación puede ser parcialmente suspendido respecto de las naves sobre las cuales el titular pierda capacidad técnica o suspenda el servicio. Cuando dicha situación se prolongue por un plazo que exceda los seis (6) meses, el permiso de operación será parcialmente revocado.

#### **Artículo 13. Suspensión y reinicio del servicio**

Para efectos de controlar el tiempo de suspensión en la prestación de los servicios, el naviero nacional debe comunicar a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la suspensión y el reinicio de la prestación del servicio dentro de los siete (7) días calendario de ocurrida la suspensión o el reinicio.

#### **Artículo 14. Reporte de información**

El naviero nacional o extranjero debe remitir a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones trimestralmente y antes del último día útil de los meses de abril, julio, octubre y enero, la información sobre sus operaciones comerciales, en formato digital, el cual es compartido con la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

#### **Artículo 15. Operación de unidades UFA y UFAR**

Para las operaciones de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (UFAR) de gas natural licuefactado (GNL) en puertos marítimos nacionales, la persona natural o persona jurídica nacional o extranjera que realiza dicha actividad, debe cumplir con los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

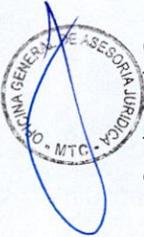


## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

### Única. Excepción temporal para las empresas navieras nacionales y extranjeras.

Exceptúese a la persona natural o persona jurídica, con capital social de origen nacional o extranjero vinculado al transporte de pasajeros y de carga en la costa peruana, por un plazo de tres (3) años a partir de la vigencia del presente reglamento de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dentro del plazo de noventa (90) días calendario antes de la culminación de los tres (3) años, evalúa la continuidad de la exoneración temporal para las empresas navieras nacionales y extranjeras establecida en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, según los beneficios que se registren.



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1413, DECRETO LEGISLATIVO PARA PROMOVER Y FACILITAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN TRÁFICO DE CABOTAJE DE PASAJEROS Y DE CARGA

#### 1. ANTECEDENTES

La Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, establece en su artículo 4 que dicha entidad es competente de manera exclusiva, entre otras, en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional. Asimismo, el numeral 1 del artículo 7 de la citada Ley, señala que el MTC cumple, entre otras, con la función de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.

Mediante la Ley N° 28583, se establecieron los mecanismos para promover la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional marítima, fluvial y lacustre, así como las actividades directas y conexas inherentes al transporte acuático nacional e internacional; siendo el MTC a través de la Dirección General de Transporte Acuático, el encargado de diseñar, normar y ejecutar la promoción y desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

La Ley N° 30823, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de gestión económica y competitividad, de integridad y lucha contra la corrupción, de prevención y protección de personas en situación de violencia y vulnerabilidad y de modernización de la gestión del Estado, establece en su artículo 2 que el Poder Ejecutivo está facultado para legislar, entre otras, sobre:

2) En materia de gestión económica y competitividad, a fin de:

(...)

- h) Optimizar la regulación del transporte en todas sus modalidades facilitando el cabotaje nacional e internacional de carga y pasajeros mediante la aprobación de una norma que regule íntegramente el fomento del cabotaje, así como mediante la modificación de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, del Decreto Legislativo 714, declaran de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban normas correspondientes, y el Decreto Legislativo 1053, Ley General de Aduanas, en materia de transporte multimodal.

En tal sentido, el 13 de setiembre del 2018, se publicó el Decreto Legislativo 1413 para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje a fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana, disponiendo su reglamentación en un plazo no mayor a 120 días calendario.

#### 2. OBJETO Y FINALIDAD

El objeto de la presente norma es dictar las normas reglamentarias del Decreto Legislativo N° 1413, que busca promover y facilitar el cabotaje marítimo de pasajeros y carga, especialmente en los segmentos del transporte marítimo que no se han desarrollado adecuadamente bajo el ámbito de la Ley N° 28583, como el transporte de pasajeros, de carga general, de carga general rodada, de graneles sólidos y del gas natural licuefactado; a fin de generar una alternativa de transporte eficiente en la costa peruana.

De manera específica se establece el procedimiento y la modalidad de aplicación de los requisitos que se deben acreditar para el otorgamiento del permiso de operación para

prestar el servicio de transporte marítimo de carga y pasajeros, por la vía marítima en el ámbito nacional o de cabotaje; y las causales de suspensión o revocación del permiso.

Tiene como finalidad contribuir al desarrollo nacional reduciendo los costos logísticos, disminuir los niveles de contaminación ambiental, reducir el gasto por mantenimiento de las vías terrestres y mejorar la seguridad del transporte. Asimismo, promueve y asegura el cumplimiento de la Política Nacional de Transporte, en lo concerniente al desarrollo, la seguridad y la calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados, a través de la disminución de los costos logísticos contribuyendo.

En tal sentido, el objetivo del proyecto de Reglamento plantea como objetivo lo siguiente:

**Artículo 1.- Objeto**

*El presente Reglamento tiene por objeto dictar las normas reglamentarias del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, a fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana.*

Este Reglamento, al igual que el Decreto Legislativo N° 1413, se encuentra alineado con el eje 3 de la Política General de Gobierno al 2021 "Crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible", a través de los siguientes lineamientos prioritarios:

*3.2 Potencia la inversión pública y privada descentralizada sostenible*

*3.4 Fomentar la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo económico de cada territorio, facilitando su articulación al mercado nacional e internacional, asegurando el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y del patrimonio cultural.*

Asimismo, es concordante con la Política Nacional de Transportes que prevé no solo la conservación prioritaria y efectiva de las infraestructuras de transporte, sino también el desarrollo de las mismas buscando por un lado satisfacer eficientemente la movilidad de pasajeros y de carga, evitando la sobrecapacidad o saturación de la carretera panamericana y por otro, teniendo en cuenta la conexión entre los modos de transporte y con los países limítrofes, a fin de facilitar las relaciones comerciales.

Así, los lineamientos de la Política Nacional del Sector Transportes han sido establecidos como:

- Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados.
- Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte.
- Apoyo a la integración nacional e internacional.

Se han considerado las siguientes estrategias generales:

- Fortalecer y promover la integración de los servicios de transporte y la logística que operan sobre redes y nodos de infraestructura, orientados al desarrollo de cadenas eficientes y diversificadas, en coordinación con las instituciones públicas y privadas vinculadas.
- Fomentar el desarrollo de instalaciones de transferencia modal y servicios de transporte multimodal.
- Promover la coordinación entre instituciones del Estado y el sector privado con la finalidad de generar una oferta de servicios logísticos.

La propuesta normativa, también es concordante con el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte del MTC (2011), el cual identificó que la potenciación del desarrollo de servicios de cabotaje entre todos los puertos es de gran importancia para que el Perú pueda mantener las rutas marítimas actuales o inclusive incrementarlas en un escenario

de descentralización terrestre de la carga en Lima-Callao, generando externalidades positivas para la economía nacional con el desarrollo del cabotaje, y reduciendo las externalidades negativas (polución ambiental y accidentes por carretera).

### 3. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA NORMATIVA

#### a. Alcance

Conforme a lo señalado en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1413, el ámbito de aplicación de la norma aplica a todas las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado y entidades de la Administración Pública vinculadas al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana. Asimismo, se excluye de los efectos de este decreto legislativo al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.

En tal sentido, la propuesta está orientada a promover el transporte de pasajeros y carga distinta a los graneles líquidos, pues como sabemos este tipo de transporte está funcionando adecuadamente, por tal razón se propone una nueva ley y no la modificación de la Ley N° 28583, la cual está cumpliendo con su objetivo y ha permitido el abanderamiento de 23 buques.

#### **Artículo 2.- Alcance**

2.1 El presente Reglamento alcanza a las personas naturales y jurídicas, que realizan actividad naviera, a las autoridades competentes, entidades o terceros involucrados en el transporte marítimo de pasajeros, de carga general, graneles sólidos y contenedores, incluye a las operaciones de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (UFAR) en puertos marítimos nacionales, destinados para la recepción y regasificación de gas natural licuado (GNL) y posterior entrega a los usuarios

2.2 Se excluye de los efectos de este Reglamento al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.

#### b. Definiciones

El artículo 3 especifica el alcance de los términos Carga de cabotaje, permiso de operación, documento para el transporte marítimo de cabotaje, naviero, Unidades Flotantes de Almacenamiento (UFA) y Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación (UFAR) a los que se alude en el presente proyecto normativo.

Respecto a la carga de cabotaje, los Decretos Legislativos 644 que declara la Libertad de Acceso a Rutas y Tráfico Internacional y 683 que declara de necesidad y utilidad pública y de preferente interés nacional, el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, sea marítimo, fluvial o lacustre, son las normas internas que liberalizan el cabotaje a favor de los navieros nacionales con busques de bandera extranjera, es así que se facilita la inscripción y el registro de navieros nacionales sin contar con el requisito de tener naves de bandera peruana y con la libertad total de alquilar buques de bandera extranjera para el transporte nacional.

El Decreto Legislativo No. 683 (norma con rango de Ley expedida en el año 1991) en relación con el Cabotaje señala lo siguiente:

**“Artículo 2.- El transporte acuático comercial en tráfico nacional o Cabotaje, es el que se realiza entre puertos peruanos.”**

De lo establecido en el artículo precedente, se observa que se consideraba cabotaje al tráfico realizado entre puerto peruanos, sin importar el origen y destino de la carga.



**1 Carga de cabotaje:** Es la carga embarcada en un puerto nacional, para ser descargada en otro puerto nacional.

Asimismo, es importante diferenciar los siguientes conceptos:

**Carga:** Es el conjunto de bienes o mercancías, las cuales se dividen en carga general y carga a granel sólida, líquida o gaseosa.

**Carga General:** se considera a la carga fraccionada o suelta, carga rodante, carga contenedorizada.

Respecto al permiso de operación, se define como la autorización administrativa de transporte marítimo para persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero, que realiza el servicio de transporte de cabotaje marítimo de pasajeros, de carga general, graneles sólidos, contenedores, así como de gas natural licuefactado, otorgada por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Respecto al documento para el transporte marítimo de cabotaje, este se identifica como el Conocimiento de Embarque (Bill of Lading), que es el principal documento de transporte por el cual un transportista da conocimiento del recibo del flete, describe el flete y las pautas para el contrato de transporte. Los términos, condiciones y responsabilidades pueden variar con el lugar de uso. El conocimiento de embarque puede ser marítimo (Bill of Lading) o aéreo (Airway Bill). El Bill of Lading (B/L) es la prueba de la existencia de la relación comercial entre la línea naviera y el dueño de la carga o su agente. Según las regulaciones internacionales, éste cumple tres funciones vitales: i) Constituye prueba de la puesta a bordo de la mercadería, ii) constituye un título-valor representativo de la mercancía (comprobante de pago) y iii) constituye prueba del contrato de transporte marítimo.<sup>1</sup>

Asimismo, el artículo 246° de la Ley de Títulos Valores señala que *“El Conocimiento de Embarque representa las mercancías que son objeto de un contrato de transporte marítimo, lacustre o fluvial. Las normas de esta ley son de aplicación al Conocimiento de Embarque en todo aquello que corresponde a su naturaleza y alcances como título valor y no resulte incompatible con las disposiciones que rigen al Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías”*.

**3. Documento para el transporte marítimo de cabotaje:** Es el Conocimiento de Embarque (Bill of Lading) con el cual se indica la descripción de la mercancía embarcada señalando: puerto de carga/descarga, peso/volumen y el monto del flete.

Por otro lado, el naviero se define como la natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero, que realiza el servicio de transporte de cabotaje marítimo de pasajeros, de carga general, graneles sólidos, contenedores, así como de gas natural licuefactado.

En el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1413, se declaró de necesidad e interés público el transporte marítimo regular de pasajeros y carga general, así como el transporte de gas natural licuefactado en naves metaneras en la costa marítima peruana, autorizándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio de Energía y Minas, a promover dichos transportes en el ámbito de sus competencias.

Igualmente, se declaró de necesidad e interés público el uso de Unidades Flotantes de Almacenamiento (UFA) y Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación (UFAR) en puertos marítimos nacionales, para la recepción y regasificación de GNL y posterior entrega de Gas Natural a los usuarios.

1

[http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?\\_portletid\\_=SPreguntaFrecuente&\\_page\\_=162.0000&scriptdo=&hdnIdTema=3659&txtpregunta=](http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_portletid_=SPreguntaFrecuente&_page_=162.0000&scriptdo=&hdnIdTema=3659&txtpregunta=)



A pesar que el Ministerio de Energía y Minas dictará las normas correspondientes para las Unidades Flotantes de Almacenamiento (UFA) y Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación (UFAR), por ser materia de su competencia en coordinación con la DICAPI y la APN, en el presente proyecto normativo se establece una breve definición para estas unidades:

**5. Unidades Flotantes de Almacenamiento (UFA):** *Naves que se posicionan por tiempo indefinido en un puerto y que permiten almacenar GNL y transferirlo a otras embarcaciones o a una planta de regasificación*

**6. Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación (UFAR):** *Naves que posicionan por tiempo indefinido en un puerto y que permiten regasificar el GNL que reciben de las Naves Metaneras, re expandiendo el gas natural a su estado normal para transportarlo por ductos a los usuarios de gas natural.*

### c. Autoridad competente

La Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, establece en su artículo 4 que dicha entidad es competente de manera exclusiva, entre otras, en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional. Asimismo, el numeral 1 del artículo 7 de la citada Ley, señala que el MTC cumple, entre otras, con la función de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.

A su vez, la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) es el órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Nacional de Transporte Acuático, y se encarga de promover, normar y administrar el desarrollo de las actividades de transporte acuático y servicios conexos, transporte multimodal, así como de las vías navegables. Tiene entre sus funciones autorizar y fiscalizar la prestación de servicios de transporte acuático comercial y/o turístico, así como las actividades de agencias generales.<sup>2</sup>

Por su parte La Ley No. 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional señala:

#### **Artículo 5°.- Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

*El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, diseñará, normará y ejecutará la promoción y desarrollo de la Marina Mercante Nacional.*

En tal sentido, esta Dirección General se sustenta como la autoridad competente para otorgar, modificar, suspender y revocar el permiso de operación de transporte marítimo en tráfico de cabotaje; la cual otorga el permiso de operación a través de una Resolución Directoral.

Cabe precisar que de acuerdo a lo señalado en el artículo 10.1 del presente proyecto de Reglamento, este procedimiento administrativo se sujeta al silencio positivo, dando un plazo de siete (07) días hábiles a la DGTA para expedir el permiso de operación correspondiente.

#### **Artículo 4.- Autoridad competente**

*El otorgamiento, modificación, suspensión y revocación del permiso de operación, es competencia de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*

<sup>2</sup> Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado con Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.

**Artículo 8.- Resolución Directoral que concede el permiso de operación**

8.1 Verificado el cumplimiento de los requisitos indicados en el artículo 7 del presente Reglamento, la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones expide el permiso de operación mediante resolución directoral en un plazo de siete (7) días hábiles, la cual debe ser notificada al interesado y publicada en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El procedimiento de autorización se sujeta a evaluación previa con silencio administrativo positivo.

8.2 El permiso de operación se mantiene vigente en tanto el naviero nacional o extranjero mantenga la capacidad técnica y legal acreditada al momento de ser otorgado.

**d. Permisos de operación**

En el marco de lo dispuesto por el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1413, el tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero, con domicilio principal, sede real y efectiva en el Perú, y que haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, exceptuándosele de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 4, en los numerales 7.1, 7.2 y 7.3 del artículo 7, en el numeral 13.6 del artículo 13 y en la Segunda Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.

En este sentido, se ha establecido un procedimiento administrativo que tiene por objeto otorgar el permiso de operación a los Navieros o empresas navieras nacionales o extranjeras, para prestar el servicio de transporte de pasajeros y/o carga, por la vía marítima (cuya ruta de navegación es el mar), en el ámbito nacional o cabotaje; el cual podrá ser prestado con naves de bandera peruana o extranjera, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1413.

Los navieros o empresas navieras nacionales o extranjeras para prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros y de la carga en el ámbito nacional, previamente deben solicitar su permiso de operación ante la Dirección General de Transporte Acuático del MTC, con el cual les da derechos exclusivo para prestar los mencionados servicio y obligaciones que deben de cumplir con mantener en el tiempo las condiciones y requisitos que se les exigió para operar y cumplir con el envío de reportes e información requeridos por el Decreto Legislativo N° 1413. En ese sentido las autorizaciones otorgadas generan un efecto jurídico, lo que se expresa en un acto administrativo, con lo cual el administrado se encuentra obligado a mantener las condiciones que dio lugar el permiso de operación otorgado.

**Artículo 5.- Permisos de operación**

5.1 El permiso de operación otorgado al naviero es de carácter intransferible y de vigencia indeterminada, debiendo efectuar el pago por derecho de trámite consignado en el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Para tal efecto el naviero deberá llenar el formulario electrónico publicado en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5.2 Los permisos de operación autorizados se publican en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Los permisos de operación autorizados se mantienen vigentes mientras mantengan la capacidad técnica y legal al momento de ser otorgadas y se mantienen publicados en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



5.3 El documento para el transporte marítimo de cabotaje se registra en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones dentro de las 48 horas de concluidas las operaciones de embarque o descarga.

5.4 El incumplimiento a lo establecido en el numeral 5.3 del presente Reglamento es causal de suspensión del permiso de operación, la suspensión es registrada en el Portal Institucional de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La mercancía objeto del transporte acuático en tráfico de cabotaje está exenta de sometimiento a régimen u operación aduanero alguno, siendo aplicable también cuando la mercancía sale del territorio nacional, siempre que: 1) permanece a bordo del mismo medio de transporte que la regresará al territorio nacional; o 2) es trasbordada a otro medio de transporte para su regreso al territorio nacional.

El régimen aduanero extranjero que se exija para ejecutar dicho trasbordo tampoco afecta la exención referida.

De esta forma, el transporte por vía marítima será una herramienta de competitividad para las empresas ubicadas lejos del puerto del Callao en la medida en que no se restrinja la posibilidad de los navieros de ofertar y de los usuarios (exportadores / importadores) de utilizar la capacidad de bodega disponible de naves que transiten por aguas jurisdiccionales peruanas y que no exista ningún impedimento para realizar cualquier modalidad de transporte internacional de mercancías.

5.5 Se precisa que la carga embarcada en un puerto nacional, para ser descargada en otro puerto nacional, es carga de cabotaje, independientemente que si por razones operacionales la nave que lo transporta recala en puertos internacionales previos a la descarga; siempre que dicha carga permanezca a bordo del mismo medio de transporte que la regresa al territorio nacional.

Respecto, al transporte marítimo en tráfico de cabotaje para pasajeros, se establece que el documento para el transporte de personas se constituye el documento emitido por la línea naviera para facilitar el embarque de personas en tráfico de cabotaje y/o internacional para lo cual debe cumplir con las normas internacionales.

#### **Artículo 6. Transporte de pasajeros en cabotaje**

6.1 El documento para el transporte de pasajeros en cabotaje es el documento emitido por el naviero para facilitar el embarque de personas en tráfico de cabotaje nacional o internacional cumpliendo con las normas internacionales. Siendo naves tipo ferry o carga rodada, los pasajeros incorporan su vehículo de transporte, de ser el caso.

6.2 El transporte de pasajeros en cabotaje por la vía marítima en la costa peruana incluye a los cruceros de bandera internacional.

Es importante señalar que estos artículos no modifican o derogan el Reglamento de la Ley de Marina Mercante, aprobado con Decreto Supremo N° 014-2011-MTC<sup>3</sup>, ya que el presente proyecto de Reglamento se aplica sólo para el transporte marítimo de tráfico por cabotaje de pasajeros y carga, excluyendo de los efectos de esta norma al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.

Por tal motivo, el Reglamento de la Ley de Marina Mercante sigue siendo de aplicación para el transporte marítimo de líquidos a granel, como por ejemplo los hidrocarburos.

<sup>3</sup> Reglamento de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475.

Asimismo, el artículo 5 establece que para realizar el cabotaje marítimo las naves deben contar con la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), y contar con coberturas de protección e indemnización o responsabilidad civil; y las naves y la prestación del servicio cumplen con las disposiciones de seguridad, protección y de conservación del medio ambiente acuático, de acuerdo con la normativa nacional y los convenios internacionales.

Entre los requisitos para la obtención del permiso se establece el formulario electrónico 001, la copia de la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), la copia del seguro por responsabilidad civil frente a terceros en un Club de Protección e Indemnización (P&I), que cubra daños personales, materiales, contaminación y gastos de remoción de restos, la copia de la Certificación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) otorgada por una sociedad clasificadora, y declaración jurada indicando que cumplen con la normativa relativa al sistema de monitoreo electrónico que establezcan las autoridades competentes en el ámbito marítimo, en los casos que corresponda.

Esto permite conocer la pretensión y consignar datos generales de los administrados, además de:

- Permite conocer donde se encuentran sus Oficinas Administrativas, para los efectos de la comunicación, control y fiscalización posterior;
- Permite, conocer que el buque ha pasado por las inspecciones técnicas, con respecto a la resistencia de la estructura del casco, la seguridad y confiabilidad de los sistemas de propulsión y gobierno y la efectividad de los sistemas auxiliares esenciales, en cumplimiento a las normas Internacionales establecidas por la OMI, organismo del cual el Perú es miembro.
- Permite que las naves con las cuales las empresas navieras nacionales o extranjeros prestan el servicio de transporte marítimo de pasajeros y/o carga, cuenten con un seguro que les permita cubrir daños a terceros por accidentes impredecibles ocurridos con sus naves.
- Permite conocer la calidad de administración y gestión de seguridad en protección de la vida humana y protección del medio ambiente en el medio marino, en cumplimiento a las normas Internacionales establecidas por la OMI, organismo del cual el Perú es miembro
- Permite conocer la ubicación de las naves en tiempo real y sus cursos de navegación.

La clasificación y certificación de barcos contribuye al desarrollo e implementación de estándares técnicos para la protección de la vida, la propiedad y el medio ambiente, por lo que representa la confiabilidad de los barcos; esta certificación es necesaria para la operatividad y como parte de la ventaja competitiva de la empresa.

Las pólizas de seguro son inherentes a los servicios obligatorios que debe brindar las empresas, ya que esta condición es utilizada para la adecuada operatividad del negocio y permite cubrir a los clientes y/o terceros ante cualquier eventualidad, por lo que es parte de la seguridad del servicio que ofrece la empresa; en caso de algún accidente la póliza cubriría los gastos que correspondan, lo cual también es un resguardo económico para los activos de la empresa.

El código IGS garantiza la seguridad marítima y que se eviten lesiones o pérdidas de vidas, así como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino y a los bienes; por ser un código internacional la obtención del mismo es inherente a los servicios obligatorios del administrado.

La inexistencia de un procedimiento que otorgue el permiso de operación para prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros y de carga en el ámbito nacional, ocasionaría

informalidad en la prestación de los servicios y no se estaría cumpliendo con los requisitos y las condiciones técnicas mínimas establecidas en la norma legal vigente sobre la materia, lo cual conlleva a la desprotección de la seguridad y a la vida de los pasajeros y/o a la carga por parte del Estado.

**Artículo 7.- Requisitos para la obtención del permiso de operación**

A efectos que la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgue el permiso de operación, además de demostrar el pago de la tasa estipulada en el Texto Único de Procedimientos Administrativos, el naviero nacional o extranjero debe acreditar su capacidad legal y técnica:

7.1 Capacidad Legal: A través del formulario electrónico al que hace referencia el numeral 5.1 del presente reglamento, los administrados deben indicar la siguiente información, según corresponda:

1. Para el caso de personas jurídicas, indicar que su objeto social es dedicarse a la prestación de servicios de transporte acuático consignando la partida registral emitida por los Registros Públicos.
2. Para el caso de personas naturales, indicar su Documento Nacional de Identidad (DNI) o documento de identidad, y una declaración jurada señalando su residencia en el Perú.
3. Las personas naturales y jurídicas deberán indicar su número de Registro Único de Contribuyente (RUC).
4. Las personas naturales y jurídicas deben indicar que cuentan con licencia municipal de funcionamiento vigente del local comercial donde fijan su domicilio principal y funciona la sede real y efectiva.

7.2 Capacidad Técnica: Las naves con las que el naviero presta el servicio de cabotaje deben contar con los siguientes requisitos:

1. Copia de la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).
2. Copia del seguro por responsabilidad civil frente a terceros en un Club de Protección e Indemnización (P&I), que cubra daños personales, materiales, contaminación, así como gastos de remoción de restos.
3. Copia de la Certificación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) otorgada por una sociedad clasificadora.
4. Declaración jurada indicando que cumplen con la normativa relativa al sistema de monitoreo electrónico que establezcan las autoridades competentes en el ámbito marítimo, en los casos que corresponda.

**e. Sanciones para operar por incumplimiento de capacidades técnicas y legales**

Debido a que los requisitos establecidos en artículo 8 son importantes para garantizar la prestación del servicio de transporte marítimo en condiciones óptimas de seguridad y calidad, se establecen sanciones (suspensión, cancelación o revocación para operar) para los casos de infracciones relacionadas con las capacidades técnicas y legales.

**Artículo 9.- Causales para denegar el permiso de operación**

Son causales para denegar el permiso de operación, las siguientes:

1. No cumplir con la Capacidad Técnica señalada en el numeral 7.2 del presente Reglamento;
2. No contar con certificados vigentes de la nave;

3. Que las naves en las que se pretenda realizar el transporte acuático no cumplan con las normas referidas a la seguridad y la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático, de acuerdo con los convenios internacionales; o,
4. Que las naves no cuenten con coberturas de protección e indemnización y/o responsabilidad civil.

**Artículo 10.- Suspensión del permiso de operación**

La suspensión de permiso de operación se rige por las siguientes reglas:

1. El permiso de operación puede ser suspendido por un periodo máximo de seis (6) meses a solicitud del titular.
2. El permiso de operación se suspende durante el periodo que dure la pérdida de la capacidad legal o técnica que sustento su otorgamiento..

**Artículo 11.- Revocación del permiso de operación**

El permiso de operación puede ser revocado en los casos siguientes:

1. A solicitud del titular;
2. Cuando no se recobre la capacidad legal o técnica en el plazo de seis (6) meses;
3. Si el servicio para el que se solicitó no se inicia dentro del plazo de ciento ochenta (180) días calendario de otorgado el permiso.
4. Si se interrumpen las operaciones durante un período continuo de seis (6) meses, sin mediar causa justificada.
5. Si la empresa entra a proceso de disolución, liquidación o es declarada en quiebra.

**Artículo 12.- Suspensión y revocación parcial del permiso de operación**

Para efectos de controlar el tiempo de suspensión en la prestación de los servicios, el naviero nacional debe comunicar a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la suspensión y el reinicio de la prestación del servicio dentro de los siete (7) días calendario de ocurrida la suspensión o el reinicio.

**Artículo 13.- Suspensión y reinicio del servicio**

Para efectos de controlar el tiempo de suspensión en la prestación de los servicios, el naviero nacional debe comunicar a la DGTA o Dirección General, según corresponda la suspensión y el reinicio de la prestación del servicio dentro de los siete (7) días calendario de ocurrida la suspensión o el reinicio.

**f. Reporte de información**

El reporte de información tiene por finalidad que la Dirección General de Transporte Acuático pueda ejercer las funciones de supervisión y el monitoreo para garantizar la calidad, el desarrollo e implementación del transporte marítimo, para contribuir al mejoramiento del desempeño logístico en el país, así como velar por que los servicios de transporte que se brinden sean de manera segura, eficiente y de calidad.

Asimismo, la Ventanilla Única de Comercio Exterior - VUCE es un instrumento estratégico para la facilitación del comercio exterior, administrado por el MINCETUR, creado mediante Decreto Supremo N° 165-2006-MEF. A pesar de que su principal función esté asociada a las partes involucradas en el comercio y transporte internacional, su sistema integrado permitiría que la información de tráfico de cabotaje pueda ser utilizada de manera más eficiente a través de esta plataforma informática.

**Artículo 14.- Reporte de información**

El naviero nacional o extranjero debe remitir a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones trimestralmente y antes del último día útil de los meses de abril, julio, octubre y enero, la información sobre

*sus operaciones comerciales, en formato digital, el cual es compartido con la Ventanilla Única de Comercio Exterior.*

**g. Operación de las UFA y UFAR**

Por su parte, debido a que la operación para el transporte de gas licuefactado involucra a diferentes actores como el Ministerio de Energía y Minas, respecto a las especificaciones técnicas sobre las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (UFAR); la Autoridad Portuaria Nacional, respecto a las operaciones en bahía y el Ministerio de Defensa, respecto al certificado de matrícula de estas unidades flotantes; estas deberán cumplir con lo que establezca cada una de las autoridades competentes en la materia.

**Artículo 15.- Operación de unidades UFA y UFAR**

*Para las operaciones de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (UFAR) de gas natural licuefactado (GNL) en puertos marítimos nacionales, la persona natural o persona jurídica nacional o extranjera que realiza dicha actividad, deberá cumplir con los requisitos exigidos por las autoridades competentes.*

**h. Excepción temporal para las empresas navieras nacionales y extranjeras**

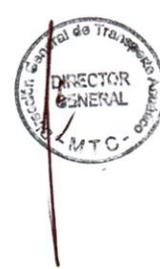
La Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo 1413 establece que se exceptúa a la persona natural o persona jurídica, con capital social de origen nacional o extranjero vinculada al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana, por un plazo de tres (3) años a partir de la vigencia del presente Decreto Legislativo, de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el propósito de generar una mayor oferta de naves para cubrir las necesidades del transporte marítimo por tráfico de cabotaje, en beneficio de los usuarios y la competitividad del país.

Para ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe evaluar la continuidad de esta disposición según los beneficios que se registren luego de transcurrido el plazo de tres (3) años contados a partir de la vigencia de la presente norma.

Esta medida se adopta a fin de poner a prueba temporalmente el nuevo sistema de libre mercado e incentivar a que más empresas opten por el transporte de cabotaje y progresivamente aumente la construcción y mejoramiento de los puertos e industria naval, ampliando la flota nacional disponible y fomentando la competitividad de los agentes que participan en el comercio exterior y en el transporte interno.

Con base a las experiencias de otros países que han logrado incrementar en flujo del transporte marítimo por cabotaje, este no sólo es propiciado en base a la apertura o facilidades para su operación; sino también en complementariedad con otras políticas públicas relacionadas con la infraestructura física, como por ejemplo, invertir en mejoras de las instalaciones portuarias para acomodar cada vez más buques de mayor tamaño, dotar de grúas necesarias para el manejo de contenedores de acuerdo a la profundidad del agua y del barco, generar ubicaciones libres para atracar buques de cabotaje. Asimismo, la coordinación a nivel regional puede ayudar en la planificación de las decisiones de inversión; por ejemplo, tiene sentido que los puertos a lo largo de la misma ruta planifiquen realizar inversiones conjuntas para acomodar los buques que se espera que sirvan esta ruta en el futuro.

Desde la perspectiva de la eficiencia de la cadena logística, el cabotaje marítimo puede ser de interés para mejorar el servicio logístico puerta a puerta haciéndolo más eficiente, ya que promueve el movimiento de volúmenes de carga más grandes a menores costos y garantiza la continuidad del servicio.



El transporte marítimo en tráfico de cabotaje involucra diferentes operaciones y diferentes servicios relacionados al mercado nacional, intrarregional e internacional, donde los patrones de servicios varían dependiendo si el cabotaje es parte de una red de hub-radios o de un servicio transporte marítimo regional de cabotaje. En ese contexto, el mercado de cabotaje marítimo representa un potencial a considerar para el comercio nacional e internacional, particularmente en países como el Perú, con costas longitudinales extensas. Por este motivo, se dispone como Disposición Complementaria Transitoria del presente proyecto de Reglamento los requisitos de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación de la DGTA-MTC.

**UNICA: Excepción temporal para las empresas navieras nacionales y extranjeras.**

*Exceptúese a la persona natural o persona jurídica, con capital social de origen nacional o extranjero vinculado al transporte de pasajeros y de carga en la costa peruana, por un plazo de tres (3) años a partir de la vigencia del presente reglamento de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*

*El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dentro del plazo de noventa (90) días calendario antes de la culminación de los tres (3) años, evalúa la continuidad de la exoneración temporal para las empresas navieras nacionales y extranjeras establecida en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, según los beneficios que se registren.*



#### 4. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La reglamentación del Decreto Legislativo 1413 impulsará el desarrollo del cabotaje en su conjunto, generando una mayor competencia en la actividad, al facilitar el mayor ingreso de capital social extranjero para las navieras nacionales, fomentando el uso de la bandera peruana como factor de incremento de la flota mercante nacional, y como fuente de ingresos de tributos para el tesoro público.



Como resultado favorable de la implementación de esta norma se contará con naves adecuadas para el transporte de pasajeros y carga por la costa peruana que dinamizarán el comercio y la economía de las regiones involucradas; así como también constituyéndose en alternativa inmediata, en caso de interrupción de la Carretera Panamericana causada por desastres naturales sean esos terremotos y/o inundaciones, así como otras contingencias.



De acuerdo a declaraciones del MINCETUR, el permitir el uso de la capacidad instalada vacía de estas grandes naves que ya están pasando y que tendrían costos hundidos o bajos para la carga peruana, se tiene una alternativa para la reducción de los costos del transporte terrestre; que en el caso de algunos productos agrícolas llegaría a más del 40% de los costos de transporte.

En esta misma línea, COMEX Perú indicó que el transporte de carga desde puertos del interior del país hacia el Callao, y viceversa, puede reducir el costo de fletes en entre 4% y 20%, frente a las tarifas del transporte terrestre.

Hoy en día el Estado peruano, realiza una gran inversión para la construcción de carreteras, así como para su mantenimiento sea a través del Proviás Nacional, de no estar concesionada la vía, o a través de cofinanciamientos, en caso de estarlo. Por lo que, estos costos para la Caja Fiscal se verían reducidos significativamente con el desarrollo del cabotaje en el Perú.

**Costos de Rehabilitación y Mantenimiento (Promedio por Km)  
2011-2016**

INTERVENCIÓN	Obra	Supervisión (6-5%)	Derecho Vía (3%)	TOTAL
PAVIMENTO NUEVO- ASFALTO	7,950,000	477,000	278,250	8,705,250
CAMBIO ESTANDAR A ASFALTO (antes SB)	7,950,000	477,000	278,250	8,705,250
REHABILITACIÓN	4,500,000	225,000		4,725,000
PAVIMENTO NUEVO- SOLUCIÓN BÁSICA	600,000	36,000	21,000	657,000

Fuente: Provías Nacional

Asimismo, entre los costos sociales que se pueden disminuir, incluidos las externalidades negativas de contaminación atmosférica, sonora y accidentes de tránsito, que se derivan básicamente del transporte por carretera, está la siguiente estructura porcentual de costos:

**Costos Sociales derivados de la Actividad de Transporte**

Costos Económicos	Aéreo	Ferrovial	Acuaático	Carretera	TOTAL (%)
Contaminación Atmosférica	2	4	3	91	100
Contaminación Sonora	26	10	0	64	100
Ocupación del Suelo	1	7	1	91	100
Construcción/ Mantenimiento	2	37	5	56	100
Accidentes	1	1	0	98	100
<b>TOTAL (%)</b>	<b>6.4</b>	<b>11.8</b>	<b>1.8</b>	<b>80.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Comisión Permanente del Medio Ambiente del Ministerio dos Transportes del Brasil (2005)



Por su parte, la creación de un gaseoducto virtual marítimo para el GNL es: i) una alternativa más económica que el transporte por carretera, ii) de ejecución más rápida, y iii) que puede crecer modularmente con el aumento de la demanda.

Los beneficios indirectos de esta medida ayudarían a que el uso de GNL genere ahorros anuales por S/20 millones y S/130 millones en familias y taxistas hacia el 2025, respectivamente, de 10 ciudades del sur del país. Además, contribuiría a garantizar la seguridad energética del país.



Los riesgos más relevantes de no contar con esta reglamentación son los siguientes:

- No contar con una flota oportuna para el servicio de transporte marítimo de cabotaje suficiente que atienda a la demanda potencia de la carga de cabotaje.
- No lograr el descongestionamiento de la carretera Panamericana, especialmente por el ingreso de los camiones a la ciudades de la costa peruana.
- No lograr la reducción de la contaminación del medio ambiente.
- Que no se cuenten con los medios de transporte por la vía marítima como alternativa para reemplazar las vías terrestres colapsadas por desastres naturales, para evitar el desabastecimiento de productos de primera necesidad.



## 5. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El Proyecto de Reglamento se ha elaborado en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 78 de la Constitución Política del Estado y está en concordancia con lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 1413, así como en el ámbito de la Ley N° 28583.

Es importante señalar que los artículos del Proyecto de Reglamento no modifican o derogan el Reglamento de la Ley de Marina Mercante, aprobado con Decreto Supremo N° 014-2011-MTC<sup>4</sup>, ya que el presente proyecto de Reglamento se aplica sólo para el transporte marítimo de tráfico por cabotaje de pasajeros y carga, excluyendo de los efectos de esta norma al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.

Finalmente, cabe señalar que la implementación de la presente propuesta legislativa no requiere crédito presupuestario por parte del MTC, así como no demandará recursos adicionales, para su implementación.



<sup>4</sup> Reglamento de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475.