



# Resolución Ministerial

981-2019 MTC/01.02

Lima, 25 de octubre de 2019

**VISTOS:**

El Memorandum N° 1248-2019-MTC/18, Memorandum N° 062-2019-MTC/18.03, Memorandum N° 996-2019-MTC/08, Informe N° 2545-2019-MTC/08, Memorandum N° 813-2019-MTC/18, Memorandum N° 141-2019-MTC/18, Informe N° 004-2019-MTC/18.03, Informe N° 024-2019-MTC/18.03, Memorandum N° 289-2019-MTC/02, Memorandum N° 722-2019-MTC/09, Informe N° 027-2019-MTC/09.05, Informe Legal N° 641-2018-APN/UAJ, Informe Ejecutivo N° 165-2018-APN/DOMA e Informe Legal N° 537-2018-AP/UAJ

**CONSIDERANDO:**

Que, el Decreto Legislativo N° 707 declaró de interés nacional la prestación, eficiente, oportuna, rápida y económica de las actividades de las Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales, Agencias Lacustres y Empresas de Cooperativa de Estiba y Desestiba, con el objeto de coadyuvar el pleno desarrollo del comercio internacional;

Que, la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un Organismo Público Descentralizado (actualmente Organismo Técnico Especializado, en virtud del Decreto Supremo No. 058-2011-PCM), encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera;

Que, el artículo 1 de la referida Ley establece que dicha norma regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y 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;

Que, asimismo el artículo 24 establece que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios, así como 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;



Que, el Decreto Supremo N° 010-99-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 010-2001-MTC, aprobó el Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba, regulando los requisitos y demás disposiciones aplicables para efectuar la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre,

Que, el Decreto Supremo N° 016-2005-MTC, norma que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), establece que conforme a las disposiciones de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, los procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 010-99-MTC con excepción de aquellos relativos a las Agencias Generales, son de competencia de la Autoridad Portuaria Nacional (APN);

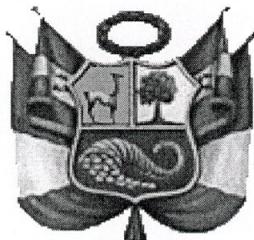
Que, el incremento de naves y de servicios en los puertos ha conllevado a desarrollar infraestructura y equipamiento portuario moderno acorde con estándares internacionales, lo cual trae consigo mejorar la prestación del servicio de agenciamiento a las naves, por lo que es necesario regular las actividades y requisitos para la obtención de la licencia de agencias marítimas, fluviales y lacustres;

Que, actualmente no se cuenta con la normativa adecuada para la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre en los puertos a nivel nacional; razón por la cual, es necesario establecer regulaciones sobre este servicio con la finalidad de reducir el riesgo de informalidad de los operadores privados que brindan dichos servicios, a efectos de que la autoridad pueda realizar los controles pertinentes relativos a la seguridad técnica, riesgos medioambientales, calidad, regularidad y continuidad de las operaciones y con ello contribuir al desarrollo, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional;

Que, mediante Informe N° 027-2019-MTC/09.05 la Oficina de Modernización de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto emite opinión favorable al proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Autoridad Portuaria Nacional (APN);

Que, asimismo mediante Informe N° 004 -2019-MTC/18.03 e Informe N° 024-2019-MTC/18.03, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal recomienda la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Autoridad Portuaria Nacional (APN);





# Resolución Ministerial

981-2019 MTC/01.02

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, señala en su artículo 14 que las entidades públicas deben disponer 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, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, 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 MTC 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 tal sentido, resulta necesario disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), a fin de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2018-MTC y Resolución Ministerial N° 015-2019 MTC/01; el Decreto Supremo N° 001-2009-JUS que aprueba el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General y la 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 de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.mtc.gov.pe](http://www.mtc.gov.pe)), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial El Peruano, a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general, dentro del plazo de treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución.

### Artículo 2.- Recepción y sistematización de comentarios

Las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el Proyecto de Decreto





Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente resolución ministerial, deben ser remitidas a la Autoridad Portuaria Nacional sito en Av. Santa Rosa No. 135 – La Perla – Callao con atención al Director de la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente o vía correo electrónico a la dirección lpariona@apn.gob.pe

**Regístrese, comuníquese y publíquese**



**EDMER TRUJILLO MORI**  
Ministro de Transportes y Comunicaciones





# Resolución Ministerial

PROYECTO

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

**DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE AGENCIAMIENTO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), pone a consideración del público interesado el contenido del Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a fin que remitan sus opiniones y sugerencias por escrito a la Autoridad Portuaria Nacional sito en Av. Santa Rosa No. 135 – La Perla- Callao con atención al Director de Operaciones y Medio Ambiente o vía correo electrónico a [lpariona@apn.gob.pe.](mailto:lpariona@apn.gob.pe), dentro del plazo de treinta (30) días calendario de acuerdo al formato siguiente:

Formato para la presentación de comentarios al presente proyecto de norma.

Artículo del Proyecto	Comentarios (*)
1	
(...)	
Disposición Complementaria Final	





# Decreto Supremo

## DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE AGENCIAMIENTO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un Organismo Público Descentralizado (actualmente Organismo Técnico Especializado, en virtud del Decreto Supremo No. 058-2011-PCM), encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera;

Que, el artículo 1 de la referida Ley establece que dicha norma regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y 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;

Que, asimismo el artículo 24 establece que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios, así como 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;

Que, el Decreto Supremo N° 010-99-MTC, modificado por el Decreto Supremo No. 010-2001-MTC, aprobó el Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba, regulando los requisitos y demás disposiciones aplicables para efectuar la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre;

Que, el Decreto Supremo No. 016-2005-MTC, norma que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), establece que conforme a las disposiciones de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, los procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 010-99-MTC con excepción de aquellos relativos a las Agencias Generales, son de competencia de la Autoridad Portuaria Nacional;



Que, el incremento de naves y de servicios en los puertos ha conllevado a desarrollar infraestructura y equipamiento portuario moderno acorde con estándares internacionales, lo cual trae consigo mejorar la prestación del servicio de agenciamiento a las naves, por lo que es necesario regular las actividades y requisitos para la obtención de la licencia de agencias marítimas, fluviales y lacustres;

Que, actualmente no se cuenta con la normativa adecuada para la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre en los puertos a nivel nacional; razón por la cual, es necesario establecer regulaciones sobre este servicio con la finalidad de reducir el riesgo de informalidad de los operadores privados que brindan dichos servicios, a efectos de que la autoridad pueda realizar los controles pertinentes relativos a la seguridad técnica, riesgos medioambientales, calidad, regularidad y continuidad de las operaciones y con ello contribuir al desarrollo, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional;

De conformidad con lo dispuesto por el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y el Decreto Legislativo No. 1132;

**SE DECRETA:**

**Artículo 1.- Aprobación del Reglamento de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre.**

Apruébese el Reglamento de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre, que consta de seis (6) Títulos, dos (2) Capítulos y ocho (8) artículos, una (1) Disposición Complementaria Final, una (1) Disposición Complementaria Transitoria, una (1) Disposición Complementaria Modificatoria y una (1) Disposición Complementaria Derogatoria que forman parte integrante del presente Decreto Supremo.

**Artículo 2.- Refrendo**

El presente Decreto Supremo es refrendado por la Ministra de Transportes y Comunicaciones.

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

**ÚNICA.- Potestad normativa de la Autoridad Portuaria Nacional**

La Autoridad Portuaria Nacional en ejercicio de su potestad normativa establecida en la Ley del Sistema Portuario Nacional, emite las normas complementarias correspondientes en relación con la prestación de los servicios de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre, a través de Resoluciones de Acuerdo de Directorio.



REPUBLICA DEL PERU



# Decreto Supremo

## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

### ÚNICA.- Plazo de adecuación

Las agencias marítimas, fluviales y lacustres con licencia vigente, tienen un plazo de ciento ochenta (180) días calendarios para adecuarse a lo dispuesto en la presente norma, contados desde la publicación del presente reglamento en el Diario Oficial El Peruano.



## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

### ÚNICA.- Modificación del Título del Decreto Supremo N° 010-99-MTC

Modifíquese el título del Decreto Supremo N° 010-99-MTC por el de Reglamento de Agencias Generales, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba.



## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

### ÚNICA.- Derogatoria

Quedan derogados a partir de la vigencia del presente Reglamento, los siguientes artículos: 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 y 51, así como la Tercera Disposición Complementaria del Decreto Supremo N° 010-99-MTC.



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



# REGLAMENTO DE AGENCIAMIENTO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)

## TÍTULO I

### TITULO PRELIMINAR

#### Artículo I.- Objeto

El presente Reglamento tiene como objeto regular las disposiciones para autorizar la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre en los puertos de la República del Perú.

#### Artículo II.- Definiciones

Para efectos del presente reglamento se consideran aplicables las siguientes definiciones:

1. **Agencia Marítima, Fluvial y Lacustre:** Persona jurídica constituida en el país y representante de la nave, propietario, empresa naviera, armador, agente general, fletador, operador o su principal en los puertos de la república.
2. **Capital Social:** Aporte monetario efectuado por cada socio para el desarrollo de las actividades respectivas de la sociedad.
3. **Licencia:** Autorización otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional para que una persona jurídica pueda prestar el servicio de agenciamiento.
4. **Servicio de Agenciamiento:** Actividades que realizan las agencias marítimas fluviales y lacustres por cuenta o encargo del capitán, propietario, empresa naviera, armador, agente general, fletador, operador o su principal en los puertos de la república.

#### Artículo III.- Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente reglamento son aplicables a las actividades del servicio de agenciamiento que desarrollan las agencias marítimas, fluviales y lacustres en los Puertos de la República, previamente autorizadas por la Autoridad Portuaria Nacional, bajo los términos y condiciones establecidos en el presente reglamento.

## TÍTULO II

### DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE AGENCIAMIENTO

#### CAPITULO I

#### CONSIDERACIONES PRELIMINARES

#### Artículo 1.- Del servicio

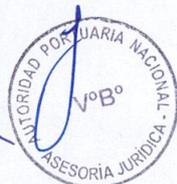
- 1.1 Toda nave mercante de bandera, nacional o extranjera, es representada obligatoriamente por una Agencia marítima, Fluvial o Lacustre, según corresponda, y debidamente autorizada por la Autoridad Portuaria Nacional, en los puertos de la República donde arribe, la que tiene la calidad de representante del capitán, propietario, armador, fletador u operador de la nave que agencie.
- 1.2 Las agencias marítimas, fluviales y lacustres para prestar el servicio de agenciamiento deben contar con licencia vigente, otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional conforme al artículo 4 del presente reglamento.
- 1.3 Las agencias marítimas, fluviales y lacustres que cuenten con licencia vigente, emitida por la Autoridad Portuaria Nacional, pueden prestar el servicio de agenciamiento en el ámbito marítimo, fluvial o lacustre para los cuales fueron autorizadas.
- 1.4 Las agencias marítimas, fluviales y lacustres asumen la representación legal, con las facultades generales y especiales de ley, del capitán, propietario, armador, fletador, operador de la nave o agencia general.
- 1.5 A requerimiento del capitán, propietario, armador, fletador, operador de la nave o agencia general, podrán nominar a uno o más agentes marítimos para los servicios de cambio o movimiento de tripulación u otros relacionados a la atención de las naves.
- 1.6 El servicio de agenciamiento se presta en los puertos de la República durante los 365 días del año y las 24 horas del día.

## CAPITULO II

### DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE AGENCIAMIENTO

#### Artículo 2.- Responsabilidades y obligaciones de los agentes marítimos, fluviales y lacustres.

- 2.1 Emitir, firmar y cancelar, por cuenta y en nombre del capitán, propietario, armador, fletador, operador de la nave o agencia general, los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes.
- 2.2 Otras que pudiera encomendarle el capitán, propietario, armador, fletador, operador o agencia general, relacionadas con la prestación del servicio de agenciamiento.
- 2.3 Representar al capitán, propietario, armador, fletador, operador de nave o agencia general de la nave, atendiendo todas sus necesidades y requerimientos administrativos, operativos, legales y otros a solicitud del capitán, propietario, armador, fletador, operador de la nave o agencia general.



- 2.4 Instruir al capitán de la nave sobre las normativas del Estado Peruano y disposiciones de los administradores portuarios.
- 2.5 Informar a la Autoridad Portuaria Nacional por medio escrito y dentro de las setenta y dos (72) horas, cualquier hecho o incidente ocurrido durante la prestación del servicio de agenciamiento.
- 2.6 Atender los requerimientos de información solicitado por la Autoridad Portuaria Nacional, en la forma y plazo que ésta establezca.
- 2.7 Proporcionar los documentos o información requerida en los plazos otorgados por los inspectores acreditados de la Autoridad Portuaria Nacional.
- 2.8 Comunicar por medio escrito y dentro de las veinticuatro (24) horas a la Autoridad Portuaria Nacional, el cambio de agencia marítima, fluvial o lacustre indicando los datos de la nueva agencia.
- 2.9 Comunicar y remitir a la Autoridad Portuaria Nacional a través del Componente Portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) o medios electrónicos que establezca la Entidad, las modificaciones de la información o documentación presentada para el otorgamiento de la licencia vigente, en un plazo de quince (15) días de haber ocurrido la modificación; tales como:
- Modificación del capital social de la empresa
  - Cambio de representante legal o apoderado
  - Cambio de domicilio
  - Cambio de denominación social
- 2.10 Las agencias marítimas, fluviales y lacustres deben sujetar su actuación y comportamiento a las normas éticas y profesionales vigentes.
- 2.11 El titular de la licencia queda obligado a prestar el servicio autorizado bajo las condiciones establecidas en el presente reglamento y sus normas complementarias.



### TITULO III

#### DE LA LICENCIA DE OPERACION

#### CAPITULO I

#### GENERALIDADES

#### Artículo 3.- Características

- 3.1 La licencia es otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional mediante Resolución de Gerencia General, la misma que concede un derecho específico e intransferible para prestar el servicio de agenciamiento en los puertos del ámbito marítimo, fluvial o lacustre.



- 3.2 La licencia que emite la Autoridad Portuaria Nacional es por ámbito de operación; siendo estos: marítimo, fluvial o lacustre.
- 3.3 Las licencias otorgadas o canceladas son publicadas en el portal web de la Autoridad Portuaria Nacional.
- 3.4 La Autoridad Portuaria Nacional cobra la tasa TUPA que corresponda por el otorgamiento de la licencia para prestar el servicio de agenciamiento marítimo, fluvial o lacustre.
- 3.5 El trámite de obtención y cancelación de licencias debe ser gestionado por los administrados a través del Componente Portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

## CAPÍTULO II

### OTORGAMIENTO Y CANCELACIÓN DE LA LICENCIA DE OPERACION

#### Artículo 4.- Otorgamiento de Licencia de Operación para Agencias Marítimas, Fluviales y Lacustres

- 4.1 Las personas jurídicas para prestar el servicio de agenciamiento deben mantener durante la vigencia de la licencia, un capital social mínimo, íntegramente suscrito y pagado conforme a la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) vigente, ascendente a:

- Ámbito marítimo: 30 UIT
- Ámbito fluvial y lacustre: 15 UIT

- 4.2 Toda persona jurídica que desee prestar el servicio de agenciamiento debe obtener la licencia correspondiente de la Autoridad Portuaria Nacional.

Para la obtención de la licencia el administrado debe presentar y cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Solicitud presentada a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) dirigida al Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional consignando información del número de partida registral de la constitución o modificación de estatutos de la empresa donde se establezca como parte del objeto social la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial o lacustre, según corresponda y el capital social acorde con lo dispuesto en el numeral 4.1 del presente reglamento.
- b) Copia de la licencia municipal de funcionamiento vigente, expedida a nombre de la agencia marítima, fluvial o lacustre, otorgada por la Municipalidad del ámbito que corresponda.
- c) Pago por derecho de trámite, según TUPA de la Autoridad Portuaria Nacional.

- 4.3 Ingresado el expediente por parte del solicitante, la Autoridad Portuaria Nacional, dentro de un plazo de diez (10) días hábiles, otorga la licencia de operación para prestar el servicio de agenciamiento mediante Resolución de Gerencia General



correspondiente. Este procedimiento es de evaluación previa y está sujeto al silencio administrativo positivo.

- 4.4 En el caso de presentación incompleta de los requisitos exigidos en el presente artículo, se procede de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Procedimiento Administrativo General.
- 4.5 En caso la Autoridad Portuaria Nacional observe el expediente presentado, notifica al solicitante las observaciones formuladas, otorgándole un plazo máximo de diez (10) días hábiles para su levantamiento respectivo, plazo que podrá ser prorrogado a solicitud del administrado hasta por un máximo de diez (10) días hábiles.
- 4.6 La licencia otorgada a las personas jurídicas para prestar el servicio de agenciamiento marítimo, fluvial o lacustre tiene vigencia indeterminada. No obstante; si la Autoridad Portuaria Nacional, previa fiscalización comprueba el incumplimiento de mantener vigentes los requisitos señalados en el numeral 4.2, procede a cancelar de manera automática la licencia otorgada

#### Artículo 5.- Cancelación

La licencia es cancelada automáticamente en los siguientes casos:

- 5.1 A solicitud de la agencia marítima, fluvial o lacustre.
- 5.2 Por imposición de una sanción, de acuerdo con el Reglamento de Infracciones y Sanciones para la Actividad Portuaria vigente.
- 5.3 Por declaración de insolvencia o quiebra de la agencia marítima, fluvial o lacustre.
- 5.4 En caso se verifique que el capital social de la agencia marítima, fluvial o lacustre ha sido reducido por debajo del capital social mínimo establecido en el numeral 4.1 del artículo 4 del presente reglamento.
- 5.5 En caso se verifique que la agencia marítima, fluvial o lacustre no efectúe operaciones de agenciamiento dentro del periodo de un año.

#### TITULO IV

#### SUPERVISIÓN, CONTROL Y FISCALIZACIÓN

#### Artículo 6.- Control y fiscalización

La Autoridad Portuaria Nacional se encarga de dirigir y ejecutar las acciones de control y fiscalización del servicio regulado en el presente reglamento y demás disposiciones legales complementarias; a través de inspecciones programadas e inopinadas, sin perjuicio de las facultades y competencias que correspondan a otras Autoridades.

#### TITULO V

#### INFRACCIONES Y SANCIONES

**Artículo 7.- De las infracciones y sanciones**

Las acciones u omisiones que constituyan incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente reglamento son sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para las Actividades Portuarias vigente.

**TITULO VI**

**USO DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE LOS PROCESOS DE LICENCIAS DE OPERACIÓN Y DE LAS ACTIVIDADES Y SERVICIOS PORTUARIOS**

**Artículo 8.- Uso de la Ventanilla Única de Comercio Exterior u otras plataformas tecnológicas**

Los trámites administrativos para el otorgamiento y cancelación de licencias que requiera el administrado se efectúan mediante el uso de medios electrónicos, a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior y plataformas tecnológicas vinculadas.



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### **DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE AGENCIAMIENTO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)**

El Estado busca fomentar la inversión privada en el ámbito portuario a fin de que se presten servicios portuarios eficientes y competitivos para el desarrollo del país. Por esa razón, se protege el libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.

No obstante, la propia naturaleza y operatividad de las zonas portuarias requiere que exista un planeamiento del desarrollo de los puertos. En ese contexto es importante destacar que, para el adecuado desarrollo de las operaciones portuarias, los buques o naves requieren y contratan a agencias marítimas fluviales y lacustres que los representen en el puerto, para que estas se encarguen de ejecutar diversas operaciones portuarias, entre las que destacan, las operaciones de recepción, despacho y avituallamiento de naves mercantes y de pasajeros; trámites para el movimiento de tripulación, pasajeros y carga; y, en general, atender a las naves en todos sus requerimientos desde su recepción hasta el zarpe de las mismas, entre otras.

Para ello, es importante que en principio los servicios de agenciamiento marítimo fluvial y lacustre sean brindados por administrados (personas jurídicas) que reúnan condiciones mínimas de formalidad en salvaguarda del respeto de las normas vigentes y de una cobertura mínima ante posibles riesgos o contingencias propias de la naturaleza de los servicios.



#### **Base legal**

El Poder Ejecutivo a través del Decreto Legislativo N° 707 declaró de interés nacional la prestación, eficiente, oportuna, rápida y económica de las actividades de las Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales, Agencias Lacustres y Empresas de Cooperativa de Estiba y Desestiba, con el objeto de coadyuvar el pleno desarrollo del comercio internacional.



El Decreto Supremo N° 010-99-MTC, posteriormente modificado por el Decreto Supremo N° 010-2001-MTC, aprobó el Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba, regulando los requisitos y demás disposiciones aplicables para efectuar la prestación del servicio de agenciamiento marítimo, fluvial y lacustre.



El Decreto Supremo N° 016-2005-MTC, norma que aprueba el Texto Único de Procedimientos (TUPA) de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), establece que conforme a las disposiciones de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, los procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 010-99-MTC con excepción de aquellos relativos a las Agencias Generales, son de competencia de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).



La Ley N° 27943 crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un Organismo Público Descentralizado (actualmente Organismo Técnico Especializado, en virtud del Decreto Supremo No. 058-2011-PCM), encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al



Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

El artículo 1 de la referida Ley establece que dicha norma regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y 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.

Asimismo, el artículo 24 señala que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios, así como 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.

El artículo 100 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo No. 003-2004-MTC, establece que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) por delegación de facultades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuenta con facultades normativas y reglamentarias en el ámbito de su competencia y emite normas de alcance general por Acuerdo de Directorio. Asimismo, emite resoluciones, directivas, y circulares de menor jerarquía.

### Descripción del problema

En la actualidad los Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre son provistos por operadores privados en condiciones formales, existiendo el riesgo de que los proveedores privados de estos servicios operen en condiciones de informalidad en caso de que la autoridad no cuente con los mecanismos pertinentes para llevar un adecuado control.

En dicha línea, el riesgo de que los Servicios de Agenciamiento Marítimo Fluvial y Lacustre sean prestados por operadores privados en condiciones de informalidad puede afectar la seguridad, calidad, regularidad y continuidad de las operaciones portuarias, en particular las actividades que se desarrollan desde la recepción hasta el zarpe de las naves, lo que finalmente podría acarrear una disminución de arribos de naves a los puertos del Perú -por la falta de seguridad y calidad en la prestación del servicio-, o el desvío de cargas a puertos de países vecinos en los que existe un grado de formalidad adecuado.

### Objetivo del proyecto normativo

Reducir el riesgo de informalidad de los operadores privados que brindan Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre, identificando a aquellos que cumplen los requisitos mínimos para la provisión de dichos servicios, a efectos de que la autoridad pueda realizar los controles pertinentes relativos a la seguridad técnica, riesgos medioambientales, calidad, regularidad y continuidad de las operaciones y con ello generar información relevante para los usuarios de dichos servicios, para una toma de



decisiones mejor informada, lo que finalmente contribuye al desarrollo, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.

### Definición del proyecto normativo

En términos generales, la presente propuesta normativa consiste en un Proyecto de Reglamento de Servicios de Agenciamiento Marítimo Fluvial y Lacustre que formalizará a través de decreto supremo la derogación de determinados artículos del reglamento previo (Decreto Supremo N° 010-99-MTC), incorporando, por ejemplo:

- La posibilidad de que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) pueda efectuar una cancelación de licencia de oficio, cuando se verifica que la entidad que presta los servicios no cumple con los requisitos con los cuales se le otorgó la licencia.
- La posibilidad de emplear herramientas tecnológicas para la tramitación y la obtención de las licencias.
- El establecimiento de nuevas disposiciones sobre responsabilidades y obligaciones de los agentes marítimos, fluviales y lacustres.
- Eliminación de la Carta fianza y póliza de caución como parte de la aplicación de las políticas de simplificación administrativa, facilitando con ello el acceso al mercado.

### Análisis costo-beneficio y balance

El Proyecto de Reglamento de los Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre objeto de análisis derogaría al reglamento previo (Decreto Supremo N° 010-99-MTC) en lo que corresponda a las regulaciones sobre las agencias marítimas, fluviales y lacustres, incorporando nuevas disposiciones sobre responsabilidades y obligaciones de las empresas que brindan los servicios de agenciamiento, incluyendo, entre otros aspectos, nuevas exigencias para el otorgamiento y cancelación de licencias, así como la eliminación de la carta fianza o póliza de caución.

En ese sentido, si bien las nuevas disposiciones que se establecen en el Proyecto de Reglamento de los Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre podrían implicar mayores costos de cumplimiento para las empresas que brindan los servicios de agenciamiento, así como, eventualmente, mayores costos de aplicación para el Estado; también pueden suponer, de otra parte, una reducción de los costos de cumplimiento. Situación que se originaría fundamentalmente, por dos elementos: (i) Eliminación de la carta fianza y póliza de caución <sup>1</sup>, y (ii) una reducción de los tiempos de tramitación y los costos de oportunidad asociados a la obligatoriedad del uso del sistema electrónico VUCE<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Si bien, el efecto de la eliminación de la carta fianza o póliza de caución como requisito exigido para el otorgamiento de la licencia no sería observable en el corto plazo (particularmente, sobre aquellas empresas de agenciamiento que ya vienen operando), sí lo sería en el mediano y largo plazo, en tanto permitiría una reducción de los requisitos de entrada al mercado para las nuevas empresas de agenciamiento interesadas en operar. Esto, aunado al cumplimiento de las otras exigencias que se incorporan en el Proyecto del Reglamento analizado, provocaría una mejora de la oferta de los servicios de agenciamiento y, en consecuencia, un incremento de la competitividad del sector (siendo esta última, un elemento que corresponde a los beneficios sectoriales derivados de la implementación de la regulación).

<sup>2</sup> En efecto, la obligatoriedad del uso del sistema electrónico VUCE (Ventanilla Única de Comercio Electrónico) que establece el Proyecto de Reglamento de los Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre, permitirá a los agentes involucrados una gestión administrativa más fluida de las tramitaciones, generando en los administrados una reducción de los tiempos de tramitación y los costos de oportunidad asociados a ellos. Cabe señalar que, en lo que corresponde al Estado, la operatividad de la plataforma electrónica VUCE, no genera mayores costos adicionales (de aplicación), pues estos ya han



En relación con los beneficios, el Proyecto de Reglamento de los Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre permite a los proveedores de servicios de agenciamiento contar con una mayor predictibilidad y uniformidad y menor incertidumbre en relación con los requisitos y características mínimas para la prestación de sus servicios.

Asimismo, por el lado del Estado, se mejoraría la posibilidad de que la autoridad pueda cumplir su labor de control e información respecto a las condiciones mínimas en las que se prestan los servicios de agenciamiento, lo que finalmente contribuye con reducir o mitigar potenciales riesgos de seguridad, medio ambiente, calidad, regularidad y continuidad; propiciando un escenario favorable para el arribo de las naves a los puertos del país, con los efectos positivos en el comercio que ello genera.

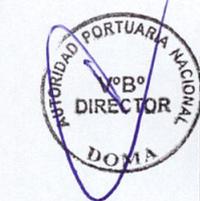
De igual modo, como se ha mencionado, la eventual mayor y mejor oferta de servicios de agenciamiento, derivados de las nuevas disposiciones (por ejemplo, la eliminación de la carta fianza o póliza de caución requeridos para el otorgamiento de licencias, y las demás disposiciones vistas en conjunto), redundarán en el mediano y largo plazo, en una mejora de la competitividad del sector portuario.

El siguiente cuadro resume un balance cualitativo de los costos y beneficios del Proyecto de Reglamento de los Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre.

**CUADRO 2  
BALANCE DE COSTOS Y BENEFICIOS DEL PROYECTO**

Costos y Beneficios	Situación sin cambios	Situación con la Propuesta Normativa
<b>Costos de aplicación</b>		
- Costos de acciones de supervisión, control y fiscalización.	0	+
- Costos en sistemas de información o plataformas tecnológicas.	0	0
<b>Costos de cumplimiento</b>		
- Pago de tasas administrativas.	0	0
- Costos administrativos en las empresas.	0	0
- Costos de obtención/presentación de documentación y otros costos no monetizables.	0	+
<b>I. Total variación en costos</b>	<b>Cero</b>	<b>Incremento de costos</b>
<b>Beneficios económicos sectoriales</b>		
- Mejora de la competitividad del sector portuario.	0	+

... sido internalizados en lo fundamental por el MINCETUR, a través de la progresiva implementación de los componentes del sistema VUCE, en el sector de comercio exterior, durante los últimos años.



Costos y Beneficios	Situación sin cambios	Situación con la Propuesta Normativa
- Reducción de los riesgos de informalidad en la prestación de Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre.	0	+
<b>Beneficios para la sociedad</b>		
- Salvaguarda del medio ambiente.	0	0
- Predictibilidad, uniformidad y menor incertidumbre.	0	++
<b>II. Total variación en beneficios</b>	<b>Cero</b>	<b>Incremento de beneficios</b>
<b>III. Balance Costos vs Beneficios (I + II)</b>	<b>Cero</b> (ningún efecto)	<b>Positivo</b> (los beneficios identificados superarían a los costos)

Donde:

- 0 : Cuando el impacto es nulo.
- + : Cuando se produce un incremento o mejora.
- ++ : Cuando se produce un incremento o mejora significativa.
- : Cuando se produce una reducción o detrimento.
- : Cuando se produce una reducción o detrimento significativo.

Balance Cero: No se produce efecto alguno.

Balance Negativo: Dirección de cambios provoca mayores costos, menores beneficios, o que los costos superen a los beneficios.

Balance Positivo: Dirección de cambios provoca menores costos, mayores beneficios o que los beneficios superen a los costos.

Fuente: Proyecto de Reglamento de Servicios de Agenciamiento Marítimo, Fluvial y Lacustre.

Elaboración propia.

