

## 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 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 en tráfico de cabotaje; y las causales de suspensión o cancelación 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.

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 norma 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 con 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 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, 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, certificados de condiciones de seguridad de transporte, permiso de operación, documento para el transporte marítimo de cabotaje, ferry, naviero, tráfico de cabotaje, Unidades Flotantes de Almacenamiento (UFA) y Unidades Flotantes de Almacenamiento Regasificación (UFAR) y Transportista, 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 buques 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.



Al respecto, el numeral 1 del artículo 3 del presente Reglamento define Carga de Cabotaje:

**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, el numeral 6 del artículo 3 del presente Reglamento define al mismo como la autorización administrativa de transporte marítimo para Naviero, otorgada por la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en lo sucesivo, DTA), independientemente de otros permisos que requiera el Ministerio de Transportes y Comunicaciones u otras autoridades competentes. Asimismo, se indica que dicho permiso autoriza la prestación del servicio de cabotaje y es de carácter intransferible y de vigencia indeterminada.

Asimismo, se incluye en el numeral 2 del artículo 3, una definición del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, el cual es entendido como el Documento expedido por la DTA al Naviero que ha obtenido previamente el Permiso de Operación, y a través del cual se acredita la habilitación de una o varias nave(s) para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.

De igual manera, se precisa que dicho Certificado se expide a fin de acreditar que la(s) nave(s) con las que el Naviero Autorizado vaya realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, cumplen con las disposiciones previstas en el artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1413.

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”.

Sobre el particular, el numeral 4 del artículo 3 del presente Reglamento define al Documento para el transporte marítimo de cabotaje, como sigue:

<sup>1</sup> [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=)

**4. Documento para el transporte marítimo de cabotaje:** Es el documento exigible para el tráfico de cabotaje. En el caso de pasajeros será el ticket o boleto y en el caso de la carga, será el Conocimiento de Embarque (Bill of Lading), el cual tendrá como mínimo la siguiente información: la descripción de la carga de cabotaje embarcada, puerto de carga/ descarga, peso/volumen, monto del flete, así como los datos del embarcador y del consignatario de la mercancía.

Por otro lado, numeral 5 del artículo 3 del presente Reglamento, define el ferry como la nave diseñada para el transporte de pasajeros, vehículos y carga rodada.

De igual manera, conforme numeral 6 del artículo 3 del presente Reglamento, el Naviero se define como la persona natural o persona jurídica que realiza el servicio de transporte pasajeros y de carga, así como de gas natural licuefactado en el ámbito marítimo.

Asimismo, el numeral 9 del artículo 3 del presente Reglamento define al tráfico de cabotaje como el transporte de pasajeros o carga con fines comerciales o de apoyo humanitario, entre puertos nacionales. .

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.

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 los numerales 11 y 12 del artículo 3 del presente Reglamento, se establece una breve definición para estas unidades:

**11. 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

**12. 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.

Asimismo, teniendo en consideración que en el Capítulo II del Título II del presente Reglamento se hace referencia a "transportista", el numeral 10 del artículo 3 del presente Reglamento señala que transportista es el que presta el servicio de traslado nacional o internacional de pasajeros y/o mercancías y que cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.

### c. Autoridad competente

Cabe señalar que el artículo 4 dispone de manera expresa que toda persona natural o jurídica, para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga conforme al Decreto Legislativo N° 1413, debe estar constituida en el Perú y obtener previamente el Permiso de Operación y el Certificado de

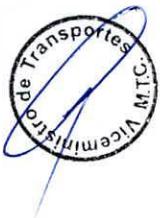
Condiciones de Seguridad de Transporte, así como mantener vigentes dichas autorizaciones.

Al respecto, 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.

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

**Artículo 5º.- 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.*



Cabe señalar que a través del nuevo Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio, se estableció una nueva estructura organizacional del sector. Sobre el particular, el artículo 41 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobada por el Decreto Supremo N° 021-2018-MTC y modificada por el Decreto Supremo N° 014-2019-MTC, establece que la Dirección General de Autorizaciones en Transportes es el órgano de línea responsable de la evaluación, otorgamiento y reconocimiento de derechos, a través de autorizaciones, permisos, licencias, entre otros, en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario, transporte acuático, transporte multimodal, servicios conexos y actividades complementarias; así como de vías navegables, circulación y del tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del ministerio. Depende del Despacho Viceministerial de Transportes.



Asimismo, conforme a los artículos 136 y 141 de la Sección Segunda del Reglamento de Organización y Funciones, aprobada por Resolución Ministerial N° 015-2019-MTC/01, la Dirección General tiene a su cargo la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático siendo que ésta última es la encargada de la evaluación y autorización para prestar servicios de transporte acuático; así como el otorgamiento de permisos de operación de empresas de transportes de pasajeros y mercancías relacionadas al transporte acuático. En tal sentido, este último órgano, se sustenta como la autoridad competente para otorgar, modificar, suspender y cancelar el permiso de operación de transporte marítimo en tráfico de cabotaje; la cual otorga el permiso de operación a través de una Resolución Directoral.



De igual manera, teniendo en consideración que a través del presente Reglamento se establece que para poder realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, el naviero que cuente con Permiso de Operación además debe obtener el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, respecto a la(s) nave(s) con las que vaya a prestar el servicio, ello en aras de acreditar que las naves con las cuales se prestará el servicio en tráfico de cabotaje cumplen con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1413; resulta necesario establecer que la autoridad competente dentro del sector para autorizar, es también la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático.



**Artículo 4.- Autoridad competente**

Toda persona natural o jurídica, para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga conforme al Decreto Legislativo N° 1413, debe estar constituida en el Perú y haber obtenido previamente el Permiso de

Operación y el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, así como mantener vigente dichas autorizaciones.

*El otorgamiento, modificación, suspensión y cancelación del permiso de operación, así como el otorgamiento, modificación, suspensión y cancelación del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, es competencia de la DTA.*

#### 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 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, los artículos 5, 6 y 7 regulan lo concerniente al Permiso de Operación. Sobre el particular, el artículo 5 señala que para la obtención del Permiso de Operación el naviero debe previamente presentar una solicitud de acuerdo al formulario que para tal efecto publica el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su portal institucional, y además efectuar el pago por Derecho a trámite; asimismo, dicho artículo señala que los Permisos de Operación se mantienen vigentes mientras subsistan las condiciones al momento de ser otorgadas.

Por su parte, el artículo 6 señala los requisitos que deben presentar los navieros a efectos de poder obtener el Permiso de Operación; mientras que el artículo 7 indica el plazo que tiene la autoridad competente para resolver así como el tipo de silencio que rige el procedimiento administrativo.

En ese sentido, se establece que los administrados deben indicar en el formulario de solicitud, según corresponda, la siguiente información:

1. Para el caso de personas naturales, indicar su número de Documento Nacional de Identidad (DNI) o documento de identidad;
2. Las personas naturales y jurídicas deben indicar su número de Registro Único de Contribuyente (RUC);
3. Número de la partida registral de la persona jurídica constituida en el país; y,
4. Pago por derecho de trámite, por el importe consignado en el Texto Único de Procedimientos Administrativos vigente, quedando obligado el administrado a informar el día y número de constancia de pago en la solicitud.

Cabe señalar, que 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.

#### e. Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte

A fin de poder realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, se ha señalado que el naviero que cuente con Permiso de Operación, además se encuentra obligado a obtener el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, respecto a la(s) nave(s) con las que vaya a prestar el servicio.

Sobre el particular, debe precisarse que dicho Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte debe ser obtenido por aquel naviero que previamente ha sido autorizado



a través del Permiso de Operación, y busca habilitar sólo aquellas naves que cumplen con las exigencias previstas en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1413.

En ese sentido, a través del numeral 8.2 del artículo 8 del presente Reglamento se han precisado los requisitos que debe cumplir el naviero a efectos de poder obtener el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte. Al respecto, dicho numeral además precisa que la solicitud puede ser presentada por el mismo naviero o su representante (ya sea este su Agente Marítimo, Agente General o una Sucursal de éste).

Cabe señalar los requisitos a ser solicitados son los siguientes

a) Presentar una solicitud, según el formulario publicado en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual debe contener la información establecida en el artículo 124 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, así como cumplir con el pago por derecho de trámite, por el importe consignado en el Texto Único de Procedimientos Administrativos vigente, quedando obligado el administrado a informar el día y número de constancia de pago en la solicitud.

b) Cumplir por cada nave con la que vaya a realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, identificada con su número OMI, con lo siguiente:

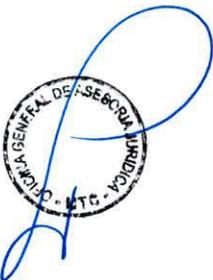
1. Contar con la certificación de clase otorgada por una clasificadora miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). Este requisito se acredita mediante la presentación de copia simple de la certificación de clase otorgada por la clasificadora.

Al respecto, 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.

Cabe indicar que la exigencia de dicho requisito, 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 Organización Marítima Internacional -OMI, organismo del cual el Perú es miembro.

2. Contar con coberturas de protección e indemnización o responsabilidad civil. Este requisito se acredita mediante copia simple 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.

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.



En ese sentido, el requisito exigido permite conocer que las naves con las cuales se vaya a prestar el servicio en tráfico de cabotaje, cuentan con un seguro que les permita cubrir daños a terceros por accidentes impredecibles ocurridos en dichas naves.

3. Cumplir con una acreditación en materia de seguridad, protección y conservación del medio ambiente, lo cual se acredita con la copia simple de la Certificación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) otorgada por el Estado de bandera o una sociedad clasificadora reconocida por este.

Sobre el particular, cabe señalar que el código IGS garantiza la operación en condiciones de seguridad a fin de reducir el riesgo de 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.

De esta manera, dicho requisito 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

Por otro lado, el artículo 9 indica la autoridad competente para resolver, así como el plazo que tiene pronunciarse y el tipo de silencio que rige el procedimiento administrativo. Asimismo, establece la obligación que tiene el naviero de informar cualquier modificación y/o renovación de las condiciones que sustentaron el otorgamiento del Certificado.

El artículo 9 además dispone que es obligación del Naviero autorizado para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, que las naves habilitadas a través del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, mantengan las condiciones que sustentaron su habilitación.

Asimismo, teniendo en consideración que lo que se transportará en las naves que realicen cabotaje son pasajeros y carga, se ha previsto que en caso que una nave habilitada a través del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte no mantenga las condiciones que sustentaron su autorización, éstas son suspendidas o canceladas conforme a los artículos 15 o 16 del presente Reglamento, indicándose además que las naves suspendidas o canceladas no pueden ser utilizadas para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, hasta que recuperen las condiciones que sustentaron su habilitación.

#### f. Registro de Naves o Navieros habilitados

Cabe tener en consideración que el Reglamento ha previsto que una determinada nave habilitada a través del Certificado de Seguridad de Transporte, puede encontrarse suspendida o cancelada al no mantener las condiciones que sustentaron su habilitación; de igual manera la norma ha previsto que el naviero que no cumpla con registrar las operaciones señaladas en el Anexo N° 01 del Reglamento, en el Portal Institucional del MTC dentro de las 48 horas de concluidas las operaciones de embarque o descarga/desembarque, puede ser suspendido.

En ese sentido, teniendo en cuenta los supuestos de suspensión y cancelación antes señalados, se ha visto necesario establecer que la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del



Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es responsable del Registro de Naves y/o Navieros habilitados.

Cabe señalar que dicho Registro tiene como finalidad consignar las naves habilitadas mediante el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, así como las suspensiones y cancelaciones a que se refieren los artículos 15 y 16 del presente Reglamento (referidas a la suspensión o cancelación del Certificado de Seguridad de Transporte, ya sea de manera total o parcial); así como los navieros suspendidos por incumplimiento del Artículo 11 (vinculado al registro de operaciones conforme al Anexo 01).

Sobre el particular, dicho Registro servirá como un medio a través del cual la Administración, los propios navieros y otras autoridades vinculadas, podrán saber cuándo un naviero o su nave se encuentran suspendidos o cancelados, según corresponda.

#### g. Operatividad del Cabotaje

Con relación a la operatividad del cabotaje, el artículo 11 del Reglamento establece el que el naviero o su representante debe registrar las operaciones señaladas en el Anexo N° 01 del Reglamento, en el Portal Institucional del MTC dentro de las 48 horas de concluidas las operaciones de embarque o descarga/desembarque. Cabe agregar que la norma señala que el incumplimiento de lo antes descrito, faculta a la Administración a suspender las operaciones del naviero, durante el período que no comunique la información.

#### h. Transporte de Pasajeros en Cabotaje

Respecto, al transporte marítimo en tráfico de cabotaje para pasajeros, se establece que tengan la misma concepción que el transporte marítimo en tráfico de cabotaje para carga en territorio nacional, donde se pueda aprovechar el paso de naves internacionales para el transporte de pasajeros entre puertos peruanos, utilizando al documento para el transporte de pasajeros en cabotaje como aquel documento emitido por el naviero que acredita el embarque de personas en la nave.

#### **Artículo 12. Transporte de pasajeros en cabotaje**

*12.1 El transporte de pasajeros en cabotaje por la vía marítima en la costa peruana incluye a las naves de pasajeros de bandera extranjera.*

*12.2 El documento para el transporte de pasajeros en cabotaje es el documento emitido por el naviero autorizado para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje que acredita el embarque de personas en tráfico nacional distintas a la tripulación de la nave y distintas a las personas en tráfico internacional.*

*12.3 Para el caso del transporte de pasajeros en naves tipo ferry, es posible también transportar vehículos, de ser el caso.*

#### i. Suspensión o Cancelación del permiso de operación

Se han establecido ciertos supuestos que conllevan a la suspensión o cancelación del permiso de operación, lo cual a su vez implica que el naviero autorizado no pueda operar en tanto mantenga la condición de suspendido o tenga la condición de cancelado.

Así, la norma prevé como supuestos de suspensión: la pérdida de las condiciones que sustentaron el otorgamiento del permiso, o la solicitud del propio titular.



Por su parte, en relación a los supuestos de cancelación, se prevén cinco supuestos, entre los cuales se encuentran la propia solicitud del titular y la pérdida de las condiciones que sustentaron su otorgamiento por un plazo mayor a 06 meses. De igual manera, establece como supuestos el no inicio de operaciones dentro del plazo de 180 días calendario, la interrupción de operaciones durante un período continuo de seis meses, sin mediar causa justificada; o si el naviero autorizado entra en proceso de disolución, liquidación o quiebra.

**j. Suspensión o Cancelación del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte**

Teniendo en consideración la exigencia legal prevista en el artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1413, el proyecto de Reglamento ha previsto la expedición del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, como aquel documento a través del cual se acredita que las naves con las cuales se vaya a prestar el servicio de cabotaje cumplen con dichas exigencias, y mediante el cual se habilita a una o varias nave(s) para realizar operaciones de transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.

No obstante, las condiciones que sustentaron el otorgamiento del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte pueden no mantenerse en el transcurso del tiempo; en ese sentido, teniendo en cuenta que lo que se transporta en dichas naves será pasajeros y carga, resulta necesario crear mecanismos que permitan que solo operen aquellas naves que mantengan las condiciones por las cuales se autorizó.

En ese sentido, la norma ha previsto los supuestos de Suspensión y Cancelación total o parcial del Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte, según corresponda.

**k. 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 17.- 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.*

**l. Ventanilla Única de Comercio Exterior**

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.

En tal sentido, una vez que la plataforma de la VUCE tenga habilitado en el componente portuario los procesos relacionados con el transporte por tráfico de



cabotaje, los trámites y remisión de información que se contemplan en el presente reglamento deben de realizarse a través de dicha plataforma.<sup>2</sup>

Consecuentemente, a través del artículo 18 del proyecto de Reglamento se dispone que los procedimientos administrativos y el registro de las operaciones de cabotaje de pasajeros y carga contemplados en el proyecto de reglamento, se tramitan a través del Componente Portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE, del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, una vez que dicho Ministerio apruebe su incorporación a la VUCE.

#### m. Cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales

La recalada en puertos internacionales del transporte marítimo de cabotaje implica que la mercancía nacional embarcada en el medio de transporte salga al exterior y luego ingrese de nuevo al territorio nacional. De esta manera, se genera la necesidad de controlar que efectivamente la mercancía no ha sido alterada al momento de su regreso al país. Asimismo, la salida de la nave no exime la posibilidad de que en esta pueda embarcarse carga diferente a la inicialmente consignada.

En consecuencia, se requiere incluir en el Reglamento algunos artículos relacionados a la temática aduanera, a fin de asegurar el debido control de las mercancías que ingresan y salen del territorio nacional.

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.

#### **Artículo 19.- Puertos entre los que se realiza el cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales**

*El cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales se efectúa entre puertos habilitados para realizar operaciones de ingreso y salida de mercancías del territorio nacional.*

#### **Artículo 20.- Obligaciones del transportista o su representante**

*Son obligaciones del transportista o su representante:*

- 1) Transmitir a la Administración Aduanera los documentos dispuestos en el artículo 22, de acuerdo a lo que esta entidad establezca;*
- 2) Diferenciar, en el respectivo manifiesto, la carga de cabotaje con recalada en puertos internacionales del resto de carga; y,*
- 3) Mantener, a bordo de la nave, la carga de cabotaje con recalada en puertos internacionales durante su travesía en el exterior. Lo anterior no aplica al desembarque que se realice para la organización de la carga, siempre y cuando se proceda nuevamente al embarque en la misma nave y las operaciones no impliquen la apertura del contenedor o del bulto.*

<sup>2</sup> En la etapa de comentarios y opiniones del proyecto de Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, el MTC recibió comentarios del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR relacionados a la modificación de algunos artículos con el propósito de que las solicitudes de permiso de operación, la suspensión así como el registro se realicen y publiquen a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE. No obstante, debido a que el proyecto de VUCE 2.0 aún está en proceso de implementación, el MTC y el MINCETUR han coordinado para que una vez que sea habilitado el componente portuario, dichos trámites y remisión de información contemplados en el presente reglamento se realicen a través de dicha plataforma.

4) Exigir la presentación, para el transporte de pasajeros en cabotaje, del documento de identificación personal; así como de la autorización de viaje correspondiente, esto último en el caso de menores de edad.

**Artículo 21.- Obligaciones del administrador o concesionario del puerto**

Son obligaciones del administrador o concesionario del puerto:

- 1) Exigir al transportista la relación de carga de cabotaje a embarcar con recalada en puertos internacionales, a fin de permitirle el ingreso a sus recintos;
- 2) Contar con la autorización de la Administración Aduanera para permitir el embarque de la carga con recalada en puertos internacionales; y,
- 3) Diferenciar en el registro del terminal portuario, la carga de cabotaje con recalada en puertos internacionales del resto de la carga.

**Artículo 22.- Documentación para realizar el cabotaje marítimo con carga recalada en puertos internacionales**

Los documentos que se utilizan en el cabotaje con recalada en puertos internacionales son:

- 1) Para la salida
  - a) la relación de carga a embarcar;
  - b) el documento para el transporte marítimo de cabotaje; y
  - c) el manifiesto de carga de salida.
- 2) Para el ingreso, el manifiesto de carga de ingreso que comprenda al documento para el transporte marítimo de cabotaje.

**Artículo 23.- Plazo para realizar el cabotaje marítimo con carga recalada en puertos internacionales**

El cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales debe ser realizado en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, computado desde la fecha del término del embarque en el puerto de partida hasta la fecha de llegada del medio de transporte en el puerto de llegada.

**Artículo 24.- Control aduanero de la carga de cabotaje marítimo con recalada en puertos internacionales**

La autoridad aduanera puede efectuar controles aduaneros sobre la carga de cabotaje con recalada en puertos internacionales y aplicar las sanciones o acciones que corresponda en caso verifique la comisión de infracciones o delitos aduaneros.

**Artículo 25.- Precisión sobre beneficios tributarios**

La salida de la carga de cabotaje con recalada en puertos internacionales no es objeto de beneficios tributarios o aduaneros vinculados a la exportación de mercancías.

**Artículo 26.- Facultad de la Administración Aduanera**

La Administración Aduanera está facultada para dictar las disposiciones necesarias para regular lo dispuesto en el presente capítulo.

**n. Excepción temporal para las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras**

La Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 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 su entrada en vigencia, 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 (ahora Dirección



de Autorizaciones de Transporte Acuático), 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.

Dicha medida se adoptó 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 en las experiencias de otros países que han logrado incrementar el 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 y 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.

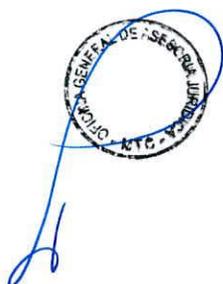
Desde la perspectiva de la eficiencia de la cadena logística, el cabotaje marítimo puede ser de interés para mejorar el servicio logístico puerta a puerta haciéndolo más eficiente, ya que promueve el movimiento de volúmenes de carga más grandes a menores costos y garantiza la continuidad del servicio.

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.

En ese sentido, teniendo en consideración lo dispuesto en la Única Disposición Transitoria del Decreto Legislativo N° 1413, el Reglamento ha incluido la Primera Disposición Transitoria, mediante el cual se exceptúa a la persona natural nacional o extranjera, o a la persona jurídica con capital social de origen nacional o extranjero, vinculada al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana, por el plazo señalado en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación expedido por la DTA.

Asimismo dicha Disposición señala que en tanto dure la excepción del párrafo precedente, las personas naturales o jurídicas antes señaladas, sólo se encuentran obligadas a obtener el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte.

De otra parte, teniendo en cuenta que la Autoridad Marítima a fin de otorgar el Permiso de Navegación solicita a los navieros el Permiso de Operación como requisito previo, la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del presente Reglamento, ha previsto que en tanto dure la excepción temporal descrita en la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, la Autoridad Marítima a fin de otorgar el Permiso de Navegación, solicita únicamente el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte; luego de transcurrido el período de excepción, se precisa



que la Autoridad Marítima solicitará tanto el Permiso de Operación como el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte.

Finalmente, la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del presente Reglamento dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro del plazo de un (01) año antes de la culminación de los tres (3) años, señalados 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, realiza la evaluación de impacto que permita evaluar la continuidad o no de la exoneración temporal para las personas naturales o jurídicas nacional o extranjeras.

#### 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 con el Estudio Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios<sup>3</sup>, el permitir el uso de la capacidad instalada vacía de estas naves que ya están navegando por nuestras aguas aprovecharía los costos hundidos del transporte de carga, generando una alternativa eficiente para la reducción de los costos del transporte, y que en el caso de algunos productos agrícolas podría llegar a más del 40% de los costos.

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 Provias 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: Provias Nacional

<sup>3</sup> Estudio realizado por el MINCETUR y el Banco Mundial en el año 2017.

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	Acuático	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 potencial 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 decreto supremo realiza las siguientes modificaciones a la legislación nacional:

- Incorpora, a través de su Única Disposición Complementaria Modificatoria, el numeral 2.3 al artículo 2 del Capítulo I del Título Preliminar del Reglamento de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475, aprobado con Decreto Supremo N° 014-2011-MTC.

Crea 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.

Al respecto, teniendo en consideración que el presente Reglamento se aplica sólo para el transporte marítimo de tráfico por cabotaje de pasajeros y carga en la costa peruana excluyendo de los efectos de esta norma al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos

al gas natural licuefactado, se ha previsto incluir una Única Disposición Complementaria Modificatoria en el Decreto Supremo que apruebe 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 ese sentido, dicha Disposición Complementaria Modificatoria incorpora el numeral 2.3 al artículo 2 del Capítulo I del Título Preliminar del Decreto Supremo N° 014-2011-MTC, Reglamento de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475.

Sobre el particular, a través de la inclusión del numeral 2.3 del artículo 2 del Capítulo I del Título Preliminar del Decreto Supremo N° 014-2011-MTC, se dispone que en el caso del transporte acuático comercial de pasajeros y carga, en tráfico nacional o cabotaje, dicho Reglamento no alcanza al transporte marítimo de pasajeros y carga que regula el Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, y su Reglamento.

Asimismo, el proyecto de Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413 se ha elaborado en concordancia con lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 1413, así como en el ámbito de la Ley N° 28583.

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.

