



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Lima, 21 de marzo de 2017

OFICIO N° 102-2017 -PR

Señora  
**LUZ SALGADO RUBIANES**  
Presidenta del Congreso de la República  
Presente.-



De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 118° numeral 19) de la Constitución Política del Perú, nos dirigimos a usted, señora Presidenta, con la finalidad de dar cuenta al Congreso de la República de la promulgación del Decreto de Urgencia N° 005-2017, mediante el cual se asegura el abastecimiento de carga y pasajeros hacia y desde las zonas afectadas por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero".

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

Atentamente,

PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD  
Presidente de la República

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI  
Presidente del Consejo de Ministros

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 22 de Mayo de 2017.

En aplicación de lo dispuesto en el inc. b) del artículo 91º del Reglamento del Congreso de la República: **PASE** a la Comisión de Constitución y Reglamento, para su estudio dentro del plazo improrrogable de quince días Útiles.

-----  
JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



## Decreto de Urgencia

Nº 005-2017



Que asegura el abastecimiento de carga y pasajeros hacia y desde las zonas afectadas por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, como consecuencia de los acontecimientos catastróficos ocasionados por el fenómeno climático denominado "Niño Costero" se viene afectando a la infraestructura y a la población en diversas regiones del país; entre ellas, la interrupción por destrucción o inundación de las vías terrestres, generando la falta de medios idóneos de transporte en las zonas afectadas;

Que, en las últimas semanas, los precios de algunos alimentos de la canasta básica familiar han registrado incrementos exponenciales en parte del territorio nacional debido a la afectación en el normal abastecimiento ante los acontecimientos catastróficos ocurridos, lo que repercutiría negativamente en la capacidad adquisitiva de las familias y, por tanto, en sus decisiones de consumo;

Que, el consumo privado equivale al 64% de la economía total y, por tanto, es una variable clave para asegurar el crecimiento del Producto Bruto Interno;

Que, tomando en consideración que la interrupción por destrucción o inundación de las vías terrestres ha generado la restricción del servicio de transporte terrestre de bienes y productos, y que la capacidad de transporte por vía aérea es insuficiente para atender la emergencia, resulta necesario y urgente habilitar otras vías de transporte que permitan atender el transporte de pasajeros y/o carga hacia y desde las zonas afectadas y con ello evitar el desabastecimiento de los mismos; para tal efecto, resulta necesario autorizar de manera extraordinaria el transporte de cabotaje marítimo entre los puertos de la costa a través de embarcaciones pesqueras registradas y autorizadas por el Ministerio de la Producción;

Que, en ese sentido el desarrollo del cabotaje marítimo aumentaría la oferta del servicio de transporte de bienes y productos, promovería mayor competencia entre diversos medios de transporte y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos;

Que, de igual forma habiéndose determinado la reducida oferta de bodega de la flota mercante nacional se hace indispensable permitir temporalmente que naves



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FELIX PINO FIGUEROA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



mercantes extranjeras puedan llevar a cabo el referido transporte en cabotaje marítimo, promoviendo el ingreso de naves marítimas especializadas para transportar la carga y pasajeros;



Que, la utilización de tanto naves de bandera nacional como extranjera en la prestación del servicio de transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje aumentaría la oferta del servicio, promovería mayor competencia entre empresas navieras y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos;



Que, el artículo 58 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado actúa, entre otras, en las áreas de los servicios públicos e infraestructura; siendo responsabilidad del Estado garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos, dado su carácter prioritario para la satisfacción de las necesidades de la población y del interés público;

Que, el Decreto Legislativo N° 683 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;



Que, el artículo 7 de la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29475, regula el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, estableciendo que dicho transporte es reservado exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria salvo lo dispuesto en su numeral 7.4 relacionado a transporte de hidrocarburos;

Que, la Trigésima Disposición Transitoria y Final de la Ley No. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, incorporada por el artículo 2 del Decreto Legislativo No. 1022, ha declarado como servicios públicos esenciales, entre otros, la prestación de los servicios portuarios, los cuales el Estado garantiza;



Que, de acuerdo con el literal k) del artículo 24 de la Ley No. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, constituye atribución de la Autoridad Portuaria Nacional, entre otras, normar en lo técnico, operativo y administrativo lo relacionado con la seguridad del puerto;



## Decreto de Urgencia



Que, mediante Decreto Supremo No. 019-2004-MTC se dictaron medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), precisándose que la Autoridad Portuaria Nacional es la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a las instalaciones portuarias y la Autoridad Marítima en lo que se refiere a los buques;



Que, en el marco de los acontecimientos catastróficos ocasionados por el fenómeno climático denominado "Niño Costeño", a que se refieren los párrafos precedentes, y conforme a lo solicitado por el Congreso de la República, se considera pertinente disponer que los saldos de recursos ordinarios de partidas distintas de las destinadas a proyectos de inversión asignados para el año 2016, sean destinados a la atención de las emergencias por la ocurrencia de lluvias y peligros asociados, en zonas declaradas en estado de emergencia;



Que, de conformidad con lo establecido en el inciso 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú corresponde al Poder Ejecutivo dictar medidas extraordinarias mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiera el interés nacional y con cargo a dar cuenta al Congreso;

- Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y
- Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

### DECRETA:

#### Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto aprobar medidas que faciliten el transporte de pasajeros y/o carga que permitan un transporte por vía marítima para las personas y eviten el desabastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas en su infraestructura de transporte por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero", por un plazo de 30 días calendario, aminorando el impacto negativo en la capacidad adquisitiva de las familias, así como en las presiones inflacionarias en la economía.



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FELIX PINO FIGUEROA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



## Artículo 2.- Embarcaciones de la Marina de Guerra del Perú

Permitase en forma excepcional, a las embarcaciones de la Marina de Guerra del Perú, a prestar el servicio de transporte acuático comercial de carga y/o pasajeros, en tráfico nacional o cabotaje en los terminales portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria competente.

## Artículo 3.- Embarcaciones de bandera extranjera

Extiéndase la autorización excepcional a que se refiere el artículo precedente a las naves de bandera extranjera, las mismas que no requerirán de permiso de navegación, bastando para el inicio de su actividad naviera de cabotaje la solicitud que dichas empresas presenten ante la Dirección General de Transporte Acuático, presentando copia de las pólizas de seguro y de los certificados estatutarios de las naves conforme lo establezca dicha Dirección General.

## Artículo 4.- Embarcaciones pesqueras

Autorízase en forma excepcional, a las empresas pesqueras registradas y autorizadas por el Ministerio de la Producción a prestar el servicio de cabotaje marítimo en los terminales portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria competente y en los terminales pesqueros autorizados por la Dirección General de Capitanías, para el traslado de bienes y productos. Las embarcaciones de las empresas pesqueras deberán contar con las siguientes características:

- Permiso de pesca vigente otorgado por el Ministerio de la Producción, para la extracción de recursos hidrobiológicos.
- Capacidad de bodega mayor a 35 m<sup>3</sup>

## Artículo 5.- Contratación de estibadores

Permitase al administrador portuario y/o empresas de estiba en todos los terminales portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria competente y en los terminales pesqueros autorizados por la Dirección General de Capitanías, de manera excepcional, la libre contratación de estibadores excepcionales fuera de la nómina o registro sindical, bajo la modalidad de boleta cancelatoria, a fin de atender las naves, cargas y pasajeros del cabotaje, siempre que dicho personal cuente con capacitación en trabajos portuarios.





## Decreto de Urgencia



### Artículo 6.- Cumplimiento de disposiciones aduaneras, portuarias y marítimas

Las embarcaciones a que se refiere los artículos precedentes deberán cumplir con las disposiciones aduaneras, sobre Recepción y Despacho de Naves y sobre Protección y Seguridad portuaria y de la nave que para tal efecto emitan la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), la Autoridad Marítima Nacional y la Autoridad Portuaria Nacional, dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

El arribo y zarpe de las referidas embarcaciones se llevará a cabo en los terminales portuarios debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria competente y los terminales pesqueros autorizados por la Dirección General de Capitanías.

### Artículo 7.- Implementación y fiscalización

La Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú del Ministerio de Defensa, así como la Autoridad Portuaria Nacional y la SUNAT, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, efectuarán las acciones que correspondan a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Decreto de Urgencia.

Lo establecido en el presente artículo será financiado con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

### Artículo 8.- Recursos de saldos disponibles del Congreso de la República, para el "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales"

Dispóngase que los saldos de Recursos Ordinarios a que se refiere la Septuagésima Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30518, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017, sean destinados al "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales", creado mediante el artículo 4 de la Ley N° 30458, para ser destinados a la atención de las emergencias por la ocurrencia de lluvias y peligros asociados, en zonas declaradas en estado de emergencia.





ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FELIX PINO FIGUEROA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



Para tal efecto, los recursos incorporados en el presupuesto del Congreso de la República, conforme a lo establecido en la referida disposición complementaria final, son transferidos financieramente al "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales", mediante el mecanismo establecido en el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto de Urgencia N° 004-2017.



### Artículo 9.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Defensa, el Ministro de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de la Producción.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinte días del mes de marzo del año dos mil diecisiete.



PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD  
Presidente de la República

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI  
Presidente del Consejo de Ministros

JORGE NIETO-MONTESINOS  
Ministro de Defensa



MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

ALFREDO THORNE VETTER  
Ministro de Economía y Finanzas

BRUNO GUIFFRA MONTEVERDE  
Ministro de la Producción

# DECRETO DE URGENCIA QUE ASEGURA EL ABASTECIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS HACIA Y DESDE LAS ZONAS AFECTADAS POR EL FENÓMENO CLIMATOLÓGICO DENOMINADO “NIÑO COSTERO”

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. MARCO GENERAL

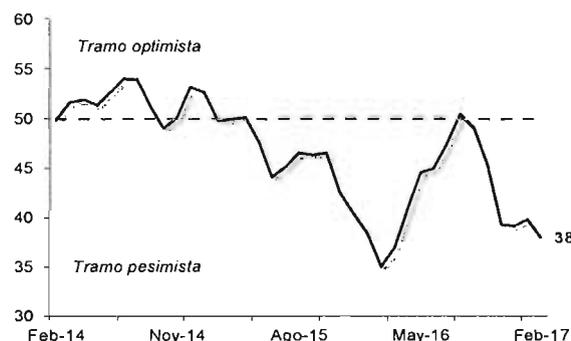
Como consecuencia de los acontecimientos catastróficos ocasionados por el fenómeno climático denominado “Niño Costero”, la infraestructura y la población están viéndose afectada en diversas regiones del país. Entre estos eventos, se ha presentado la interrupción por destrucción o inundación de las vías terrestres, lo que ha generado la falta de medios idóneos de transporte hacia y desde las zonas afectadas.

En ese contexto, durante las últimas semanas, los precios de algunos alimentos de la canasta básica familiar han registrado incrementos exponenciales en parte del territorio nacional, debido a que los acontecimientos catastróficos ocurridos han afectado el normal abastecimiento de estos productos.

Así, en La Libertad el precio del ají rocoto se incrementó en 39% entre el 03 y 13 de marzo, la cebolla en 35% y el tomate en 32%. Asimismo, en Lambayeque, la palta incrementó en 35% su precio entre el 10 y 20 de marzo, la arveja en 39%, el pollo en 39% y la papaya en 26%. De igual manera, en Tumbes, el precio del pollo aumentó en 12% entre el 10 y el 17 de marzo, la arveja en 23%, el camote en 55% y el choclo en 62%. Por su parte, en Lima Metropolitana, en los últimos 10 días, el precio del limón pasó S/ 3,2 a S/ 24,0 soles por kg. (644%), el ají rocoto de S/ 5,1 a S/ 8,1 por kg. (60%), la zanahoria de S/ 2,3 a S/ 3,4 por kg. (52%), la cebolla de S/ 2,7 a S/ 4,1 por kg. (54%), la arveja verde de S/ 6,8 a S/ 8,5 por kg (24%), el zapallo de S/ 2,6 a S/ 3,2 por kg. (24%), la papa yungay de S/ 1,7 a S/ 2,0 por kg. (21%), el tomate de S/ 4,7 a S/ 5,7 por kg. (21%) y la vainita de S/ 5,0 a S/ 6,1 (21%).

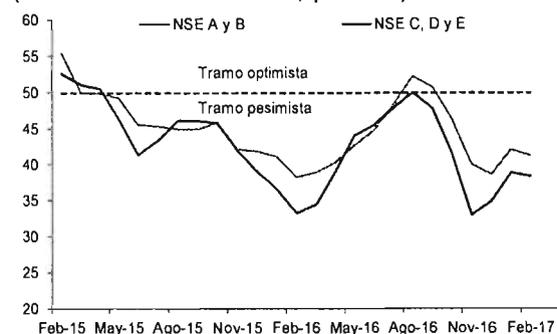
Esto ocurre en un contexto donde la confianza para consumir se ha deteriorado por el aumento de los precios de los alimentos. Por ejemplo, el componente precios del índice de confianza del consumidor en Lima Metropolitana en promedio móvil 2 meses se ubicó en 38 puntos en febrero, el nivel más bajo desde marzo 2016. Asimismo, esto está afectando a las familias de NSE C, D y E que son las de menores ingresos. En efecto, la percepción sobre los precios de las familias de los niveles NSE C, D y E se ubicó en 39 puntos en febrero, por debajo de la percepción de precios de las familias de los NSE A y B (41 puntos), que son los de mayores ingresos.

**Índice de confianza del consumidor**  
(Prom. móvil 2 meses, puntos)



Fuente: Apoyo Consultoría.

**Índice de confianza del consumidor: percepción sobre los precios**  
(Prom. móvil 2 meses, puntos)



Este incremento de precios repercute negativamente en la capacidad adquisitiva de las familias y, por tanto, en sus decisiones de consumo. Cabe señalar que el consumo privado equivale al 64% de la economía total y, por tanto, es una variable clave para asegurar el crecimiento del Producto Bruto Interno. Asimismo, diversos estudios señalan que el aumento de la inflación afecta la capacidad adquisitiva y el crecimiento económico. Por ejemplo, Bittencourt (2012)<sup>1</sup> estima que para el caso de Perú un incremento porcentual en la inflación reduce el crecimiento en 0,45 por ciento en un año. Por su parte, Edwards (1983)<sup>2</sup> señala que por un incremento de 1,0% en la inflación, esta se traduce en el corto plazo, en -0,13% de crecimiento económico. Es esa misma línea, Tenorio (2005)<sup>3</sup> determina también efectos significativos y negativos de la inflación sobre el crecimiento económico para Perú, para el periodo comprendido entre 1975 y 2002. Dichos resultados señalan que por cada punto porcentual de incremento en la inflación, el PBI se contrae entre 0,15 y 0,2 puntos porcentuales al año.

Ahora bien, tomando en consideración que la interrupción por destrucción o inundación de las vías terrestres ha generado la restricción del servicio de transporte terrestre de bienes y productos, y que la capacidad de transporte por vía aérea es insuficiente para atender la emergencia, resulta necesario y urgente habilitar otras modalidades de transporte que permitan atender el transporte de pasajeros y/o carga hacia y desde las zonas afectadas y con ello evitar el desabastecimiento de productos y su impacto en la economía de las familias y del país.

De esta manera, la ampliación de manera extraordinaria de la oferta de transporte de cabotaje marítimo entre los puertos de la costa del territorio nacional, a través de la autorización de diferentes tipos de embarcaciones, constituiría una alternativa para enfrentar la falta de capacidad para atender la demanda de transporte de carga y pasajeros como consecuencia de las limitaciones a los medios de transporte tradicionalmente disponibles a consecuencia de los dramáticos fenómenos atmosféricos que viene enfrentando gran parte del país. Cabe indicar que el desarrollo del cabotaje marítimo aumentaría la oferta del servicio de transporte de bienes y productos, promovería mayor competencia entre diversos medios de transporte y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos.

En la misma línea, habiéndose determinado la reducida oferta de bodega de la flota mercante nacional, también se hace indispensable permitir temporalmente que naves mercantes extranjeras puedan llevar a cabo el referido transporte en cabotaje marítimo, promoviendo el ingreso de naves marítimas especializadas para transportar la carga y pasajeros. Al respecto, la utilización de tanto naves de bandera nacional como extranjera en la prestación del servicio de transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje aumentaría la oferta del servicio, promovería mayor competencia entre empresas navieras y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de los bienes y productos.

Por otro lado, en el marco de los acontecimientos catastróficos ocasionados por el fenómeno climático denominado "Niño Costero" y conforme a lo solicitado por el

<sup>1</sup> Bittencourt (2012), "Inflación y crecimiento económico: Evidencia con datos de panel para América del Sur", Banco Central de Reserva del Perú – Revista Estudios Económicos 23, 25-28.

<sup>2</sup> Edwards (1983), "The Short-run relation between inflation and growth in Latin America", NBER Working Paper Series N° 1065.

<sup>3</sup> Tenorio (2005), "Inflación y crecimiento económico: el caso peruano (1951-2002)", Universidad Nacional Mayor de San Marcos.



Congreso de la República, resulta pertinente disponer que los saldos de recursos ordinarios de partidas distintas de las destinadas a proyectos de inversión asignados para el año 2016, sean destinados a la atención de las emergencias por la ocurrencia de lluvias y peligros asociados, en zonas declaradas en estado de emergencia.

En el contexto señalado anteriormente, se debe indicar que el artículo 58 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado actúa, entre otras, en las áreas de los servicios públicos e infraestructura; siendo responsabilidad del Estado garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos, dado su carácter prioritario para la satisfacción de las necesidades de la población y del interés público.

Por otro lado, el Decreto Legislativo N° 683 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. No obstante, el artículo 7 de la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29475 y que regula el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, establece que dicho transporte es reservado exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria salvo lo dispuesto en su numeral 7.4 relacionado a transporte de hidrocarburos.

Por su parte, la Trigésima Disposición Transitoria y Final de la Ley No. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, incorporada por el artículo 2 del Decreto Legislativo No. 1022, ha declarado como servicios públicos esenciales, entre otros, la prestación de los servicios portuarios, los cuales el Estado garantiza. Adicionalmente, de acuerdo con el literal k) del artículo 24 de la Ley No. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, constituye atribución de la Autoridad Portuaria Nacional, entre otras, normar en lo técnico, operativo y administrativo lo relacionado con la seguridad del puerto.

Ahora bien, mediante Decreto Supremo No. 019-2004-MTC se dictaron medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), precisándose que la Autoridad Portuaria Nacional es la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a las instalaciones portuarias y la Autoridad Marítima en lo que se refiere a los buques.

Dada la situación crítica que enfrenta el país y la necesidad nacional de aminorar el impacto negativo en la capacidad adquisitiva de las familias, así como en las presiones inflacionarias en la economía nacional, se ha previsto emitir un Decreto de Urgencia que permita aprobar medidas que faciliten el transporte de pasajeros y/o carga que aporte al transporte por vía marítima para las personas y eviten el desabastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas en su infraestructura de transporte por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero", por un plazo de 30 días calendario..

## II. ANÁLISIS DE LEGALIDAD Y CONTENIDO DEL DECRETO DE URGENCIA

### Requisitos formales

- **Requisito a):** El decreto de urgencia deberá contar con la rúbrica del presidente de la República y el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Defensa, el Ministro de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de la Producción.



Al respecto, se observa que el artículo 9 del proyecto del decreto de urgencia prevé tales refrendos, siendo que luego continuará con su tramitación. Por lo que se considera cumplido el requisito.

- **Requisito b):** El decreto de urgencia deberá contar con una fundamentación.

Sobre el particular, se observa que el decreto de urgencia se encuentra fundamentado, estando acompañado por la presente exposición de motivos, por lo que se tiene por cumplido este requisito.

### **Requisitos sustanciales**

- **Requisito c):** Este requisito exige que la norma propuesta regule **materia económica y financiera**.

En este ámbito, el proyecto de decreto de urgencia cumple con esta condición, toda vez que contiene las siguientes medidas financieras y económicas:

- La aprobación de medidas que facilitan el transporte de pasajeros y/o carga que permitan un transporte por vía marítima para las personas y evitan el desabastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas en su infraestructura de transporte por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero", por un plazo de 30 días calendario, buscaría evitar el impacto negativo en la capacidad adquisitiva de las familias, así como en las presiones inflacionarias en la economía.
- Permitir en forma excepcional, a las embarcaciones de la Marina de Guerra del Perú y a las empresas pesqueras registradas y autorizadas por el Ministerio de la Producción, a prestar el servicio de transporte acuático comercial de carga y/o pasajeros, en tráfico nacional o cabotaje, contribuye a la ampliación de la oferta del servicio de transporte de carga y pasajeros que actualmente se encuentra restringida. De esta manera, se busca enfrentar el problema de abastecimiento de productos que sufre la población afectada por los eventos climatológicos. El desarrollo del cabotaje marítimo aumentaría la oferta del servicio de transporte de bienes y productos, promovería mayor competencia entre diversos medios de transporte y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de los bienes y productos.
- Extender la autorización excepcional y temporal señalada en el punto precedente a las naves de bandera extranjera, aumentaría la oferta del servicio, actualmente restringido, promovería mayor competencia entre empresas navieras y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos.
- Permitir al administrador portuario y/o empresas de estiba en todos los puertos privados, públicos y/o concesionados, de manera excepcional, la libre contratación de estibadores excepcionales fuera de la nómina o registro sindical, a fin de atender las naves, cargas y pasajeros del cabotaje, permitiría aumentar la oferta de trabajadores en las empresas de estiba y así disminuir las tarifas de los servicios que ofrecen este tipo de empresas.

- **Requisito d):** sobre la **excepcionalidad e imprevisibilidad**.

En cuanto al cumplimiento de esta condición debe indicarse que la situación imprevisible que da origen a la propuesta normativa se justifica teniendo en cuenta



el Oficio N° 054-2017/SENAMHI-PREJ, de fecha 2 de febrero de 2017, por el cual el SENAMHI remitió al Ministerio de Economía y Finanzas el Informe Técnico Coyuntural N° 001-2017/SENAMHI - Análisis sobre los eventos de lluvias extremas a nivel nacional Enero 2017.

Al respecto, SENAMHI señala que los eventos actuales de lluvias han mostrado una intensidad por encima de lo normal para este periodo del año, siendo además de los eventos más intensos en los últimos años. Lo anterior conlleva a determinar que los referidos eventos de lluvias extremas presentadas, en cuanto a su intensidad, constituyen una situación extraordinaria e imprevisible.

Asimismo, el cumplimiento de la condición de imprevisibilidad está dada, entre otros, por los estados de emergencia declarados por desastres a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales en distintas localidades del país.

Por tanto, considerando la magnitud de los hechos respecto a los cuales se ha tomado conocimiento, la situación se torna en extraordinaria. En ese contexto, resulta necesario dictar medidas que permitan realizar de forma inmediata acciones para atender a la población afectada, así como a evitar un desabastecimiento inminente debido a los daños ocasionados por la naturaleza sobre infraestructura de transporte terrestre, que de no realizarse conllevaría a que continúen aumentando los impactos negativos a la economía nacional y hasta a ocasionar la pérdida de vidas humanas.

- **Requisito e):** sobre su necesidad.

Este requisito exige que las circunstancias deban de ser de tal naturaleza que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

La expedición de la norma propuesta resulta imprescindible debido a que la situación de emergencia hace necesario que se dicten las medidas materia de este Decreto de Urgencia, con la finalidad de brindar apoyo y asistencia a la población afectada por la ocurrencia de lluvias y peligros asociados, lo cual requiere de un mecanismo expeditivo. De esta manera, se aminoraría el impacto negativo en la capacidad adquisitiva de las familias, así como en las presiones inflacionarias en la economía nacional. No es viable esperar el trámite ordinario para la aprobación de lo dispuesto (Ley del Congreso), ya que resulta vital que el Estado actúe inmediatamente dadas las circunstancias descritas y con el objetivo de tomar medidas efectivas para coadyuvar a la atención de la población afectada por los desastres.

- **Requisito f):** sobre su transitoriedad.

En este caso se exige que las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener su vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa.

En el presente caso, el proyecto de decreto de urgencia tiene vigencia de 30 días calendario desde su publicación.

- **Requisito g):** sobre su generalidad e interés nacional.



Esta exigencia implica que debe ser el “interés nacional” que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

Al respecto, es necesario reiterar que las medidas contenidas en el proyecto de decreto de urgencia son de interés nacional, toda vez que están orientadas a aprobar medidas para asegurar el abastecimiento de servicios de carga y de transporte de pasajeros hacia y desde las zonas afectadas por el fenómeno climatológico denominado “Niño Costero”, lo que es indudablemente se vuelve de beneficio general de la población nacional.

- **Requisito h):** sobre su conexidad.

El cumplimiento de este requisito se da por cuanto, se busca evitar el desabastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas por el “Niño Costero”, recurriendo al uso de vías alternativas como la vía marítima para asegurar el regular abastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas, tomando en cuenta que actualmente el transporte por vías terrestres se encuentra restringido, y de esta manera evitar efectos económicos negativos sobre la economía nacional; asegurando además una ampliación de la reducida oferta de bodega de la flota mercante nacional, se permite el ingreso de naves marítimas especializadas extranjeras para transportar la carga y pasajeros.

En ese sentido, las medidas tienen incidencia y conexión directa con la situación que se busca revertir y que, de no hacerlo, implicaría una afectación económica y financiera.

### III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La aplicación de las medidas establecidas en el Decreto de Urgencia se financian con cargo al presupuesto institucional de las entidades del Gobierno Nacional, según corresponda, por lo que la presente norma no irroga gastos adicionales al Tesoro Público. En ese sentido, la aplicación de lo dispuesto en la presente Ley es concordante con el Principio de Equilibrio Presupuestario, recogido por el artículo 78 de la Constitución Política del Perú y el artículo I del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobado por Decreto Supremo N° 304-2012-EF.

Por otro lado, se debe indicar que el incremento exponencial de los precios de los alimentos de la canasta básica familiar, debido a la afectación en el normal abastecimiento, repercute negativamente en la capacidad adquisitiva de las familias y, por tanto, en sus decisiones de consumo. En la misma línea, se debe resaltar que el consumo privado equivale al 64% de la economía total y, por tanto, es una variable clave para asegurar el crecimiento del Producto Bruto Interno.

De igual manera, el desarrollo del cabotaje marítimo, como alternativa al transporte terrestre, contribuiría a solucionar el problema de abastecimiento de productos de la población que está siendo afectada. Asimismo, aumentaría la oferta del servicio de transporte de bienes y productos, promovería mayor competencia entre diversos medios de transporte y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos.

Asimismo, la utilización de tanto naves de bandera nacional como extranjera en la prestación del servicio de transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje



aumentaría la oferta del servicio, que actualmente se encuentra restringido, promovería mayor competencia entre empresas navieras y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos.

#### IV. IMPACTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La presente Ley no genera mayor cambio en el ordenamiento legal, pues no se modifica o deroga normas vigentes. Por el contrario, mediante la aprobación de la presente Ley se pretende aprobar medidas, de manera extraordinaria, que faciliten el transporte de pasajeros y/o carga que permitan un transporte por vía marítima para las personas y eviten el desabastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas en su infraestructura de transporte por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero". Cabe indicar que se dispone que la vigencia del Decreto de Urgencia sea por un plazo de 30 días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación.



# El Peruano

FUNDADO EL 22 DE OCTUBRE DE 1825 POR EL LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR

AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO

Año XXXIV - N° 14010

## NORMAS LEGALES

Director (e): **Félix Alberto Paz Quiroz**

LUNES 20 DE MARZO DE 2017

1

### EDICIÓN EXTRAORDINARIA

### SUMARIO

#### PODER EJECUTIVO

##### DECRETOS DE URGENCIA

**D.U. N° 005-2017.-** Decreto de Urgencia que asegura el abastecimiento de carga y pasajeros hacia y desde las zonas afectadas por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero" **1**

##### ECONOMÍA Y FINANZAS

**D.S. N° 058-2017-EF.-** Autorizan Crédito Suplementario a favor de diversos pliegos Gobiernos Locales, con cargo a los recursos del Fondo para el financiamiento de proyectos de inversión pública en materia de agua, saneamiento y salud, en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017 **3**

##### INTERIOR

**R.S. N° 015-2017-IN.-** Autorizan intervención de las Fuerzas Armadas en apoyo a la Policía Nacional del Perú, para la protección de instalaciones estratégicas para el funcionamiento del país y de servicios públicos esenciales **6**

#### PODER EJECUTIVO

##### DECRETOS DE URGENCIA

##### DECRETO DE URGENCIA N° 005-2017

##### DECRETO DE URGENCIA QUE ASEGURA EL ABASTECIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS HACIA Y DESDE LAS ZONAS AFECTADAS POR EL FENÓMENO CLIMATOLÓGICO DENOMINADO "NIÑO COSTERO"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, como consecuencia de los acontecimientos catastróficos ocasionados por el fenómeno climático denominado "Niño Costero" se viene afectando a la infraestructura y a la población en diversas regiones

del país; entre ellas, la interrupción por destrucción o inundación de las vías terrestres, generando la falta de medios idóneos de transporte en las zonas afectadas;

Que, en las últimas semanas, los precios de algunos alimentos de la canasta básica familiar han registrado incrementos exponenciales en parte del territorio nacional debido a la afectación en el normal abastecimiento ante los acontecimientos catastróficos ocurridos, lo que repercutiría negativamente en la capacidad adquisitiva de las familias y, por tanto, en sus decisiones de consumo;

Que, el consumo privado equivale al 64% de la economía total y, por tanto, es una variable clave para asegurar el crecimiento del Producto Bruto Interno;

Que, tomando en consideración que la interrupción por destrucción o inundación de las vías terrestres ha generado la restricción del servicio de transporte terrestre de bienes y productos, y que la capacidad de transporte por vía aérea es insuficiente para atender la emergencia, resulta necesario y urgente habilitar otras vías de transporte que permitan atender el transporte de pasajeros y/o carga hacia y desde las zonas afectadas y con ello evitar el desabastecimiento de los mismos; para tal efecto, resulta necesario autorizar de manera extraordinaria el transporte de cabotaje marítimo entre los puertos de la costa a través de embarcaciones

pesqueras registradas y autorizadas por el Ministerio de la Producción;

Que, en ese sentido el desarrollo del cabotaje marítimo aumentaría la oferta del servicio de transporte de bienes y productos, promovería mayor competencia entre diversos medios de transporte y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos;

Que, de igual forma habiéndose determinado la reducida oferta de bodega de la flota mercante nacional se hace indispensable permitir temporalmente que naves mercantes extranjeras puedan llevar a cabo el referido transporte en cabotaje marítimo, promoviendo el ingreso de naves marítimas especializadas para transportar la carga y pasajeros;

Que, la utilización de tanto naves de bandera nacional como extranjera en la prestación del servicio de transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje aumentaría la oferta del servicio, promovería mayor competencia entre empresas navieras y repercutiría en la reducción de los costos de transporte, así como de los precios de dichos bienes y productos;

Que, el artículo 58 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado actúa, entre otras, en las áreas de los servicios públicos e infraestructura; siendo responsabilidad del Estado garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos, dado su carácter prioritario para la satisfacción de las necesidades de la población y del interés público;

Que, el Decreto Legislativo N° 683 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;

Que, el artículo 7 de la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29475, regula el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, estableciendo que dicho transporte es reservado exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria salvo lo dispuesto en su numeral 7.4 relacionado a transporte de hidrocarburos;

Que, la Trigésima Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, incorporada por el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1022, ha declarado como servicios públicos esenciales, entre otros, la prestación de los servicios portuarios, los cuales el Estado garantiza;

Que, de acuerdo con el literal k) del artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional,

constituye atribución de la Autoridad Portuaria Nacional, entre otras, normar en lo técnico, operativo y administrativo lo relacionado con la seguridad del puerto;

Que, mediante Decreto Supremo N° 019-2004-MTC se dictaron medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), precisándose que la Autoridad Portuaria Nacional es la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a las instalaciones portuarias y la Autoridad Marítima en lo que se refiere a los buques;

Que, en el marco de los acontecimientos catastróficos ocasionados por el fenómeno climático denominado "Niño Costeño", a que se refieren los párrafos precedentes, y conforme a lo solicitado por el Congreso de la República, se considera pertinente disponer que los saldos de recursos ordinarios de partidas distintas de las destinadas a proyectos de inversión asignados para el año 2016, sean destinados a la atención de las emergencias por la ocurrencia de lluvias y peligros asociados, en zonas declaradas en estado de emergencia;

Que, de conformidad con lo establecido en el inciso 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú corresponde al Poder Ejecutivo dictar medidas extraordinarias mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiera el interés nacional y con cargo a dar cuenta al Congreso;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y  
Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

DECRETA:

#### Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto aprobar medidas que faciliten el transporte de pasajeros y/o carga que permitan un transporte por vía marítima para las personas y eviten el desabastecimiento de bienes y productos hacia y desde las zonas afectadas en su infraestructura de transporte por el fenómeno climatológico denominado "Niño Costero", por un plazo de 30 días calendario, aminorando el impacto negativo en la capacidad adquisitiva de las familias, así como en las presiones inflacionarias en la economía.

#### Artículo 2.- Embarcaciones de la Marina de Guerra del Perú

Permitase en forma excepcional, a las embarcaciones de la Marina de Guerra del Perú, a prestar el servicio de transporte acuático comercial de carga y/o pasajeros, en tráfico nacional o cabotaje en los terminales portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria competente.

DIARIO OFICIAL DEL BICENTENARIO

  
**El Peruano**

### REQUISITO PARA PUBLICACIÓN DE NORMAS LEGALES Y SENTENCIAS

Se comunica a las entidades que conforman el Poder Legislativo, Poder Ejecutivo, Poder Judicial, Órganismos constitucionales autónomos, Organismos Públicos, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, que para efectos de la publicación de sus disposiciones en general (normas legales, reglamentos jurídicos o administrativos, resoluciones administrativas, actos de administración, actos administrativos, etc) con o sin anexos, que contengan más de una página, se adjuntará un diskette, cd rom o USB en formato Word con su contenido o éste podrá ser remitido al correo electrónico [normaslegales@editoraperu.com.pe](mailto:normaslegales@editoraperu.com.pe).

LA DIRECCIÓN

**Artículo 3.- Embarcaciones de bandera extranjera**

Extiéndase la autorización excepcional a que se refiere el artículo precedente a las naves de bandera extranjera, las mismas que no requerirán de permiso de navegación, bastando para el inicio de su actividad naviera de cabotaje la solicitud que dichas empresas presenten ante la Dirección General de Transporte Acuático, presentando copia de las pólizas de seguro y de los certificados estatutarios de las naves conforme lo establezca dicha Dirección General.

**Artículo 4.- Embarcaciones pesqueras**

Autorízase en forma excepcional, a las empresas pesqueras registradas y autorizadas por el Ministerio de la Producción a prestar el servicio de cabotaje marítimo en los terminales portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria competente y en los terminales pesqueros autorizados por la Dirección General de Capitanías, para el traslado de bienes y productos. Las embarcaciones de las empresas pesqueras deberán contar con las siguientes características:

- Permiso de pesca vigente otorgado por el Ministerio de la Producción, para la extracción de recursos hidrobiológicos.
- Capacidad de bodega mayor a 35 m<sup>3</sup>

**Artículo 5.- Contratación de estibadores**

Permitase al administrador portuario y/o empresas de estiba en todos los terminales portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria competente y en los terminales pesqueros autorizados por la Dirección General de Capitanías, de manera excepcional, la libre contratación de estibadores excepcionales fuera de la nómina o registro sindical, bajo la modalidad de boleta cancelatoria, a fin de atender las naves, cargas y pasajeros del cabotaje, siempre que dicho personal cuente con capacitación en trabajos portuarios.

**Artículo 6.- Cumplimiento de disposiciones aduaneras, portuarias y marítimas**

Las embarcaciones a que se refiere los artículos precedentes deberán cumplir con las disposiciones aduaneras, sobre Recepción y Despacho de Naves y sobre Protección y Seguridad portuaria y de la nave que para tal efecto emitan la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), la Autoridad Marítima Nacional y la Autoridad Portuaria Nacional, dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

El arribo y zarpe de las referidas embarcaciones se llevará a cabo en los terminales portuarios debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria competente y los terminales pesqueros autorizados por la Dirección General de Capitanías.

**Artículo 7.- Implementación y fiscalización**

La Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú del Ministerio de Defensa, así como la Autoridad Portuaria Nacional y la SUNAT, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, efectuarán las acciones que correspondan a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Decreto de Urgencia.

Lo establecido en el presente artículo será financiado con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

**Artículo 8.- Recursos de saldos disponibles del Congreso de la República, para el "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales"**

Dispóngase que los saldos de Recursos Ordinarios a que se refiere la Septuagésima Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30518, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017, sean destinados al "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales", creado mediante el artículo 4 de la Ley N° 30458, para ser destinados a la atención de las emergencias por la ocurrencia de lluvias

y peligros asociados, en zonas declaradas en estado de emergencia.

Para tal efecto, los recursos incorporados en el presupuesto del Congreso de la República, conforme a lo establecido en la referida disposición complementaria final, son transferidos financieramente al "Fondo para intervenciones ante la ocurrencia de desastres naturales", mediante el mecanismo establecido en el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto de Urgencia N° 004-2017.

**Artículo 9.- Refrendo**

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Defensa, el Ministro de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de la Producción.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinte días del mes de marzo del año dos mil diecisiete.

PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD  
Presidente de la República

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI  
Presidente del Consejo de Ministros

JORGE NIETO MONTESINOS  
Ministro de Defensa

ALFREDO THORNE VETTER  
Ministro de Economía y Finanzas

BRUNO GIUFFRA MONTEVERDE  
Ministro de la Producción

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

1499462-3

**ECONOMIA Y FINANZAS****Autorizan Crédito Suplementario a favor de diversos pliegos Gobiernos Locales, con cargo a los recursos del Fondo para el financiamiento de proyectos de inversión pública en materia de agua, saneamiento y salud, en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017**

DECRETO SUPREMO  
N° 058-2017-EF

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 30156, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, establece que dicho Ministerio tiene por finalidad normar y promover el ordenamiento, mejoramiento, protección e integración de los centros poblados, urbanos y rurales, como sistema sostenible en el territorio nacional; señalando que tiene competencia en materia de vivienda, construcción, saneamiento, urbanismo, desarrollo urbano, bienes estatales y propiedad urbana; ejerciendo competencias compartidas con los gobiernos regionales y locales en dichas materias;

Que, la Trigésima Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30518, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017, crea el "Fondo para el financiamiento de proyectos de inversión pública en materia de agua, saneamiento y salud" a cargo del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento para el financiamiento de proyectos de inversión pública en materia de agua, saneamiento y salud, el cual se constituye con cargo a los recursos que