

## PROYECTO DE LEY

### LEY QUE FOMENTA Y CONSOLIDA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE.

El Grupo Parlamentario Dignidad y Democracia, a iniciativa de la Congresista **Natalie Condori Jahuirá**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le faculta el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el Artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente Iniciativa legislativa:

#### LEY QUE FOMENTA Y CONSOLIDA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE

##### Artículo 1.- Precisión del Alcance de la Ley

Modifícase o del artículo 7°, numeral 7.1), de la Ley 28583 Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional modificada por la Ley 29475 en los siguientes términos:

##### Artículo 7° Tráfico Nacional

7.1 El tráfico nacional es el que se realiza en los espacios acuáticos de jurisdicción nacional, el cual comprende: el tráfico en aguas interiores, tráfico de cabotaje y tráfico para actividades Offshore, queda 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 el numeral 7.4.

##### Artículo 2.- Ampliación de los Beneficios Tributarios

Dispóngase la ampliación por cinco años a partir de la vigencia de la presente ley de los plazos establecidos en los numerales 8.10) 8.13) y 8.14) de la Ley 28583 Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional modificada por la Ley 29475.

##### Artículo 3.- Incorporación de Actividades Offshore

Dispóngase que toda alusión a tráfico nacional se refiere a tráfico en aguas interiores, cabotaje y actividades offshore, entendiéndose esta última como la actividad logística vinculada a la exploración y explotación de minerales incluidos los hidrocarburos fuera de la línea de la costa.

#### DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única.- Precísase que el dispuesto en los numerales 7.2) y 7.4) es aplicable únicamente al cabotaje.

ESTHER SAAVEDRA VELA  
Congresista de la República



ING. NATALIE CONDORI JAHUIRA  
Congresista de la República



JUAN PARI CHOQUECOTA  
Congresista de la República

JORGE RIMARACHÍN CABRERA  
Congresista de la República

JUAN PARI CHOQUECOTA  
Directivo Portavoz  
Grupo Parlamentario Dignidad y Democracia

# CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 11 de MARZO del 2015

Según la consulta realizada, de conformidad con el  
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la  
República: pase la Proposición N° 4213 para su  
estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de  
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

  
JAVIER ANGELES ILLMANN  
Oficial Mayor(e)  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



## **EXPOSICION DE MOTIVOS**

La Ley N° 28583 Ley de Promoción de la Marina Mercante Nacional del 19 de julio del 2005 estableció un marco jurídico orientado a apoyar a las empresas navieras nacionales para que puedan competir en el mercado nacional e internacional. Cabe destacar que antes de su promulgación, no existían buques mercantes con bandera peruana, los estudiantes que egresaban de la Escuela Nacional de Marina Mercante se empleaban en buques de bandera extranjeras quienes a su vez dominaban el mercado nacional de carga. Con promulgación de la Ley 28583 se dió un gran paso, tal es así que en abril del 2008 se hizo el relanzamiento del primer buque de bandera nacional al amparo de esta ley, fue un buque tanque peruano, reparado por los Servicios Industriales de la Marina.

Posteriormente el 15 de diciembre del 2009 el Congreso de la República promulgó la Ley 29475, Ley que Modifica la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, esta norma fue para complementar la ley original. Se añadieron beneficios tributarios, asimismo se establecieron plazos mayores para que las empresa navieras se acogieran a los beneficios de la ley. Es con este marco legal que la marina mercante nacional está realizando sus esfuerzos para que nuevamente buques de bandera peruana puedan circular por aguas nacionales e internacionales.

Con el paso de los años se han visto algunos inconvenientes y dificultades para las beneficiarios de la ley, situaciones que la norma no contemplaba y se fueron presentando con el pasar del tiempo. Asimismo se notaron algunas incongruencias en la ley tal como veremos a continuación:

El artículo referido al "objeto y finalidad de la ley" dice:

*2.1 Establecer los mecanismos que promuevan la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional marítima, fluvial y lacustre. Asimismo, promover la reactivación y promoción de la Industria de la Construcción Naval y Reparación Naval, dentro de un régimen de libre competencia.*

Hasta aquí es claro que esta ley se aplica para todo tipo de superficie navegable en el Peru, es decir mar, ríos, lagunas y otras en las cuales se puede desarrollar la marina mercante. Entonces era de suponer que los demás artículos de la ley deberían guardar coherencia con este artículo.

El artículo 3° "ámbito de aplicación" dice lo siguiente:

*3.1 Los Navieros Nacionales, Empresas Navieras Nacionales y las naves de bandera peruana que realizan transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje e internacional.*

Aquí ya se nota un incongruencia ya que la conjunción "o" es innecesaria ya que tráfico nacional incluye al cabotaje, cabe destacar que la definición de cabotaje se limita a la navegación que se realiza entre puertos del litoral, entonces el trafico nacional, que incluye todas las formas de navegación, incluye al cabotaje, por lo que es innecesario mencionarlo en este artículo.

El artículo 7° dice:

*7.1 El transporte acuático comercial en **tráfico nacional o cabotaje**, queda 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 el numeral 7.4.*

Del mismo modo, aquí la ley vuelve a presentar al tráfico nacional como sinónimo de cabotaje lo cual genera una confusión que es necesario corregir. Finalmente en el artículo 8° para la aplicación de los beneficios tributarios utiliza los siguientes términos:

*"8.2 Los navieros nacionales o empresas navieras nacionales que presten servicios de transporte acuático en **tráfico nacional (cabotaje)** y/o en tráfico internacional y las empresas financieras nacionales ...()*

Nótese que cuando se lee el objeto y finalidad de la ley, se entiende claramente que se refiere a todo tipo de navegación dentro del territorio nacional, es decir navegación en "mar, ríos y lagos", eso se desprende claramente del objeto de la ley.

El termino "**tráfico nacional**" comprende tanto el cabotaje (navegación entre puertos de la costa) así como la navegación en aguas interiores (demás superficies navegables dentro de los límites territoriales), por lo tanto resulta contraproducente que en los siguientes artículos se utilice la conjunción "o" ya que el "**tráfico nacional incluye al cabotaje**" y demás formas de navegación al interior del territorio nacional.

Últimamente surgido una nueva actividad mercante y es aquella vinculada a la explotación de explotación de minerales incluidos los hidrocarburos fuera de la línea de la costa también conocida como "**actividad Offshore**". Esta última no está contemplada en los beneficios de la ley, por ser reciente, únicamente se rige por una norma de rango directoral, la cuales es fácilmente vulnerable.

La falta de normatividad ocasiona que buques de bandera extranjera puedan incursionar en esta actividad (piratear) en detrimento de los buques nacionales, por tal motivo es necesario hacer precisiones en la ley, es necesario se tenga un concepto más claro de lo que es tráfico nacional y así queden delimitados los alcances de la misma.

Otro aspecto preocupante es que muchos beneficios tributarios están venciendo, cabe destacar que todo el paquete reactivador consiste en gran medida de estas exoneraciones, por ello resulta necesario hacer una prórroga para que así este desarrollo no se detenga y poder fortalecer la marina mercante ya que los armadores están haciendo su máximo esfuerzo por apostar por una flota mercante de bandera nacional.

En los que respecta al transporte de combustibles, si bien es cierto que existen la necesidad que por razones de seguridad nacional un porcentaje de esta actividad esté



reservada para la Marina de Guerra, también es necesario precisar que esto solo puede darse en el cabotaje, ya que no tendría razón de ser en aguas interiores,

Del mismo modo en el caso de la posibilidad de fletar naves de bandera extranjera, lo cual consideramos innecesario, es recomendable limitar esta opción únicamente a cabotaje, de lo contrario deslentaría a los empresarios que han comprado buques para nacionalizarlos, por tal motivo estamos proponiendo que esta opción solo se limite al cabotaje.

En el caso de los beneficios tributarios que están venciendo estamos proponiendo una ampliación de plazos por 5 años a partir de la vigencia de la presente para que así poder dar estabilidad jurídica e incentivar el desarrollo de la flota peruana.

### **ANALISIS COSTO BENEFICIO**

La presente norma busca consolidar el desarrollo y la promoción de la marina mercante nacional, el cual se verá perjudicado por el cumplimiento de los plazos para la aplicación de beneficios. Cinco años no han sido suficientes para poder logra eso, por tal motivo estamos proponiendo que se amplíe cinco años más este beneficios con lo cual se logrará de tener una flota de bandera nacional que desarrolle la actividad mercante nacional.

### **EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA**

La presente norma modifica la Ley de Promoción y Reactivación de la Marina Mercante y sus normas modificatoria, con la finalidad de consolidar el desarrollo de una flota mercante de bandera nacional como soporte estratégico de la Marina de Guerra del Perú.