



**50** años  
**ADEX**

# Situación del cabotaje en el Perú

# Cabotaje

- Cabotaje es la navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país.
- Compite directamente con el transporte terrestre.
- Se considera como un servicio de transporte nacional y está afecto al IGV.



## ¿POR QUÉ NECESITAMOS UNA LEY QUE PERMITA EL CABOTAJE MARÍTIMO?

-Actualiza el comercio exterior peruano con modelos similares a los usados en países desarrollados y que están siendo evaluados por Chile y Colombia.

-Permite captar carga del norte de Chile, Brasil y Bolivia o evitar que carga peruana sea captada por puertos chilenos.

-Permite mejorar la competitividad de la carga peruana comparando con carga chilena.

-Mejora la posición logística del Perú frente a Chile como punto de conexión en el Pacífico Sur.



# Historia Legislativa del Cabotaje

## DL N° 1413

Naviera nacional con capital nacional o extranjero, se exceptúan otros requerimientos de la Ley N° 28583. Disposición Complementaria Transitoria autoriza por 3 años exceptúa a la persona natural o jurídica de tener que estar constituida en el Perú y de obtener el permiso de navegación.

## Pandemia

La pandemia generó importantes interrupciones en el transporte de mercancías tales como cierre de fábricas, cierre de puertos, cuarentenas y otros que no permitieron el desarrollo sostenible del transporte de carga en cabotaje.

2005

2018

2019

2020

2022

## Ley N° 28583

Restringido a Naviera nacional, propiedad min 51% peruanos, Presidente, Directores (mayoría) y Gerente General peruanos, buque de bandera peruana con Capitán y min 80% tripulación peruana.

## Reglamento DL N° 1413

Recién un año después se publica el reglamento del DL N° 1413, perdiendo 1 de 3 años de la Disposición Complementaria Transitoria.

## Fin de la Disposición Complementaria Transitoria

Expira la disposición complementaria transitoria regresando al requisito de Naviera nacional.

# Retos Normativos

---

## Ley N° 28583

- Artículo 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...

## DL N° 1413

- Artículo 4to - 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...

## Reglamento DL N° 1413

- Artículo 3 Definiciones
- **Carga de cabotaje:** Es la carga embarcada en un puerto nacional, para ser descargada en otro puerto nacional.
- **Tráfico de cabotaje:** Es el transporte de pasajeros o carga con fines comerciales o de apoyo humanitario, entre puertos nacionales.

*Precísese que el transporte de mercancías entre puertos nacionales que tengan como origen o destino final puertos extranjeros será considerado tráfico marítimo internacional, y no de cabotaje.*

# Proyecto de Ley

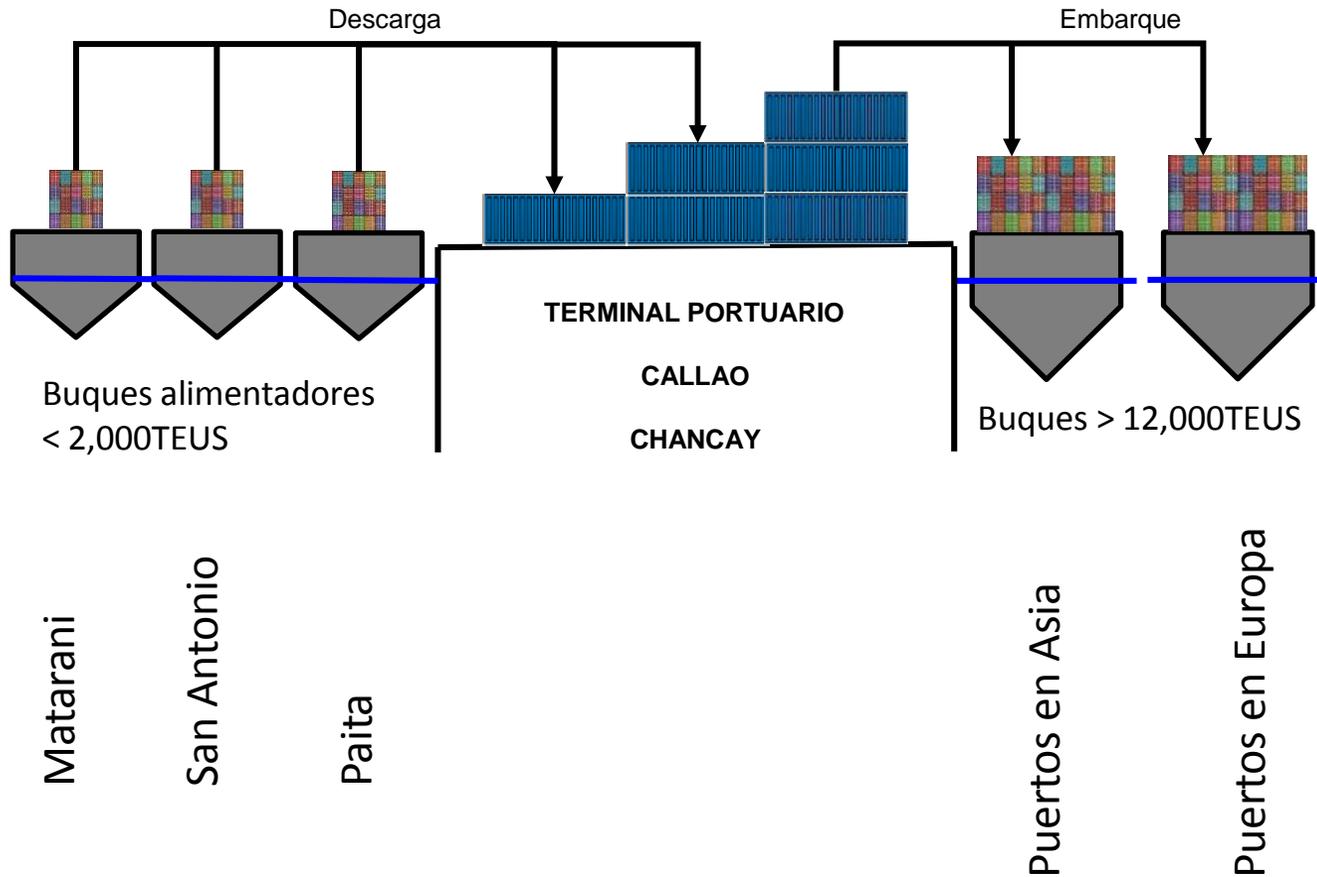
DL 1413	PROYECTO DE LEY
<p><b>Artículo 4. Acceso al cabotaje marítimo de pasajeros y de carga</b>  <b>El tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido 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.</b></p>	<p>Artículo 4.- Acceso al cabotaje marítimo de pasajeros y de carga            El tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú <u>o en el extranjero</u>, con capital social de origen nacional o extranjero, 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.</p>



## ¿El Proyecto de Ley funciona?

- Sí, efectivamente el proyecto de ley que busca modificar el Artículo 4to del DL N° 1413, funciona porque es de plazo indeterminado, exceptúa a las empresas navieras de tener que estar constituidas en el Perú y elimina el requerimiento de obtener el Permiso de Operación.
- Hoy, la carga de exportación con origen en el Perú / destino extranjero y la carga de importación con origen extranjero / destino en el Perú no puede ser trasbordada en puertos peruanos porque está enmarcada dentro de la normativa vigente referente al cabotaje.
- En otras palabras, no hay una distinción entre la carga producida y consumida en el Perú y la carga peruana de comercio exterior.

# Trasbordo de Carga Internacional en Contenedores



Creemos que los puertos concesionados y/o privados están en condiciones de soportar el incremento en la demanda.

Planes de expansión en curso y puesta en marcha del puerto de Chancay confirman esta posición.

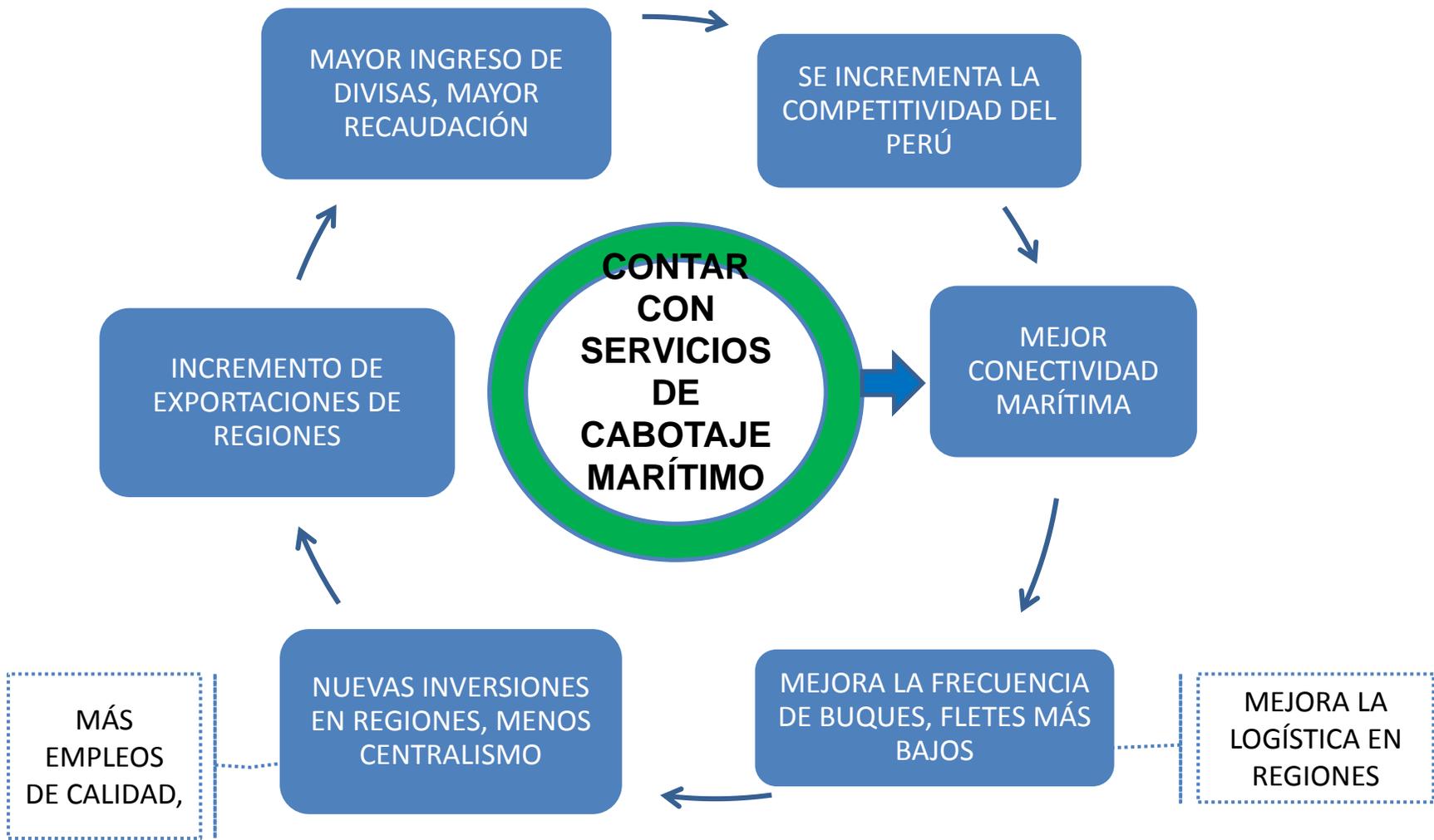
El objetivo es ofrecer una alternativa más segura, con mayor predictibilidad en los embarques y a costos eficientes.

La industria naviera tiene metas de reducción de emisiones hasta en un 40% para el 2030 y la OMI ha implementado el Indicador de Intensidad de Carbono. Se penalizan las estadías largas en puerto, las demoras en bahía, entre otras situaciones que resten eficiencia al transporte marítimo de carga.

# EL CÍRCULO VICIOSO DE LA BAJA CONECTIVIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO



# EL CÍRCULO VIRTUOSO DE LA CONECTIVIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO





**50** años  
**ADEX**

# Situación del cabotaje en el Perú