

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE RESOLUCION QUE APRUEBA EL PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO “CABOTAJE MARÍTIMO DE CARGA CON RECALADA EN PUERTOS INTERNACIONALES” DESPA-PE.00.22 (versión 1)

I. ANTECEDENTES

1. Situación actual

Mediante Decreto Legislativo N° 1413¹ se estableció el marco general para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje con el fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana realizado por persona natural o jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y permiso de operación otorgado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Con Decreto Supremo N° 029-2019-MTC² se aprobó el reglamento del Decreto Legislativo N° 1413 que regula el cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales, el que se efectúa entre puertos habilitados para realizar operaciones de ingreso y salida de mercancías del territorio nacional, siendo la autoridad aduanera la encargada de efectuar los controles aduaneros sobre la carga y aplicar las sanciones o acciones que corresponda en caso se verifique la comisión de infracciones o delitos aduaneros.

2. Problemática

Las normas antes citadas prevén que el control aduanero del cabotaje marítimo con recalada en puertos internacionales³ es competencia de la Administración Aduanera, pese a que no se encuentra previsto en las normas aduaneras. En ese sentido, resulta necesario dictar las disposiciones aduaneras que garanticen el efectivo control de la carga de cabotaje.

Por otro lado, cabe destacar el escaso uso de la vía marítima para el transporte de carga entre los puertos nacionales, por lo que la vía terrestre es más utilizada debido a la existencia de carreteras a lo largo de la costa peruana. Sin embargo, por esta vía circulan vehículos de todo tipo, peso y dimensiones durante todo el día, lo que sumado a la informalidad en este tipo de transporte genera problemas de congestión, seguridad y contaminación, sin dejar de mencionar la interrupción de las carreteras debido a los desastres naturales.

Así también, al no existir una ruta alternativa de transporte más eficiente, las mercancías peligrosas (como por ejemplo explosivos o productos químicos)

¹ Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga. Publicado el 13.9.2018.

² Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, que regula el cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales. Publicado el 6.8.2019.

³ En adelante, el cabotaje.



ARNALDO ALVARADO
BURGA
INTENDENTE NACIONAL
21/01/2021 20:43:24



CARMELA DE LOS
MILAGROS PFLUCKER
MARROQUIN
INTENDENTE NACIONAL
20/01/2021 17:56:49



WALTER ANDRES
CARDENAS MENDOZA
GERENTE
20/01/2021 16:52:05

necesariamente son trasladadas por vía terrestre, con el consiguiente peligro que supone. Asimismo, el escaso desarrollo del tráfico marítimo de carga entre los puertos de la costa peruana no ha permitido contar con empresas navieras que mejoren las condiciones del transporte marítimo para el traslado de carga.

Por otro lado, desde el ámbito de la Ley General de Aduanas⁴, el cabotaje como transporte de mercancías nacionales entre los puertos del país no se encuentra previsto como un régimen aduanero, por lo que su control y fiscalización no corresponde en principio a la Administración Aduanera. Sin embargo, por la operatividad del tráfico o el itinerario de las naves, en ocasiones este transporte (que en principio se debería dar solo entre puertos peruanos) supone la salida de la nave y su atraque en puertos del exterior para luego retornar al país y cumplir con el traslado y entrega de la carga a los dueños o consignatarios.

3. Propuesta normativa

En atención a la problemática descrita y en consideración a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1413 y el Decreto Supremo N° 029-2019-MTC, se propone un proyecto del procedimiento específico “Cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales” que contempla las pautas para que la autoridad aduanera pueda efectuar controles sobre la carga de cabotaje. Para ello, se plantea un proceso ágil que evita, en la medida de lo posible, el uso de documentos físicos y procura su desarrollo en condiciones de seguridad y salubridad a efectos de minimizar la interacción entre los usuarios de comercio exterior, mediante el uso intensivo de los medios informáticos que dispone la SUNAT.

En tal sentido, resulta necesario aprobar el procedimiento específico “Cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales” DESPA-PE.00.22 (versión 1), que contempla principalmente lo siguiente:

- 3.1 Presentación del formato de relación de carga a embarcar a través de la MPV-SUNAT y su autorización mediante la revisión de documentos digitalizados presentados por la misma vía.
- 3.2 Autorización del embarque, previa verificación del número de bultos, la descripción de la carga y el número de contenedor y de precinto aduanero.
- 3.3 Obligación del transportista de sustentar, con la presentación de la documentación correspondiente, la acción de control realizada sobre la carga en el puerto extranjero de recalada, cuando por ese motivo el contenedor haya sido abierto en el exterior.
- 3.4 Verificación de la carga de cabotaje en el puerto de ingreso en consideración a la gestión de riesgo.
- 3.5 Uso de la dirección de correo electrónico registrada al presentar solicitudes a través de la MPV – SUNAT, para cursar las comunicaciones vinculadas a

⁴ Decreto Legislativo N° 1053, publicado el 27.6.2008, y modificatorias.



ARNALDO ALVARADO
BURGA
INTENDENTE NACIONAL
21/01/2021 20:43:24



CARMELA DE LOS
MILAGROS PFLUCKER
MARROQUIN
INTENDENTE NACIONAL
20/01/2021 17:56:49



WALTER ANDRES
CARDENAS MENDOZA
GERENTE
20/01/2021 16:52:05

la autorización de la operación de cabotaje, intensificando con ello el uso de medios electrónicos en el ámbito aduanero.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La propuesta no compromete recursos adicionales para la Administración Aduanera ni para el usuario; por el contrario, otorga a las intendencias de aduana de la República una herramienta que le permite optimizar el proceso de control de la salida e ingreso de las mercancías que se trasladan entre puertos peruanos y que por razones de itinerario o de ruta salen del territorio nacional. Por tanto, contribuye con la reducción de los tiempos y costos de los trámites aduaneros.

III. EXCLUSIÓN DEL ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA

El artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310⁵ estipula la obligación de las entidades del Poder Ejecutivo de realizar el análisis de calidad regulatoria de todas las disposiciones normativas de alcance general que establezcan procedimientos administrativos, con excepción de las disposiciones normativas de naturaleza tributaria.

Con la propuesta se dinamiza el proceso de cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales, que está exento del pago de tributos a la importación. No obstante, como consecuencia del control y del cumplimiento de sus disposiciones se pueden aplicar sanciones aduaneras vinculadas a la determinación de la obligación tributaria. En consecuencia, se colige que la propuesta contiene disposiciones normativas de naturaleza tributaria y, en tal sentido, se encuentra exceptuada del análisis de calidad regulatoria previsto en el Decreto Legislativo N° 1310.

IV. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Con la propuesta se aprueba el procedimiento específico “Cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales” DESPA-PE.00.22 (versión 1), sin colisionar con el marco legal y constitucional vigente.



ARNALDO ALVARADO
BURGA
INTENDENTE NACIONAL
21/01/2021 20:43:24



CARMELA DE LOS
MILAGROS PFLUCKER
MARROQUIN
INTENDENTE NACIONAL
20/01/2021 17:56:49



WALTER ANDRES
CARDENAS MENDOZA
GERENTE
20/01/2021 16:52:05

⁵ Publicado el 30.12.2016.