



**de compartir
conocimientos y
experiencias en comercio
exterior, fiscal y aduanas**

24

Implementación del
Cabotaje Marítimo en
Perú y su proyección
en la región

Lic. Edgar Preciado Pineda

Ex Representante de la
Comunidad Andina ante la OMA.



Antecedentes: Cabotaje Marítimo en Perú

- La legislación anterior, con el afán de incentivar la formación de una marina mercante nacional, restringía la participación de navieras internacionales, estableciendo diversas obligaciones para estas últimas, que no se exigía a empresas locales, no se cumplió con el objetivo deseado pues el Perú no cuenta con esa marina.
- Entre esas obligaciones a las naves de bandera extranjera se les exigía estar constituidas en el Perú y contar con permisos de operación para que sus naves se puedan dedicar al cabotaje en el país.
- El Banco Mundial le propuso al Perú “Establecer una agenda de competitividad logística, que incluía la liberalización total del cabotaje marítimo. En tal sentido, la liberalización del cabotaje tendría que ir de la mano con la mejora de la infraestructura portuaria, operaciones aduaneras, agilización de trámites, procedimientos, sistemas de control y todo lo necesario para el transporte marítimo de mercancías tanto nacionales como internacionales “(Ccanto, 2018).

- Con el Decreto Legislativo No. 1413 del 13-09-2018 “Ley del Cabotaje”, se liberalizó considerablemente el sector al eliminar la restricción contra el capital extranjero y disponer la posibilidad de utilizar embarcaciones de bandera tanto nacional como extranjera para el transporte de carga entre puertos del litoral del Perú. Si bien se mantuvo la obligación de que el prestador de servicio de cabotaje deba constituirse en el país (sin restricciones de capital), se dispuso un plazo de excepción de 3 años para el cumplimiento de esta disposición, tras cuyo vencimiento correspondía al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) evaluar si se prorroga dicha excepción.
- El 05-08-2019, se publicó el Decreto Supremo 029-2019-MTC, que aprobó el reglamento del Decreto Legislativo anteriormente descrito, con lo cual entró en vigencia la Ley No. 1413 y el Perú se convirtió en el único país en la región en permitir que buques de bandera extranjera realicen cabotaje de carga y pasajeros.

RESUMEN

- El D.L. 1413 del 2018 estableció una ventana temporal para poder aplicar libremente un régimen de Cabotaje marítimo en el cual se permiten buque de cualquier bandera para poder transportar bienes y pasajeros entre los puertos nacionales.
- Éste D.L. no se aplica al transporte marítimo de líquidos a granel (que venía siendo hasta hace pocos años el 99 % del Cabotaje) en Perú.
- Se da la oportunidad para que vengan nuevas inversiones para poder favorecer sobre todo el transporte de contenedores y todo este tema relacionado con el comercio internacional. Ésta ventana se venció en el 2022 y lo que hace la ley 32049 es abrir definitivamente esta ventana para poder aplicar plenamente el Decreto Legislativo 1413 y permitir un flujo de transporte de contenedores vinculados con el comercio internacional.
- La dación de la Ley 32049 de Cabotaje Marítimo vino acompañada de la dación de la Ley 32048 (que modifica y actualiza la Ley 27943 sobre el Sistema Portuario Nacional para fomentar el desarrollo portuario de Perú).
- **La Ley N° 32048** modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional (**LSPN**) para promover el desarrollo portuario. Esta ley fue publicada el 6 de junio de 2024.
- La **LSPN** regula las actividades y servicios en los terminales e instalaciones ubicados en los puertos nacionales. Su objetivo es promover el desarrollo, la inversión y la competitividad de los puertos.
- Las 2 leyes, 32048 y 32049 de junio de 2024, lo que van a lograr paulatinamente es un fortalecimiento del sistema portuario del Perú y específicamente un desarrollo clave en el Perú de un eje (HUB) Chancay – Callao articulados con los demás puertos del Perú y de la región y poder hacer del Perú una potencia portuaria a nivel regional.

Desarrollo del Cabotaje Marítimo



Problemática

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ve con preocupación el desarrollo logístico de la carga nacional y la carga de comercio exterior, por los siguientes motivos

- Altos costos logísticos
- Inseguridad para la carga y el transportista
- Contaminación ambiental
- Riesgo de obstrucción de carreteras por desastres naturales
- Incremento de probabilidades de accidentes por carretera
- Altos costos de mantenimientos de vías nacionales
- Alto congestionamiento de las vías nacionales
- Exportaciones regionales embarcados por el principal puerto y no por puertos secundarios

Estrategia

Impulsar el cabotaje marítimo a través de la conectividad de nuestro principal puerto con los demás puertos secundarios, generando mayores recaladas y predictibilidad a través de la seguridad normativa.

¿Qué es el Cabotaje Marítimo y qué tipo de carga puede llevar?

01

- Es el transporte marítimo de carga entre puertos nacionales.
- Puede llevar todo tipo de carga (contenedores, carga general y otros).

¿Qué puertos pueden participar?

02

- Todos los puertos nacionales de la Costa Peruana, incluyendo al Muelle Peruano en Arica-Chile.

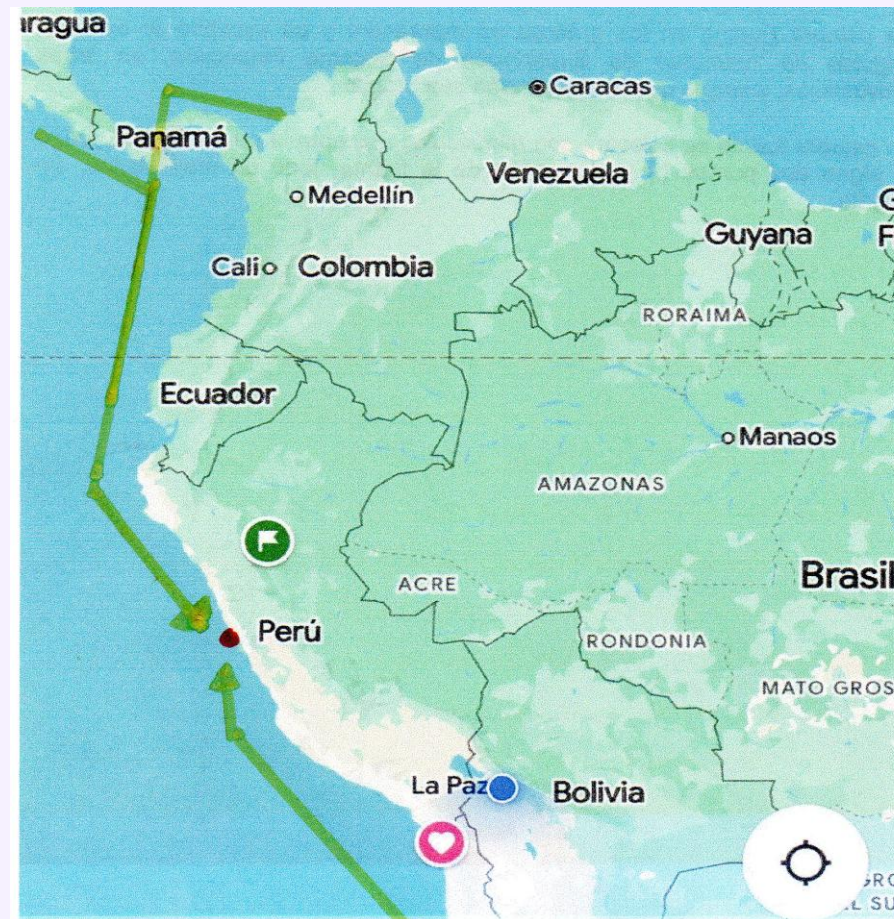
¿Qué beneficios tiene?

03

- Reducción de costos (aprox. 30-40%).
- Transporte más eficiente y seguro.
- Menor contaminación.
- Nuevas oportunidades de negocio para los Operadores Logísticos y Navieros.
- Alternativa en caso de desastres naturales.

HUB DE PUERTOS DE CHANCAY Y CALLAO

- Al inaugurarse el Puerto de Chancay a 84 km del Puerto del Callao, por sus ubicación estratégica en Sudamérica, los convierte en un **HUB Regional**,
- Se han implementado un modelo con rutas directas con barcos grandes al Asia y barcos alimentadores que lleven carga a esos grandes barcos, desde el sur de Chile o desde Panamá hacia abajo (se podría incluir la zona atlántica de Colombia).
- Se utilizan **barcos grandes para comerciar con Asia** u otros Países ubicados en área del Pacífico donde se tiene del 60 al 65 % del PIB mundial y **estos barcos grandes son alimentados por barcos chicos** que recorren desde los puertos de Chile y Perú (recogiendo la carga de Bolivia y Brasil, incluso Argentina) al Callao-Chancay y desde Panamá, Colombia y Ecuador a Callao-Chancay.
- En el Perú el Cabotaje, hasta hace poco, ha sido marginal a las navieras, pero el hecho de tener estos barcos chicos alimentadores del HUB Callao-Chancay circulando por los diferentes puertos peruanos, permite que estos barcos recojan o lleven la carga en el marco del cabotaje marítimo, como ingresos adicionales a estos barcos chicos alimentadores del HUB.



HUB DE PUERTOS DE CHANCAY Y CALLAO

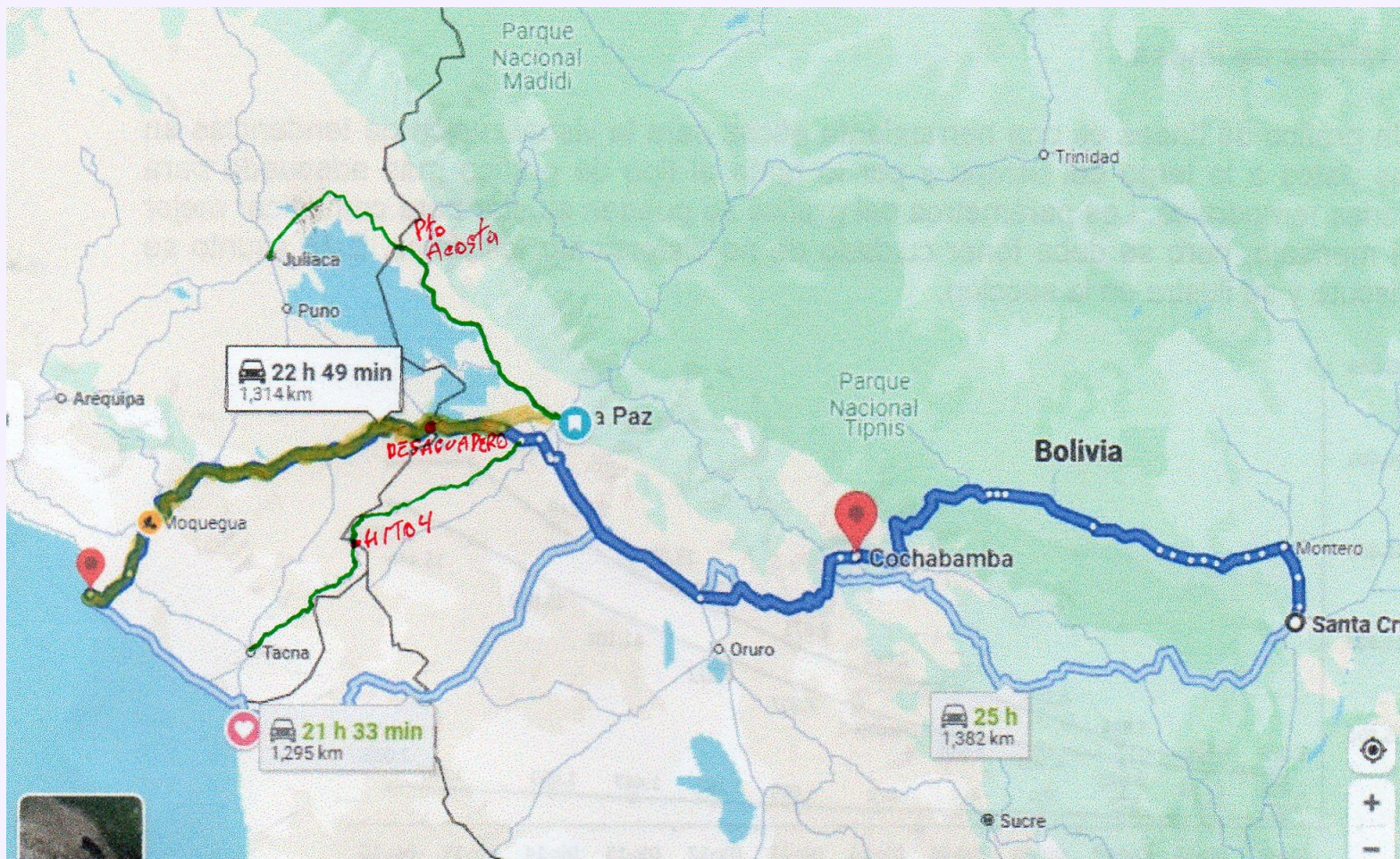
- El **cabotaje** también puede ser un elemento incentivador del **transporte multimodal**, dada la ubicación geográfica del Perú y entonces los puertos pequeños de Perú terminan siendo alimentadores de los grandes puertos del HUB Callao-Chancay. En ese sentido pueden desarrollarse las exportaciones e importaciones por este HUB ya sea desde o hacia Bolivia, Brasil, Chile (incluso Paraguay y Argentina) por el sur y de Ecuador, Colombia, Panamá y Países de Centroamérica y México por el norte.
- El **Cabotaje** también permitirá el desarrollo de las regiones norte, centro y sur del Perú, que tendrán unas mismas condiciones logísticas para sacar sus productos a través de sus puertos regionales.
- En conclusión, **existen los elementos necesarios e incentivadores del cabotaje marítimo**, ya que se están dando las condiciones objetivas para el desarrollo del mismo, con esa visión de conjunto en que confluyen varios factores económicos y logísticos.



EJES VIALES EN FRONTERA ECUADOR Y PERÚ



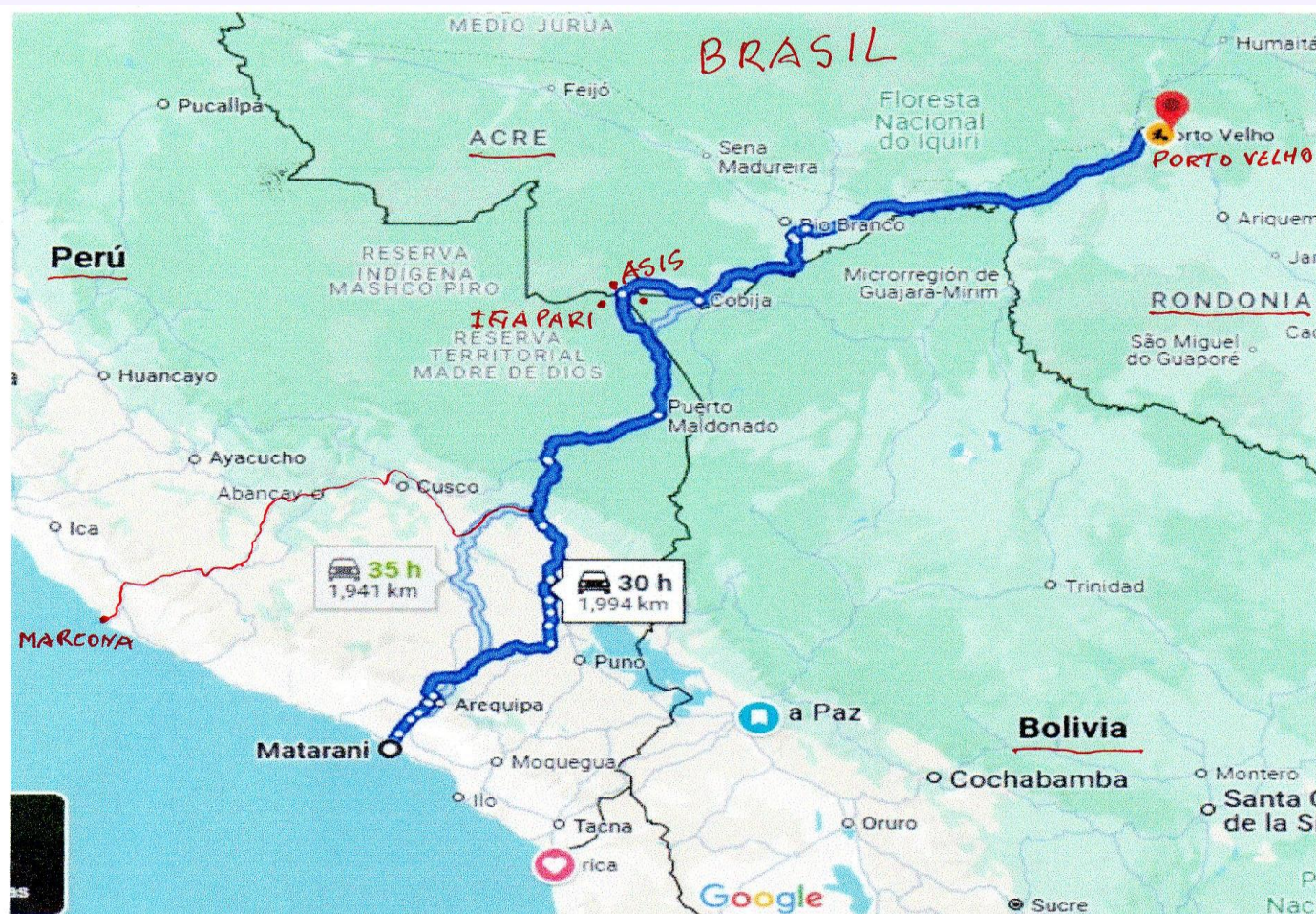
EJES VIALES EN FRONTERA BOLIVIA Y PERÚ



- El eje vial de La Paz – Hito 4 (Bolivia) – Collpa – Túcna (Perú), falta concluir 40 km por Bolivia y otros 40 km por Perú. Se estima que este fin de año se podría inaugurar este nuevo eje vial. En 4 horas en vehículo particular se llegaría desde La Paz a Tacna.
- Este Eje va a descongestionar el paso de camiones de carga por Desaguadero.



EJE VIAL EN FRONTERA PERÚ Y BRASIL



- La Frontera Iñapari (Perú) y Assis (Brasil) cuenta con un CEBAF en Assis.
- Lo marcado es la Carretera Interoceánica entre Brasil y Perú. La distancia entre la Ciudad de Porto Velho y el Puerto de Matarani es de 2000 km.
- Brasil es el principal productor de soja del mundo. En 2024 se estimó una producción de 144,9 millones de tn de este cultivo.
- En la cosecha 2023-2024, se estima que **Rondônia**, produjo más de 4 millones de toneladas de granos.
- En **Mato Grosso do Sul** en la cosecha 2023/2024 se produjeron 12,3 millones de tn de soja.
- Se tiene que proyectar en unos pocos años la construcción del tren interoceánico, para poder sacar al pacífico la producción agrícola e industrial de Brasil, Bolivia, principalmente.

PUERTO DE CHANCAY UNA OPORTUNIDAD PARA EL COMERCIO CONSOLIDADO CON RUTAS EMERGENTES

- Este nuevo **HUB** no solo beneficiará a Perú, como principal puerto de conexión con Asia, sino que **también facilitará las exportaciones de otros países de la Región**, que podrán utilizar el puerto de Chancay para reducir sus tiempos de envío.
- La interconexión terrestre, como la carretera interoceánica que conecta Brasil con Perú, permitirá que los productos brasileños lleguen más rápido al mercado asiático, como alternativa a otros puertos de la región.
- El puerto de Chancay, estará 100% automatizado, permitiendo acortar los tiempos de transporte con **envíos directos desde Perú a China en tan solo 25 días**.
- Actualmente, los productos que salen desde Perú o la costa pacífica de Sudamérica hacia Shanghái tardan aproximadamente 35 días. Con este nuevo puerto, esos tiempos se reducirán en 10 o 12 días.
- Países de la costa atlántica, como Brasil o Argentina, que actualmente tardan 60 días en llegar a Asia, la diferencia será aún mayor, reduciendo un mes completo en las travesías.

An opportunity for consolidated trade with emerging routes



Flujo de cabotaje

Embarque puerto del Callao



Depósito de vacíos



Retiro del
contenedor vacío

Almacén del cliente



Consolidado de contenedor
Ejemplo: 28 toneladas con
alambre galvanizado.



INGRESO

Puerto Callao



Recepción, Manipuleo y
embarque de contenedor full

Visualizando la pantalla de ...

Flujo de cabotaje

Descarga Directa



DESEMBARQUE PUERTO MATARANI

TISUR



Desembarque , Manipuleo y
Despacho de contenedor full

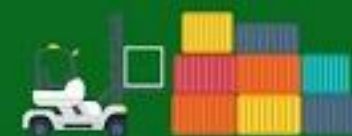
SALIDA

Almacén del cliente



Desconsolidado de contenedor

Depósito de vacíos



Devolución del
contenedor vacío

Flujo de cabotaje

Descarga Indirecta



DESEMBARQUE PUERTO MATARANI



Flujo de cabotaje

Descarga Indirecta Desconsolidado



DESEMBARQUE PUERTO MATARANI



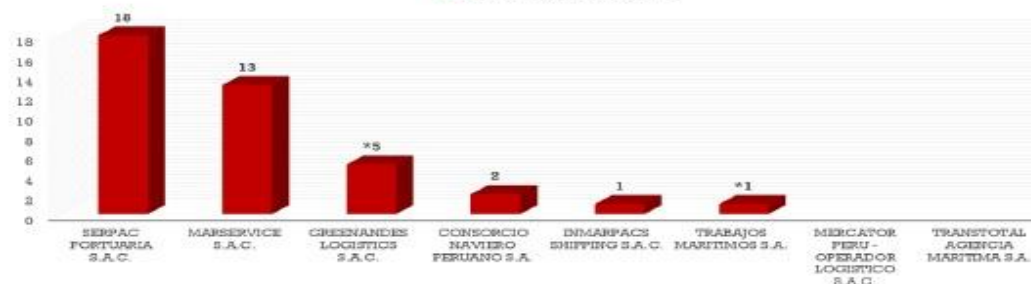
DIRECTORIO DE EMPRESAS AUTORIZADAS PARA REALIZAR CABOTAJE

N°	RAZON SOCIAL	RUC	DIRECCIÓN	DATOS DE CONTACTO	
				E-mail	Teléfono
1	CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.	20100120403	Cl. Dean Valdivia N° 148 Urb. Jardín - San Isidro Lima	diego.galindo@hlag.com	(511) 700-7990
2	INMARPACS SHIPPING S.A.C.	20610383077	Av. Mariscal Castilla N° 148 Interior 2 - Mollendo Arequipa	agency@inmarpacs.com.pe	(054) 429-2809
3	GREENANDES LOGISTICS S.A.C	20389592715	Cl. Amador Merino Reyna N° 295 Interior 502 Urb. San Isidro - San Isidro Lima	operaciones@greenandes.pe	(511) 616-8001
4	PEREZ Y CIA PERU S.A.C.	20612769487	Av. Emilio Cavenecia N°151 Int. 204 Urb. Chacarilla Santa Cruz - Miraflores Lima	peru.ops@perezycia.com	(51) 1407 9916
5	MARSERVICE S.A.C.	20293997609	Jr. Cruz del Sur N° 140 (Mz E lote 85) Of. 1709 Urb. Los Granados - Santiago de Surco Lima	marservice@marservice-peru.com	(511) 364-5839
6	MERCATOR PERU – OPERADOR LOGISTICO S.A.C	20602652204	Calle Martín de Murúa 187 - Piso 4 Urb. Maranga Etapa VII - San Miguel Lima	kseminog@mercator.pe	(511) 289-6900
7	SERPAC PORTUARIA S.A.C.	20100398606	Av. Saenz Peña N° 284 Of. 405 Callao Provincia Constitucional del Callao	legal@serpac.pe	(511) 619-8222
8	TRABAJOS MARITIMOS S.A.	20101395031	Av. Paseo de la República N° 5895 (Interior 501 - 502) - Miraflores Lima	plegal1@tramarsa.com.pe	(511) 413-0400
9	TRANSTOTAL AGENCIA MARITIMA S.A.	20508956020	Cl. Amador Merino Reyna N° 267 Int.1002 Urb. San Isidro - San Isidro Lima	operaciones@transtotalperu.com cbiese@transtotalperu.com dguzman@transtotalperu.com	(511) 512-4900

OPERACIONES DE CABOTAJE MARÍTIMO 2025 Al 31 de Enero

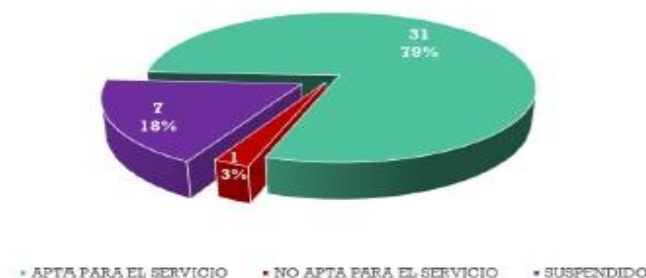
NAVES AUTORIZADAS POR EMPRESA

■ Total Naves: 39



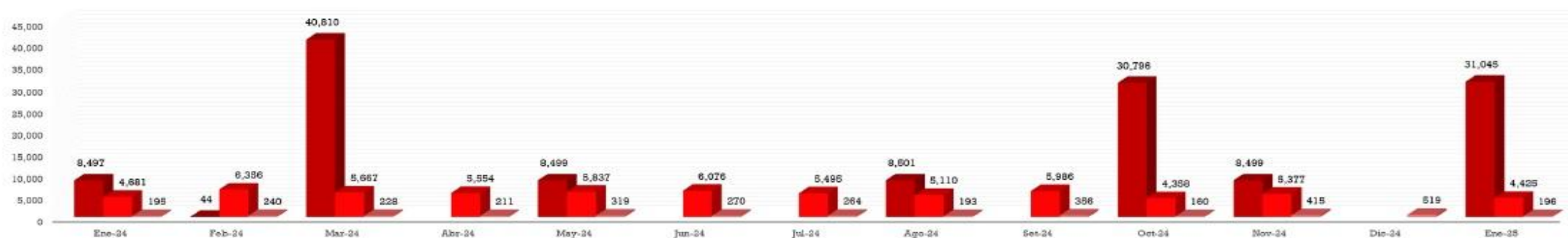
* La nave LM ARES puede realizar operaciones con las empresas GREENANDES LOGISTICS S.A.C. y TRABAJOS MARITIMOS S.A.

ESTADO DE OPERATIVIDAD DE LAS NAVES



MOVIMIENTO DE CARGA (en TM)

■ Carga de origen y destino nacional ■ Carga en tránsito ■ N° Contenedores (Llenos y Vacíos)



OPERACIONES DE CABOTAJE MARÍTIMO 2025 Al 31 de Enero

CARGA DE ORIGEN Y DESTINO NACIONAL O CARGA EN TRANSITO (EN TM)

Mes	Nombre de Nave	Carga en tránsito									Carga de origen y destino nacional			Total				
		Contenerizada									Fraccionada Chimbote - Matarani	Granel Sólido Salaverry - Matarani	Carga General TP San Martín (Pisco) - TM Pisco Camises	Frecuencia de operatividad por Nave	Carga Transportada	N° Contenedores (Llenos y Vacíos)		
		Ilo - Callao					Callao - Paita		Callao - Ilo								Callao - Chancay	
		Lleno			Vacío		Vacío		Vacío								Vacío	
		TM	40'	20'	40'	20'	40'	20'	20'	20'							20'	20'
Ene-24	A. Idelfix	4,881	-	195	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Brio Faith	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,497	-	-	1	13,178	195		
Feb-24	A. Idelfix	8,356	-	240	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Pacifica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44	1	6,400	240		
Mar-24	A. Idelfix	5,687	-	228	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Chico Freedom	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,311	-	1	46,477	228		
	Draco Faith	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,500	-	-	1	-	-		
Abr-24	A. Idelfix	5,554	-	211	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5,554	211		
May-24	A. Idelfix	5,837	-	218	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Algol	-	-	-	-	18	17	-	-	-	-	-	-	2	-	-		
	Cera Faith	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,499	-	-	1	14,336	319		
	Mizar	-	-	-	-	58	10	-	-	-	-	-	-	2	-	-		
Jun-24	A. Idelfix	6,076	-	211	1	8	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Mizar	-	-	-	-	53	-	-	-	-	-	-	-	1	6,076	270		
Jul-24	A. Idelfix	5,495	-	194	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Mizar	-	-	-	-	70	-	-	-	-	-	-	-	1	5,495	264		
Ago-24	Cera Faith	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,501	-	-	1	-	-		
	Lim Ares	5,110	-	183	10	-	-	-	-	-	-	-	-	1	13,612	193		
Sep-24	Algol	-	-	-	-	25	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-		
	Lim Ares	5,986	-	206	14	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5,986	356		
	Mizar	-	-	-	-	90	20	-	-	-	-	-	-	3	-	-		
Oct-24	Lim Ares	4,358	-	158	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
	Nord Norfolk	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	30,796	-	1	35,155	160		
Nov-24	Algol	5,377	-	215	19	1	-	-	140	-	-	-	-	2	-	-		
	Pm Prosperity	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,499	-	-	1	13,877	415		
	Mizar	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
Dic-24	Algol	-	-	-	-	-	-	-	-	411	-	-	-	-	-	-		
	Lim Ares	-	-	-	-	80	-	-	-	-	-	-	-	2	-	519		
	Mizar	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
Ene-25	Algol	4,425	163	-	10	23	-	-	-	-	-	-	-	1	35,470	196		
	Norse Jmuiden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,045	-	1	-	-		
Total general		64,923	163	2,299	95	31	459	48	140	411	42,497	94,151	44	37	201,615	3,566		

OPERACIONES AL 31 DE ENERO

Item	Naves	N° operaciones
1	Mizar	9
2	A. Idelfix	7
3	Lim Ares	5
4	Algol	5
5	Algol	2
6	Cena Faith	2
7	Nord Norfolk	1
8	Brio Faith	1
9	Pacifica	1
10	Pm Prosperity	1
11	Draco Faith	1
12	Chios Freedom	1
13	Norse Jmuiden	1
Total general		37

* La nave ALGOL a partir del 22/07/2024 se denomina LM ARES

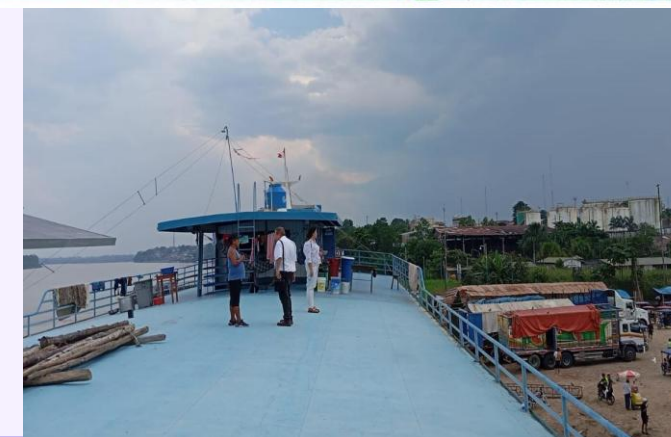
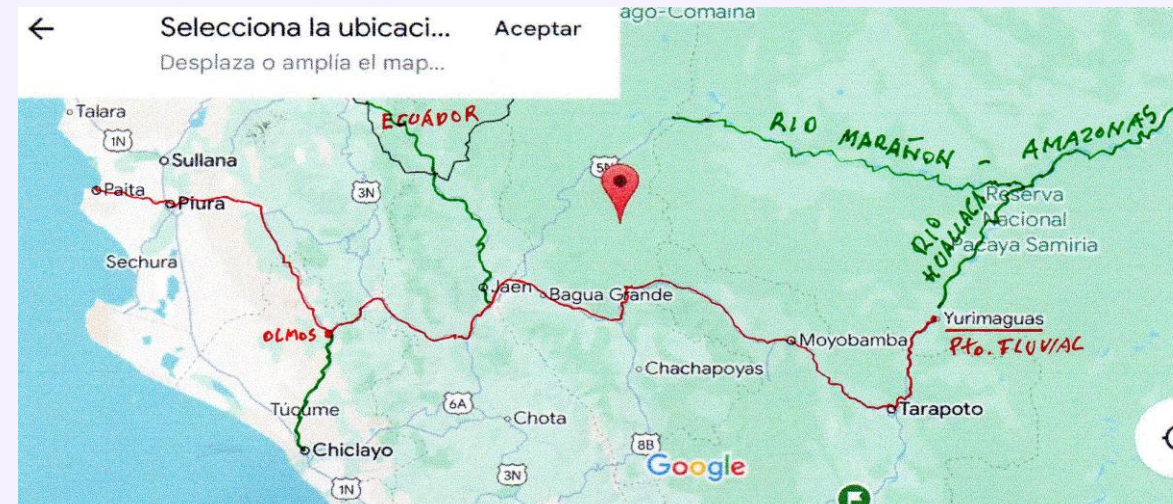
PASOS DETALLADOS POR EL MTC DE PERÚ PARA DESARROLLAR UNA LOGISTICA DE CABOTAJE

1. Tomar contacto con una naviera que ofrezca servicios de cabotaje. El MTC ha autorizado a diez empresas, las que tienen en conjunto 34 naves a disposición.
2. La línea naviera debe asignarle un **booking (reserva de espacio)** y posteriormente otorgarle un contenedor donde guardar la mercancía o también la puede transportar como carga suelta. De preferencia, puede contratar una agencia de carga u operador logístico para que traslade el contenedor en los puertos de origen y de destino.
3. Respecto a la carga, se debe llenar el contenedor con los productos y sellar con un precinto de seguridad. De igual modo, es necesario completar la **Declaración Única de Cabotaje (DUC)**, la que será enviada 48 horas antes del embarque al e-mail: servicios.portuarios@apn.gob.pe
4. La línea naviera indicará la hora y el día del embarque. Para el traslado de carga seca se necesita llevar los contenedores 48 horas antes del embarque.
5. Para ingresar la carga al terminal portuario solo se necesita consignar la guía de remisión, el nombre del remitente y del transportista. También el booking y DUC.
6. En el puerto de destino, lo único que se requiere para retirar la carga es programar las operaciones de despacho, pero la mercancía debe estar acompañada de la guía de remisión del transportista y ticket de balanza.



Zona Norte de Perú

- Tiene un potencial de producción de 400,000 tn de Mangos.
- Se estima que Perú produce alrededor de 300 mil tn de aceite de palma cada año. Unas 200 mil tn se producen en Tocache, Lamas y Yurimaguas, en esta zona.
- En 2024 la producción de Perú fue de 2,33 millones de tn de arroz, siendo esta zona una de las mayores productoras de este producto.
- Perú exportó 500 \$ millones de Roca Fosfórica al mundo, desde Piura.
- A través del Puerto fluvial de Yurimaguas y utilizando los Rios Huallaga y Amazonas, entra y sale la producción de Iquitos, Leticia (Colombia) y Manaos (Brasil). Proyecto de exportar petróleo crudo de Manaos vía Yurimaguas.
- La zona selvática del Perú también produce y exporta el café de altura.



Zona Centro de Perú

- En la Zona Centro están ubicados los Puertos de Salaverry en Trujillo, Chimbote y Huarmey en Ancash, Chancay y Lima en Lima, San Martín y San Nicolás en Ica.
- Cabe destacar las zonas industriales de Lima, Callao y Trujillo en ésta zona.
- Perú es el principal productor de harina de pescado en el mundo. En la 2da temporada de pesca de anchoveta de 2025, se produjeron más de 680 mil tn de harina y aceite de pescado. La mayor producción se da en el Puerto Pesquero de Chimbote.
- SIDERPERU ubicada en Chimbote tiene una capacidad de producción anual de 650 mil tn de acero líquido.
- Cabe destacar las zonas mineras de Cerro de Pasco, Junín, Huancavelica y Lima.
- La campaña de exportación de uva 2023-2024, los envíos alcanzaron las 523,567 tn, Ica es la principal productora.
- La producción anual de Shougang Hierro Perú en 2023 alcanzó las 18.58 millones de tn métricas finas (TMF) en Marcona – Ica.



Zona Sur de Perú

- La zona sur de Perú produce minerales, gas, cemento, y diversos productos agrícolas. Los minerales (Cobre, Molibdeno, Hierro, Estaño, Plata) representan el 50.8% de la economía de la región.
- Southern Perú es una empresa minera que produce cobre, molibdeno, plata y zinc. Tiene una capacidad de producción de cobre de más de 900,000 tn anuales. Ubicada en Moquegua.
- En 2024, la **producción de gas natural en Perú desde Camisea** fue de 1,395.293 millones de pies cúbicos diarios (mpcd). Existe un gasoducto desde Camisea (selva de Cuzco que sale a Pisco y Lima. Las exportaciones se hacen por el Puerto Gasífero de Melchorita (Ica).
- Los nuevos productos de exportación de Majes como los arándanos y cítricos se podrán exportar por Matarani.
- Parte de la producción de Bolivia y Brasil salen por los Puertos de Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua).



Foro sobre Cabotaje Marítimo de la CCL del 21 de octubre de 2024

- La CCL advirtió que el esquema tributario actual podría generar un desincentivo para promover el Cabotaje Marítimo en Perú. Esto es en referencia participación de las líneas navieras con bandera de otros países en la prestación del cabotaje, y cuya participación es la que busca atraer hoy.
- Un aspecto no previsto en la nueva norma, según la CCL, es que el actual esquema tributario en Perú puede generar una sobre carga impositiva que podría encarecer el servicio de cabotaje.
- Cuando una empresa peruana contrata el servicio de cabotaje se origina una renta empresarial de fuente local, y por consiguiente, se genera la **obligación de retención del 30%** (para asegurar el pago del Impuesto a la Renta (IR)).
- El problema se presentará cuando la línea naviera que realice el cabotaje no aceptará que se le descuente el 30% del valor del servicio que preste, al ser una empresa considerada como sujeto no domiciliado en el Perú.
- **Primer Ajuste:** la empresa local le pagará a la naviera el 100% (del valor del servicio), si éste cuesta como \$/100, le paga \$/100, pero de su bolsillo va a sacar \$/30 que es la retención del 30% (del IR) para pagarlo al fisco peruano, con lo cual hay un primer aumento de impuestos.
- **No deducibles:** como muchas navieras suelen tener su domicilio (fiscal) en territorios de baja o nula imposición, para la legislación peruana los gastos derivados de operaciones con empresas domiciliadas en paraísos fiscales tampoco son deducibles de impuestos. **“En ese caso, no será deducible no sólo el 30% del impuesto asumido, sino que tampoco será deducible el 100% del costo del servicio, lo cual lo va a encarecer el servicio”.**
- La CCL ha estimado que, por efecto de la imposición tributaria en el Perú, **el valor del costo del servicio de cabotaje se podría incrementar más de un 60%** de lo que podría ser. Por lo que hay espacio para que se corrija este esquema fiscal.

Soluciones planteadas por la CCL

- La CCL ha destacado la importancia de que los fletes por servicios de transporte en tráfico de cabotaje, prestado por empresas extranjeras, **sean deducibles como gasto**. Esto debería ser aplicable incluso si éstas empresas tienen su domicilio en territorios con baja o nula imposición fiscal, lo cual se alinea con el tratamiento fiscal que reciben otros conceptos, tales como el flete por transporte de carga internacional, la renta por arrendamiento de naves o aeronaves, los intereses de financiamiento, las primas de seguro y los cobros que el paso por el Canal de Panamá.
- La CCL coincide en que es necesario que esta normativa contemple una **tasa de retención de 10 % en concepto de Impuesto a la Renta (IR)**, similar a lo que se aplica en el arrendamiento de naves o aeronaves por entidades extranjeras versus el 30 % actual.
- **Recordatorio de la CCL:** Indica que siempre que los tráficos marítimos, el cabotaje y el feederling lo genera **la carga**. Donde haya suficiente carga llegarán las navieras, grandes, medianas o pequeñas. Fomentemos la generación de carga, los centros de acopio, los truck center.
- Éstas iniciativas de la CCL son respaldadas por el MTC de Perú y se han presentado ya a las Comisiones del Congreso, donde se les está dando la viabilidad que amerita este caso.

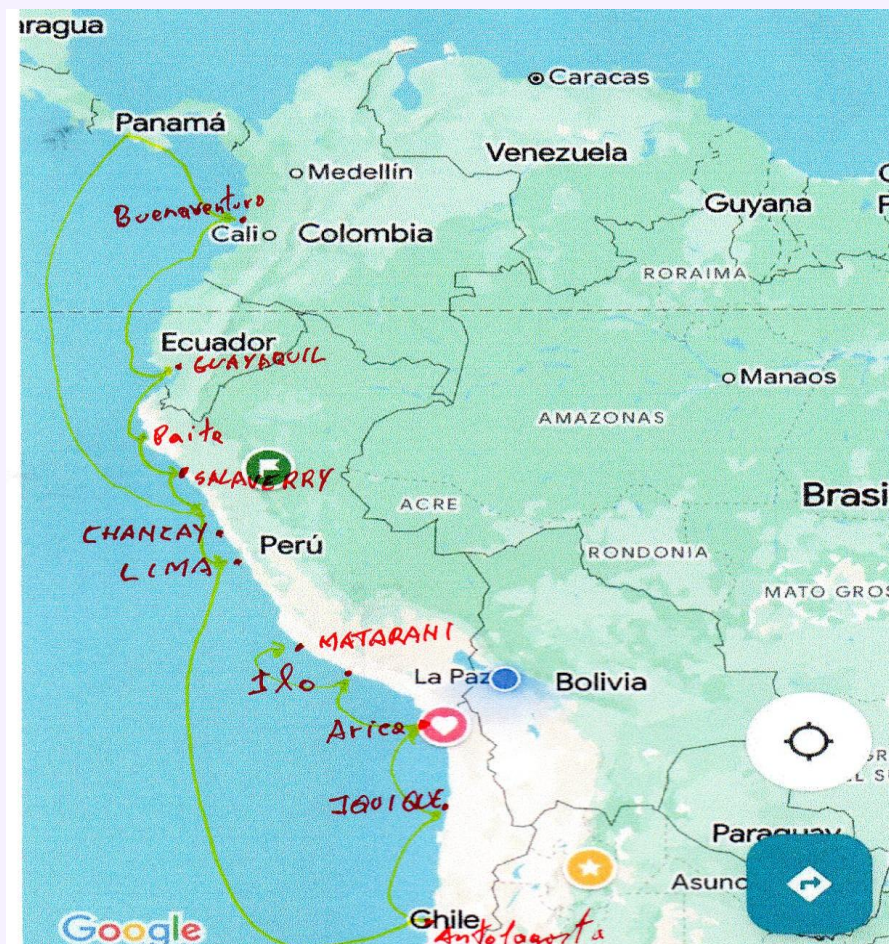


TEMAS COMPLEMENTARIOS DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN PERÚ Y LA REGIÓN

- **1. Cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales.**
- **2. Procedimiento SUNAT sobre Tránsito Aduanero Interno por Vía Marítima.**
- **3. Convenios sobre Transporte Internacional de Mercancías en La Región.**
 - ❖ En el marco de la Comunidad Andina (CAN).
 - ❖ En el marco del Cono Sur (ALADI).
- **4. Armonización en la CAN del tema del Cabotaje Marítimo y Actualización de otras Normas Comunitarias.**
- **5. Acuerdos en el marco de la ALADI sobre el tema del Cabotaje Marítimo y otras Normas sobre el transporte de mercancías y Acuerdos en el marco de la Alianza del Pacífico.**

1. Cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales

- Por Res. N°000041-2021/SUNAT se establece las pautas a seguir para el control de la salida e ingreso al territorio nacional de mercancías nacionales o nacionalizadas por cabotaje marítimo de carga con recalada en puertos internacionales. Este procedimiento entró en vigencia el 24 de marzo de 2021
- Se establecen las obligaciones del transportista (ej. transmisión de documentos, diferenciar la carga de cabotaje del resto que se está transportando) y del administrador o concesionario de las instalaciones portuarias (ej. las autorizaciones para permitir los embarques de carga de cabotaje y diferenciar en el registro del terminal portuario la carga destinada a cabotaje del resto).
- Se implementan medidas de seguridad y acciones de control por parte de las autoridades competentes.
- Precisan los casos especiales como el cambio de puerto de llegada o situaciones de caso fortuito o fuerza mayor.
- Se definen las sanciones para los operadores involucrados.



2. Procedimiento SUNAT sobre Tránsito Aduanero Interno por Vía Marítima.

- El Procedimiento SUNAT del 31-01-2023 establece las pautas a seguir para el despacho aduanero de las mercancías destinadas al régimen de tránsito aduanero interno por vía marítima, con la finalidad de lograr el cumplimiento de las normas que lo regulan.
- El tránsito aduanero interno por vía marítima permite que las mercancías provenientes del exterior, que no hayan sido destinadas, sean transportadas por la vía marítima y bajo control aduanero, de una aduana a otra dentro del territorio aduanero con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos, de corresponder, previa presentación de garantía y el cumplimiento de los demás requisitos y condiciones establecidos en el Reglamento.



3. Convenios sobre Transporte Internacional de Mercancías en La Región.

1. **En el marco de la Comunidad Andina (CAN):** Tenemos las Decisiones **DECISIÓN 837**, sobre Transporte Internacional de Mercancías y la **Decisión 617** sobre el Tránsito Aduanero Comunitario y sus disposiciones complementarias (vigentes en **Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú**).
2. **En el marco del Cono Sur (ALADI):** el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT (vigente en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay).
3. **También en el marco de ALADI:** El Acuerdo sobre Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná / Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira (vigente en Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).

Estos acuerdos y convenios internacionales, tienen los mismos aspectos básicos del transporte internacional de mercancías que repercuten en la realización de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero:

- ❖ Emisión de autorizaciones para transporte internacional otorgadas por los organismos nacionales competentes de los países, incluidos los casos en los que corresponde el registro y habilitación de medios de transporte y unidades de carga ante las instancias pertinentes de transporte y aduana;
- ❖ Utilización de documentos de transporte, manifiestos de carga y documentos soporte requeridos para las operaciones de transporte internacional; y
- ❖ Utilización de declaraciones de tránsito aduanero requeridas para el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

4. Armonización en la CAN sobre el Cabotaje Marítimo y Actualización de otras Normas Comunitarias

- NANDINA, Valoración Aduanera, Tránsito Aduanero Comunitario, **Armonización de Regímenes Aduaneros**, Asistencia Mutua y Cooperación entre Administraciones Aduaneras, Régimen Andino de Control Aduanero, Programa Común de Formación Aduanera Andina, Facilitación del Comercio.
- CEBAF (502), **Transporte Multimodal (331)**, Tarjeta Andina de Migración (397), Evitar Doble Tributación, Inocuidad Alimentaria, Sanidad Animal, Vegetal y Humana, Transporte de Pasajeros y Mercancías, Sistema Andino de Carreteras.
- **Incorporación progresiva del Anexo General y referencia de los Anexos Específicos del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros – Convenio de Kyoto revisado (618 del 15-06-2005).**
- **Armonización de Regímenes Aduaneros (848 del 26-07-2019):** **Establece** la armonización de Regímenes Aduaneros en los Países Miembros de la Comunidad Andina, tomando como referencia el Convenio de Kyoto revisado.
- Se han logrado armonizar las formalidades aduaneras a cumplir en el **ingreso y salida de medios de transporte y mercancías** al territorio aduanero, así como las relacionadas con el **despacho aduanero de las mercancías**.
- Se ha armonizado una serie de **destinos o regímenes aduaneros** aplicables en los Países Miembros, con excepción del Drawback.
- Artículo 47 de la Decisión 848.- **Transporte de mercancías por cabotaje:** “Para los Países Miembros que contemplen el régimen de cabotaje, este se registrará por la legislación nacional”.
- En el marco de la Decisión 848 y dado el impulso que hoy tiene el tema del Cabotaje en la región, se hace necesario que los Países Miembros de la CAN y la Secretaría de la CAN avancen en la armonización de éste Régimen Aduanero, con base a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Anexo Específico E del Convenio de Kyoto revisado, referido al Transporte de Mercancías por Cabotaje y teniendo como referencia a la normativa de Unión Europea sobre este tema.

5. Acuerdos en el marco de la ALADI sobre el Cabotaje Marítimo y otras Normas sobre el transporte de mercancías y Acuerdos en el marco de la Alianza del Pacífico

- Se hace necesario que los Países Miembros de la ALADI y la Secretaría de la ALADI avancen en la armonización del Régimen Aduanero del Cabotaje, con base a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Anexo Específico E del Convenio de Kyoto revisado, referido al Transporte de Mercancías por Cabotaje y teniendo como referencia a la normativa de Unión Europea sobre este tema.
- El Acuerdo sobre Transporte por la Hidrovía Marañón – Amazonas (y sus afluentes) / Yurimaguas – Iquitos – Leticia – Tabatinga - ... -Belem (vigente en Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Bolivia y Brasil). Hay que tener presente que ya existen acuerdos a navegación bilaterales entre dichos Países.
- Se hace necesario que en el marco de la ALIANZA DEL PACÍFICO (México, Colombia, Perú y Chile) avancen también en la armonización del Régimen Aduanero del Cabotaje, con base a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Anexo Específico E del Convenio de Kyoto revisado, referido al Transporte de Mercancías por Cabotaje y teniendo como referencia a la normativa de Unión Europea sobre este tema.

Short Sea Shipping, SSS (Transporte Marítimo de Corta Distancia)

- En el transporte de carga **para trayectos de menos de 500 kilómetros el camión es simplemente imbatible**: por la capilaridad de las carreteras, por el menor tiempo empleado en los servicios puerta a puerta, por los costes inferiores que conlleva. Pero en Europa el camión también mantiene su primacía en distancias entre los 500 y los 2.000 kilómetros, un segmento en el que las posibilidades que ofrece la combinación de transporte terrestre y marítimo le convierte en el más competitivo en muchos aspectos. La utilización del barco para que los camiones realicen parte de su trayecto representan ahorros en tiempo y costes, especialmente en combustible.
- En los últimos diez años **el transporte short sea shipping (SSS) ha crecido en España más de un 46%, pasando de transportar 25 a 41 millones de toneladas**. Además, la demanda del SSS ha tenido un comportamiento muy positivo “incluso con la coyuntura económica actual, con un incremento del 11,7% anual desde 2009”.
- Y ha sido en la modalidad de tráfico RO-RO donde el crecimiento ha sido más destacado, con un 120% en el periodo 2000-2011, pasando de 7 a 16 millones de toneladas. Esto ha hecho que el RO-RO represente el 39% del tráfico total de SSS.
- Por supuesto, no hemos de olvidar que los servicios en puertos **“tienen que ser los necesarios y justos para lograr unos costes razonables en este modo”**, en clara referencia a la estiba portuaria.
- **Ver el VIDEO del Sistema Ro – Ro.**

Short Sea Shipping, SSS (Transporte Marítimo de Corta Distancia) en UE

Una de las posibilidades que promovió la UE para solucionar este problema y lograr un re-equilibrio entre modos de transporte, es la utilización del transporte marítimo para flujos marítimos intracomunitarios, el denominado Short Sea Shipping.

Si hablamos de transporte marítimo para movimientos entre países de la Unión Europea, no cabe duda que **este tipo de transporte incluye la intermodalidad**, combinando al menos transporte marítimo y terrestre, ya sea ferroviario y/o por carretera.

No se trata de sustituir movimientos sino de reducir los costes para generar un mayor volumen.



de compartir conocimientos y experiencias
en comercio exterior, fiscal y aduanas



Unidades Ro-Ro más grandes y ecológicas del mundo para el transporte marítimo de corta distancia

- El Eco Napoli, con bandera italiana, tiene 238 metros de eslora, 34 metros de manga, 67.311 toneladas de arqueado bruto y una velocidad de servicio de 20,8 nudos
- Puede transportar el doble de carga que versiones anteriores en sus siete cubiertas (dos de las cuales son izables), esto es 7.800 metros lineales de carga rodante, equivalentes a unos **500 remolques y 180 automóviles**
- Está equipado con motores de última generación controlados electrónicamente y un sistema de depuración de gases de escape para reducir las emisiones de azufre y partículas
- Durante las estancias en puerto, el Eco Napoli puede reducir las emisiones a cero utilizando la electricidad almacenada en megabaterías de litio con una potencia total de 5 MWh, que se recargan durante la navegación gracias a generadores de eje y 350 m² de paneles solares.
- Eco Napoli, completa 14 unidades Ro-Ro híbridas, con un valor total superior a los mil millones de dólares, que en los últimos años han revolucionado el transporte marítimo de corta distancia en el Mediterráneo y el norte de Europa”

Último Ro-Ro híbrido de clase GG5G, recibido por el Grupo Grimaldi



HAGAMOS UN TRUEQUE



EN VIVO

6:00 PM
Hora Centro

4:00 PM
Hora Noroeste



YouTube Live

f LIVE

in Live

t LIVE

Escúchanos en:



www.tlcasociados.com.mx

www.tlcmagazinemexico.com.mx

