

Ley que establece la interoperabilidad logístico-digital obligatoria de los terminales portuarios de uso público y de los corredores logísticos priorizados, entre ellos el corredor Chancay–Lima, dispone la publicación de una matriz de competencias regulatorias y modifica el artículo 12 de la Ley 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior

Obliga a todos los terminales portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, a transmitir sus eventos logísticos por el componente portuario de la VUCE en plazos medibles y con estándares abiertos, con acceso de cada actor limitado a sus propias operaciones, autenticación multifactor y bitácora de cinco años; prioriza, con criterios objetivos, corredores logísticos como el de Chancay–Lima; somete los terminales y el propio componente portuario de la VUCE al régimen de Activos Críticos Nacionales con obligaciones mínimas tipificadas y criterios neutrales; y ordena publicar una matriz conjunta de competencias sin ampliar ni reducir las que fija la ley ni afectar procesos judiciales en trámite.

Comisión (Cámara de Diputados): Infraestructura, Vivienda y Transportes (+ Producción, Comercio Exterior y Turismo) · **Revisora (Senado):** En asuntos de Desarrollo Productivo, Energía y Minas, Infraestructura y Trabajo · **Prioridad:** alta · **Costo fiscal:** bajo ·

Plazo: mediano

Plan Perú 2050: Marítimo, Fluvial y Lacustre, Comercio Exterior E Inserción en El Mercado Externo, Transformación Digital

I. Exposición de motivos

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, de titularidad privada y uso público, opera desde noviembre de 2024 y cambió la geografía logística de Lima. Su marco legal se ajustó con la Ley 32048 (2024), que permite la exclusividad automática de servicios portuarios esenciales en puertos privados de uso público. La supervisión regulatoria, en cambio, quedó en disputa: en enero de 2026 el Primer Juzgado Constitucional de Lima (Exp. 12101-2025) ordenó a OSITRAN abstenerse de regular y supervisar el terminal, y en julio de 2026 la Segunda Sala Constitucional revocó ese fallo y declaró improcedente el amparo; la empresa anunció un recurso de agravio ante el Tribunal Constitucional (pronunciamiento final por verificar). Esa incertidumbre afecta a usuarios y a inversionistas por igual. En el plano digital, el artículo 12 de la Ley 30860 ya prevé una plataforma electrónica abierta y neutral para la comunidad marítimo-portuaria, y el MINCETUR anunció el Componente Portuario 2.0 de la VUCE, pero la ley no fija plazos, estándares ni deber de intercambio en tiempo real para terminales privados, ni un plan que integre aduana, puerto, transporte terrestre y zonas económicas especiales a lo largo del corredor. Un nodo logístico de esta escala, con equipos operativos automatizados, es además infraestructura de alto valor cuya seguridad digital debe evaluarse con criterios técnicos neutrales.

II. Fórmula legal

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE LA INTEROPERABILIDAD LOGÍSTICO-DIGITAL OBLIGATORIA DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE USO PÚBLICO Y DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS PRIORIZADOS, ENTRE ELLOS EL CORREDOR CHANCAY–LIMA, DISPONE LA PUBLICACIÓN DE UNA MATRIZ DE COMPETENCIAS REGULATORIAS Y MODIFICA EL ARTÍCULO 12 DE LA LEY 30860, LEY DE FORTALECIMIENTO DE LA VENTANILLA ÚNICA DE COMERCIO EXTERIOR

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto establecer la interoperabilidad logístico-digital obligatoria de los terminales portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE); priorizar su implementación en corredores logísticos seleccionados con criterios objetivos; aplicar a dichos terminales y a la plataforma criterios neutrales de seguridad digital; y dar publicidad y certeza a la distribución legal de competencias de las entidades que intervienen en ellos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación y definiciones

2.1. La presente ley es aplicable a los administradores y operadores de terminales e infraestructura portuaria de uso público, de titularidad pública o privada, comprendidos en la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y a las entidades públicas que intervienen en el ingreso, la salida y el tránsito de naves y mercancías.

2.2. Para efectos de la presente ley se entiende por:

a) Evento logístico: cada hito verificable de la nave, la carga o el vehículo de transporte terrestre, tales como anuncio de arribo, atraque, desatraque, descarga, embarque, ingreso y salida de la carga por la puerta del terminal y levante aduanero.

b) Corredor logístico: el conjunto de terminales portuarios, vías de acceso, almacenes, depósitos, zonas económicas especiales y puestos de control vinculados al tránsito de mercancías entre un terminal portuario y sus principales centros de origen y destino de carga.

c) Estándares abiertos de datos: especificaciones públicas y sin costo de licencia para el intercambio electrónico de información, tales como el Compendio de la Organización Marítima Internacional sobre facilitación y comercio electrónico, la norma ISO 28005, el Modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas y las especificaciones del Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (UN/CEFACT).

Artículo 3. Alcance de la obligación de transmisión

3.1. Los administradores y operadores de terminales portuarios de uso público cumplen la obligación de integración y transmisión prevista en el numeral 12.3 del artículo 12 de la Ley 30860, conforme a los estándares abiertos de datos que apruebe el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional y la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

3.2. El reglamento puede establecer obligaciones de transmisión simplificadas para terminales fluviales y lacustres o de bajo movimiento, según umbrales objetivos de carga o de naves atendidas.

3.3. El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo informa a la Autoridad Portuaria Nacional los incumplimientos de transmisión que detecte en la VUCE.

Artículo 4. Modificación del artículo 12 de la Ley 30860

Se modifica el artículo 12 de la Ley 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, en los términos siguientes:

«Artículo 12. Servicios electrónicos para la comunidad marítima portuaria

12.1 La VUCE dispone de una plataforma electrónica abierta y neutral para la integración electrónica de todos los actores públicos y privados vinculados al ámbito marítimo portuario, que permita el intercambio de información para generar mayor eficiencia y transparencia en las operaciones marítimas portuarias.

12.2 Los actores de la comunidad marítima portuaria deben realizar las adecuaciones necesarias en sus procesos y cumplir con las condiciones que se establezcan mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Comercio Exterior y Turismo, para intercambiar la información indicada en el numeral anterior.

12.3 Los administradores y operadores de terminales portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, están obligados a integrarse a la plataforma a que se refiere el numeral 12.1 y a transmitir a través de ella los eventos logísticos de naves y mercancías conforme a estándares abiertos de datos, dentro del plazo máximo que fije por tipo de evento el decreto supremo a que se refiere el numeral 12.2, que no excede de quince minutos desde su ocurrencia para los eventos de nave y de puerta, salvo contingencia técnica registrada.

12.4 El acceso de cada actor público o privado a la información de la plataforma se limita a las operaciones en las que interviene y a los datos necesarios para su función, con autenticación multifactor. La información sobre mercancías restringidas, fiscalizadas o de doble uso, y sobre operaciones bajo control aduanero o investigación, solo es accesible para las entidades competentes. La integración a la plataforma no otorga a sus administradores acceso a secretos comerciales de los operadores, conforme a la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, y al Texto Único Ordenado de la Ley 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo 021-2019-JUS.

12.5 Todo acceso a la información de la plataforma se registra en una bitácora protegida contra su alteración o eliminación no autorizada mediante mecanismos que permitan detectarla, que conserva la identidad del usuario, la fecha y la información consultada por un plazo no menor de cinco años.

12.6 Ninguna entidad requiere al operador o al usuario información ya transmitida por la plataforma, conforme al artículo 9.»

Artículo 5. Corredores logísticos priorizados

5.1. El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Portuaria Nacional y la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, prioriza corredores logísticos según criterios objetivos de volumen de carga, crecimiento proyectado y vinculación con zonas económicas especiales, entre los cuales se incluye, en una primera etapa, el corredor Chancay-Lima, y aprueba y publica para cada uno un plan de interoperabilidad que comprende, como mínimo: a) la integración de los eventos logísticos del terminal con los sistemas aduaneros, sanitarios y de capitanía; b) la interoperabilidad con los sistemas de las zonas económicas especiales de la zona, conforme al artículo 13 de la Ley 30860; c) la programación digital de citas para el transporte terrestre de carga; y d) indicadores públicos de desempeño del corredor.

5.2. Los datos de conductores y vehículos se tratan conforme a la Ley 29733 y solo se publican en forma agregada.

5.3. Las intervenciones de infraestructura de telecomunicaciones del corredor se rigen por las normas sectoriales vigentes; la presente ley no establece obligaciones de despliegue.

Artículo 6. Seguridad digital de los terminales portuarios

6.1. Los terminales portuarios de uso público son evaluados por el sector competente conforme al régimen vigente de identificación, evaluación y gestión de riesgos de los Activos Críticos Nacionales, sin que la presente ley cree categorías adicionales.

6.2. Los operadores de terminales calificados como Activos Críticos Nacionales cumplen las obligaciones de seguridad digital que establezca la normativa general aplicable a dichos activos, que comprenden, como mínimo: a) la segregación de las redes de tecnología operativa respecto de las redes corporativas y de los accesos remotos; b) el inventario actualizado de los componentes de software y hardware que controlan equipos de manipulación de carga y sistemas de gestión del terminal; c) la conservación, por no menos de doce meses, de los registros de eventos de seguridad, que se ponen a disposición de la autoridad competente cuando esta lo requiera; y d) la autorización previa, autenticación multifactor, registro y supervisión de los accesos remotos de cualquier proveedor a los sistemas de tecnología operativa, que se habilitan solo por el tiempo necesario. El reglamento toma como referencia normas técnicas internacionales como la serie IEC 62443 y las directrices de la Organización Marítima Internacional sobre gestión del riesgo cibernético marítimo.

6.3. La Autoridad Portuaria Nacional fiscaliza el cumplimiento del numeral 6.2, con el apoyo técnico del Centro Nacional de Seguridad Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros.

6.4. Los requisitos de seguridad se establecen con criterios técnicos verificables, proporcionales al riesgo y aplicables por igual a todos los operadores y proveedores, sin distinción por el origen del capital o del proveedor. La notificación de incidentes se rige por la normativa vigente de seguridad digital.

6.5. El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo evalúa el componente portuario de la VUCE conforme al régimen de Activos Críticos Nacionales; asegura la integridad de los eventos transmitidos mediante autenticación de origen y sellado de tiempo; mantiene un plan de continuidad con un procedimiento de contingencia documentado que permita continuar las operaciones ante su indisponibilidad; y somete la plataforma a pruebas de seguridad independientes al menos una vez al año.

Artículo 7. Matriz conjunta de competencias

7.1. La Autoridad Portuaria Nacional, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueban y publican, en un plazo de ciento veinte días hábiles, una matriz conjunta que describe las competencias que las leyes vigentes atribuyen a cada una respecto de los terminales portuarios de uso público de titularidad privada, con sus bases legales, así como un protocolo de coordinación e intercambio de información entre ellas.

7.2. La matriz tiene carácter informativo y de coordinación. No amplía, reduce ni modifica las competencias establecidas por ley, ni constituye interpretación auténtica. En los aspectos que sean materia de un proceso judicial o constitucional en trámite, la matriz se limita a transcribir las disposiciones legales y a dejar constancia de la existencia del proceso, sin adoptar posición.

7.3. Lo dispuesto en el presente artículo no afecta los procesos judiciales o constitucionales en trámite ni lo que en ellos se resuelva. La matriz se actualiza en un plazo de sesenta días hábiles desde que exista un pronunciamiento jurisdiccional firme que incida en su contenido.

Artículo 8. Datos abiertos de desempeño portuario

La Autoridad Portuaria Nacional publica trimestralmente, en formato abierto y conforme al régimen general de datos abiertos, indicadores agregados de desempeño de cada terminal portuario de uso público, tales como tiempos de espera y de estadía de naves, productividad de atraque y tiempos de permanencia de la carga, con exclusión de los secretos comerciales y de la información protegida por la reserva tributaria o aduanera, y con un nivel de agregación temporal que no revele patrones operativos sensibles para la seguridad de los Activos Críticos Nacionales.

Artículo 9. Incumplimiento

9.1. Constituyen infracciones administrativas de los administradores y operadores de terminales portuarios de uso público: a) infracción grave: no integrarse a la plataforma a que se refiere el numeral 12.1 del artículo 12 de la Ley 30860 vencido el plazo aplicable, o impedir el acceso de las entidades competentes a la información transmitida; b) infracción grave: incumplir cualquiera de las obligaciones mínimas de seguridad digital de los literales a) a d) del numeral 6.2 del artículo 6 de la presente ley; c) infracción leve: transmitir los eventos logísticos en forma incompleta, inexacta o fuera del plazo máximo fijado conforme al numeral 12.3 del artículo 12 de la Ley 30860.

9.2. Las infracciones leves se sancionan con amonestación o multa de hasta diez unidades impositivas tributarias, y las graves con multa de más de diez y hasta cincuenta unidades impositivas tributarias, graduadas conforme a los criterios del numeral 3 del artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo 006-2026-JUS.

9.3. La Autoridad Portuaria Nacional es la autoridad competente para fiscalizar y sancionar, conforme al procedimiento administrativo sancionador del citado Texto Único Ordenado. Estas infracciones se incorporan al reglamento de infracciones y sanciones de la Autoridad Portuaria Nacional. Una misma conducta no se sanciona por más de un régimen; si la conducta del literal b) del numeral 9.1 está tipificada en otro régimen sectorial de seguridad digital, se aplica este último.

Primera. Disposición Complementaria Final

Reglamentación. El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Comercio Exterior y Turismo y el ministro de Transportes y Comunicaciones, reglamenta la presente ley en un plazo de noventa días hábiles contados a partir del día siguiente de su publicación.

Segunda. Disposición Complementaria Final

Financiamiento. La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Los costos de adecuación de los sistemas de los operadores portuarios son asumidos por estos.

Tercera. Disposición Complementaria Final

Evaluación de precisión legislativa. Se encarga al Poder Ejecutivo evaluar y, de ser el caso, proponer al Congreso de la República, dentro de los noventa días hábiles siguientes a la existencia de un pronunciamiento jurisdiccional firme sobre la supervisión de terminales portuarios de titularidad privada y uso público, las precisiones legislativas que resulten necesarias en la Ley 26917 y en la Ley 27943.

Única. Disposición Complementaria Transitoria

Plazos de integración. Los terminales portuarios de uso público de los corredores priorizados en la primera etapa, incluido el corredor Chancay–Lima, y del puerto del Callao se integran conforme al numeral 12.3 del artículo 12 de la Ley 30860 en un plazo de doce meses contados desde la entrada en vigencia del reglamento; los demás terminales marítimos, en dieciocho meses; y los fluviales y lacustres, en treinta meses.

III. Análisis costo-beneficio

La medida se apoya en infraestructura existente: la VUCE y su componente portuario, administrados por el MINCETUR, y la Plataforma de Interoperabilidad del Estado. El costo público incremental corresponde a la definición de estándares, la integración de terminales y la elaboración de la matriz de competencias, que se asumen con el presupuesto institucional sin crear entidades ni plazas. Los operadores asumen la adecuación de sus sistemas. Beneficios: menos tiempos muertos y trámites duplicados, trazabilidad de la carga entre

puerto, aduana y zonas económicas especiales, mayor capacidad de control basado en riesgo y certeza para usuarios e inversionistas sobre qué entidad hace qué. El ahorro no tiene estimación oficial; el plan fija línea de base. Requiere coordinación con el Poder Ejecutivo e informe previo de sostenibilidad fiscal del MEF antes del dictamen. Costo fiscal estimado: bajo.

Normas que modifica

- Ley 30860, Ley de Fortalecimiento de la VUCE, art. 12 (incorpora numerales 12.3 a 12.6) — *modifica*
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, ámbito de terminales de uso público — *complementa*
- Decreto Supremo 106-2017-PCM, Activos Críticos Nacionales, evaluación de terminales portuarios — *complementa*

Entidades implicadas (quién hace qué)

- **MINCETUR** (rectora): Administra la VUCE, aprueba estándares abiertos con APN y SUNAT (art. 3.1), prioriza corredores y aprueba sus planes (art. 5), evalúa el componente portuario como Activo Crítico Nacional y asegura su integridad y continuidad (art. 6.5).
- **APN** (supervisora): Coaprueba estándares (art. 3.1), fiscaliza la seguridad digital mínima con apoyo del CNSD (art. 6.3), publica indicadores (art. 8), sanciona las infracciones del art. 9 y participa en la matriz (art. 7).
- **SUNAT** (ejecutora): Integra sus sistemas aduaneros (arts. 3 y 5) y participa en la matriz (art. 7).
- **OSITRAN** (consultiva): Participa en la matriz conjunta de competencias (art. 7), sin modificación de sus funciones legales.
- **INDECOPI** (consultiva): Participa en la matriz conjunta de competencias (art. 7).
- **MTC** (reglamentadora): Corefrenda el reglamento, coordina el plan del corredor (art. 5) y evalúa los terminales como Activos Críticos Nacionales (art. 6.1).
- — (regulada): Transmiten eventos logísticos por la VUCE (art. 3, art. 12.3 Ley 30860) y cumplen requisitos de seguridad digital (art. 6.2).
- **CNSD** (consultiva): Brinda apoyo técnico a la APN en la fiscalización de las obligaciones mínimas de seguridad digital (art. 6.3).

Sujetos obligados: Administradores y operadores de terminales e infraestructura portuaria de uso público, de titularidad pública o privada (marítimos, fluviales y lacustres, con plazos escalonados); entidades públicas que intervienen en el comercio exterior.

Beneficiarios: Exportadores, importadores, agentes de carga, transportistas y navieras usuarios de los terminales; entidades de control; usuarios e inversionistas que obtienen certeza sobre la distribución de competencias.

Impacto económico estimado (confianza media; referencial, no oficial)

Tipo: mixto

Costo para el Estado: No cuantificable con información pública

Horizonte: 2027-2031

Financiamiento: Presupuesto institucional del MINCETUR, APN, SUNAT y MTC, sin demandar recursos adicionales al Tesoro. Requiere coordinación con el Poder Ejecutivo, fuente de financiamiento identificada e informe previo de sostenibilidad fiscal del MEF antes del dictamen.

Supuestos: La VUCE y su componente portuario ya existen y están en modernización (Componente Portuario 2.0); el costo incremental depende del número de terminales por integrar y del alcance del plan del corredor, no publicados. Sin creación de plazas ni entidades.

Beneficio para el Estado: Control aduanero y sanitario basado en riesgo con datos en tiempo real; menos duplicidad de requerimientos; información para planificar el corredor. No cuantificado.

Beneficio para la sociedad: Menores tiempos y costos logísticos para usuarios del puerto; certeza regulatoria; indicadores públicos comparables por terminal. No cuantificado con base pública.

Inversión privada: Puede facilitar inversión logística en el corredor (almacenes, zonas económicas especiales) al reducir incertidumbre; no se estima monto.

Costo para privados: Adecuación de sistemas para transmitir eventos con estándares abiertos en plazos medibles y cumplimiento de obligaciones mínimas de seguridad (segregación de redes, inventario, registros, control de accesos remotos); bajo a medio según

el grado de digitalización; obligaciones simplificadas posibles para terminales pequeños (art. 3.2). Multas tipificadas en el art. 9 (hasta 50 UIT).

Riesgos: Resistencia a compartir datos por temor a exposición comercial (mitigado con art. 12.4 y bitácora); que la matriz se lea como interpretación de competencias en disputa (mitigado con art. 7.2-7.3); requisitos de seguridad percibidos como discriminatorios (mitigado con criterios neutrales del art. 6.3). Concentración de datos en tiempo real en la VUCE como objetivo para el robo de carga o la contaminación de contenedores (mitigado con acceso por operación, MFA, restricción de mercancías sensibles, bitácora de cinco años y evaluación ACN de la plataforma).

Revisión especializada (asistida por IA, sobre la versión anterior)

- **Constitucional** — Con observaciones: Medida de interoperabilidad razonable y proporcional respecto de la libertad de empresa (arts. 58-59), con régimen sancionador tipificado y autoridad definida. Respeta la independencia jurisdiccional (art. 139.2) al dejar a salvo los procesos en trámite sobre la supervisión de terminales privados. La priorización nominal de un corredor exige justificación objetiva para no configurar ley por la diferencia de las personas (art. 103).
- **Técnica legislativa** — Con observaciones: Tiene buena técnica: modifica el artículo 12 de la Ley 30860 con su texto íntegro, tipifica infracciones con autoridad (APN) y graduación según el art. 248 del TUO (D.S. 006-2026-JUS), y blinda la matriz de competencias frente al proceso judicial en curso. Las fallas son que las obligaciones de seguridad del art. 6.2 no tienen autoridad supervisora ni consecuencia por incumplimiento, y que el deber de transmisión aparece duplicado en una norma autónoma y en la Ley 30860.
- **Concordancia normativa** — Conforme: Contrasté el art. 12 de la Ley 30860 con su texto consolidado. Los numerales 12.1 y 12.2 se reproducen literalmente, así que 12.3 y 12.4 son numerales nuevos libres. Las remisiones al art. 9 (prohibición de pedir información ya presentada por la VUCE o la PIDE) y al art. 13 (zonas económicas especiales) son exactas. También son correctas las citas de Ley 27943, Ley 32048, Ley 26917, Ley 28977, D.S. 106-2017-PCM, TUO de la Ley 27444 (D.S. 006-2026-JUS, art. 248.3), Convenio FAL (ventanilla única obligatoria desde 2024) y la Ley chilena 21.180. El régimen sancionador está tipificado con autoridad competente. Observaciones menores.
- **Seguridad** — Con observaciones: La propuesta incorpora bien el régimen ACN sin crear categorías, la segregación de redes OT, la bitácora inalterable y la neutralidad frente al origen del proveedor. Sin embargo, concentrar en la VUCE los eventos logísticos en tiempo real de todos los terminales crea un objetivo de alto valor (robo de carga, contaminación de contenedores por el narcotráfico, rastreo de mercancía sensible) y la plataforma 'abierta' a todos los actores privados no tiene reglas de acceso mínimo ni de integridad.
- **Derecho tecnológico** — Con observaciones: Es técnicamente sólida y neutral: usa la VUCE y la PIDE, estándares OMI/OMA, acceso mínimo con bitácora y criterios de seguridad sin distinguir por origen del capital ni del proveedor. Tres ajustes. El art. 6.2 fija controles de ciberseguridad propios para los terminales, materia que COORDINACION.md asigna al régimen ACN más CIB-02. La lista de estándares debe incluir ISO 28005 y UN/CEFACT. 'Bitácora inalterable' y 'tiempo real' deben convertirse en requisitos verificables, porque de ellos dependen las infracciones del art. 9.

IV. Efecto de la vigencia de la norma

Modifica el artículo 12 de la Ley 30860, Ley de Fortalecimiento de la VUCE (se reproducen sin cambios los numerales 12.1 y 12.2 y se incorporan los numerales 12.3 a 12.6). Complementa la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (modificada por la Ley 32048), la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y el régimen de Activos Críticos Nacionales (Decreto Supremo 106-2017-PCM). No modifica la Ley 26917 ni las competencias de OSITRAN, APN, INDECOPI o SUNAT, ni las habilitaciones, licencias o exclusividades otorgadas. No afecta los procesos judiciales en trámite. Concordancia: la ZEEP de Chancay se rige por la Ley 32449 y la notificación de incidentes por la normativa vigente de seguridad digital; se articula, si se aprueban, con las propuestas SOB-02, CON-11 y CIB-03 de esta agenda. La priorización de corredores se rige por criterios objetivos fijados en la ley (art. 5.1), de modo que la mención del corredor Chancay–Lima responde a la naturaleza de las cosas (art. 103 de la Constitución) y no a la persona del operador. La exposición de motivos debe mencionar que, desde el 1 de enero de 2024, las enmiendas al Convenio FAL de la OMI hacen obligatoria la ventanilla única marítima.

V. Indicador de éxito al 2031

A 2029, el 100% de los terminales portuarios marítimos de uso público transmiten sus eventos logísticos a través de la VUCE con estándares abiertos; la matriz conjunta de competencias está publicada y actualizada; y la APN publica trimestralmente indicadores de desempeño por terminal, con reducción medible del tiempo de permanencia de la carga en el corredor Chancay–Lima respecto de la línea de base del plan.

Normas relacionadas

- Ley 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (texto consolidado) — https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/ADLP/Texto_Consolidado/30860-TXM.pdf
- Ley 32048, Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario (texto consolidado) — https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2021_2026/ADLP/Texto_Consolidado/32048-TXM.pdf
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27943.pdf>
- Ley 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/26917.pdf>
- Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/28977.pdf>
- Decreto Supremo 106-2017-PCM, Reglamento para la identificación, evaluación y gestión de riesgos de los Activos Críticos Nacionales — <https://www.gob.pe/institucion/pcm/normas-legales/454348-106-2017-pcm>

Antecedentes

Por verificar en SPLEY. Antecedente normativo verificado: Ley 32048 (publicada el 6-jun-2024), que modificó los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943.

Referencias internacionales

- Internacional (OMI): Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL), con la obligación de intercambio electrónico de datos y ventanilla única marítima vigente desde 2024 — <https://www.imo.org/es/OurWork/Facilitation/Paginas/Default.aspx>
- Internacional (OMA): Modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas — <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/data-model.aspx>
- Chile: Ley 21.180, de Transformación Digital del Estado (interoperabilidad obligatoria de procedimientos) — <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1138479>

Fuentes

- Infobae (2-jul-2026): Segunda Sala Constitucional de Lima deja sin efecto la sentencia que limitaba a OSITRAN sobre el Terminal de Chancay — <https://www.infobae.com/peru/2026/07/02/revés-para-cosco-justicia-ratifica-supervisión-de-ositran-sobre-el-puerto-de-chancay/>
- Gestión: Poder Judicial revierte sentencia y respalda competencia de OSITRAN para regular el terminal de Chancay — <https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-poder-judicial-revierte-sentencia-y-respalda-competencia-de-ositran-para-regular-terminal-de-cosco-shipping-noticia/>
- Sentencia de primera instancia, Exp. 12101-2025-0-1801-JR-DC-01 (copia LP Derecho) — <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2026/07/Expediente-12101-2025-0-1801-JR-DC-01-LP-Derecho.pdf>
- El Peruano: MINCETUR implementará el Componente Portuario 2.0 de la VUCE — <https://elperuano.pe/noticia/293022-mincetur-implementara-componente-portuario-20-para-agilizar-operaciones-del-comercio-exterior>

Propuesta ciudadana de libre uso — no es un proyecto presentado. Versión web:
<https://unimauro.github.io/agenda-legislativa-tech/p/GOB-20.html>