

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria**

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República el **Proyecto de Ley 14706/2025-CR**, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular a iniciativa del congresista **Juan Carlos Mori Celis**, por el que propone la “Ley de Navegación Fluvial en la Amazonía”.

Después del debate correspondiente, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su vigésimo primera sesión ordinaria realizada en Lima, el 22 de junio de 2026, aprobó por mayoría el presente dictamen.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Lady Mercedes Camones Soriano, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto y Oscar Zea Choquechambi.

Se abstuvo la congresista Cruz María Zeta Chunga.

Presentaron licencia los señores congresistas Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Wilson Quispe Mamani, Roberto Sánchez Palomino y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACION PROCESAL

1.1. Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 14706/2025-CR, fue presentado ante el Área de Trámite Documentario el 01 de junio de 2026. La iniciativa legislativa fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 02 de junio de 2026, para su estudio y dictamen como única comisión dictaminadora.

De acuerdo a la normativa vigente, el proyecto materia de estudio se encuentra comprendido en el derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, y su contenido se encuentra vinculado al desarrollo de la normativa de proyectos de infraestructura de transporte fluvial, por lo que su estudio y dictamen corresponden a la Comisión de Transportes y Comunicaciones. En consecuencia, corresponde a esta comisión emitir el dictamen técnico y legal respectivo, conforme a lo dispuesto en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República.

1.2. Antecedentes parlamentarios

Es oportuno precisar que durante el presente periodo parlamentario 2021-2026, no existen

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

iniciativas legislativas similares, referidas a la Ley de Navegación Fluvial en la Amazonía.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

Los artículos del texto legal del **Proyecto de Ley 14706/2025-CR**, por el que se propone la “Ley de Navegación Fluvial en la Amazonía”, se resumen en lo siguiente:

Artículo 1. Objeto: Regula la navegación fluvial en la Amazonía como actividad de interés nacional y estratégico para garantizar la seguridad, el control territorial y la protección ambiental.

Artículo 2. Ámbito: Aplica a operadores nacionales y extranjeros (carga, pasajeros e hidrocarburos) y a las entidades estatales de supervisión en la Amazonía.

Artículo 3. Principios: Estructura diez principios rectores, incluyendo seguridad integral, prevención, precaución, responsabilidad objetiva, reparación integral y presencia estatal efectiva.

Artículo 4. Control de zarpe: Establece la obligatoriedad de una verificación técnica *in situ* de las condiciones de navegabilidad y seguridad previa al zarpe.

Artículo 5. Suspensión de zarpe: Faculta a la autoridad a prohibir la salida de naves ante riesgos graves o incertidumbre técnica para la vida o el ambiente.

Artículo 6. Requisitos bimotor: Obliga a naves de hidrocarburos o sustancias peligrosas a contar con sistemas de propulsión y gobierno independientes y redundantes; exime por reglamento a naves menores de suministro social.

Artículo 7. Fiscalización y PDCFA: Implementa la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA), prohíbe el zarpe sin declaración jurada técnica virtual y prevé un protocolo físico por radio ante falta de conectividad.

Artículo 8. Responsabilidad ambiental: Establece responsabilidad **objetiva, solidaria e ilimitada** por daños o derrames para toda la cadena logística (operadores, contratistas y contratantes).

Artículo 9. Obligación de remediación: Obliga al infractor a la contención inmediata, restauración integral del ecosistema, seguridad alimentaria e indemnización socioambiental.

Artículo 10. Reporte de incidentes: Ordena la comunicación inmediata y veraz de cualquier accidente, tipificando el ocultamiento o subregistro como infracción grave.

Artículo 11. Protección de comunidades: Garantiza la tutela prioritaria de los pueblos indígenas frente a riesgos logísticos y obliga a la indemnización directa por afectaciones a su salud o subsistencia.

Artículo 12. Trato equitativo: Asegura la igualdad de condiciones comerciales y la neutralidad competitiva entre operadores nacionales y extranjeros.

Artículo 13. Practicaje: Define y regula el practicaje como un servicio de interés público y asesoramiento especializado bajo criterios de seguridad y reciprocidad internacional.

Artículo 14. Coordinación internacional: Establece que el Poder Ejecutivo debe promover

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

tratados y acuerdos internacionales para armonizar estándares técnicos fluviales.

Artículo 15. Sistema de supervisión: Crea el Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica coordinado por DICAPI para seguridad náutica, dejando a salvo las potestades sancionadoras exclusivas de OEFA y OSINERGMIN.

Artículo 16. Control territorial: Garantiza la presencia física y permanente del Estado en los ríos amazónicos como vector de seguridad nacional y respuesta a emergencias.

Artículo 17. Monitoreo tecnológico: Obliga la instalación de sistemas de posicionamiento y trazabilidad en tiempo real para naves de carga peligrosa.

Artículo 18. Desarrollo del sistema: Promueve la inversión pública en infraestructura portuaria, señalización, tecnología y modernización de la flota fluvial.

Artículo 19. Transparencia: Implementa una plataforma de acceso público para transparentar datos de incidentes, fiscalizaciones, sanciones y monitoreo satelital.

Artículo 20. Infracciones: Tipifica los supuestos de incumplimiento técnico, omisión de reportes, elusión de remediación y afectaciones a comunidades.

Artículo 21. Régimen sancionador: Determina la aplicación gradual de multas, suspensiones o cancelaciones de licencias, sin perjuicio de las acciones civiles y penales.

Primera Disposición Complementaria Final: Otorga 120 días al Ministerio de Defensa para ampliar progresivamente el Arqueo Bruto autorizado a los patrones fluviales nacionales para recuperar competitividad.

Segunda Disposición Complementaria Final: Fija un plazo de 120 días al Poder Ejecutivo para la reglamentación integral de la ley en concordancia con los beneficios tributarios regionales vigentes.

III. MARCO NORMATIVO

Legislación nacional

- Constitución Política del Perú: artículos 107° y 194°.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía,
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.
- Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República.
- Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Ley N° 28716, Ley de Control Interno de las Entidades del Estado.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- Ley N° 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios,
- Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Legislativo 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto Supremo N° 316-2025-EF: Que aprueba el Reglamento de la Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (esencial si el transporte fluvial o la infraestructura portuaria involucra inversión privada).
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

4.1. Análisis técnico

4.1.1. Problemática actual identificada en el Proyecto de Ley

De acuerdo con la Exposición de Motivos, el problema normativo y estructural que el **Proyecto de Ley 14706/2025-CR** pretende resolver es **el anacronismo, la insuficiencia y la marcada dispersión de competencias del marco legal actual que regula el transporte acuático**. Esta situación impide absorber las complejidades geográficas e hidromorfológicas de la Amazonía, debilitando la soberanía logística del Estado e incrementando críticamente los riesgos tecnológicos, ambientales y sociales. De manera específica, la Exposición de Motivos detalla que este problema matriz se manifiesta en las siguientes deficiencias normativas:

- **Inspecciones de gabinete y asimetría informativa.** Los procedimientos administrativos actuales para emitir autorizaciones de zarpe se basan en declaraciones juradas laxas o revisiones documentarias de oficina. Esto genera una falta de predictibilidad técnica que permite la libre navegación de embarcaciones con severas deficiencias mecánicas, fatiga de material en cascos y sistemas monomotores (sin redundancia), provocando que las naves queden "al garete" y desencadenando siniestros.
- **Fragmentación institucional y responsabilidades difusas.** Existe una superposición de atribuciones y vacíos de control debido a la falta de coordinación efectiva entre múltiples entidades con competencias concurrentes en transporte fluvial y control ambiental (MTC, DICAPI, OEFA, OSINERGMIN). La ausencia de un ente rector centralizado debilita la capacidad del Estado para prevenir y sancionar oportunamente los incidentes.
- **Laxitud en la reparación socioambiental.** Los procedimientos vigentes de

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

compensación ante derrames de hidrocarburos se caracterizan por ser insuficientes, fragmentados y tardíos. Se limitan a medidas paliativas ordinarias que no garantizan una reparación integral ni oportuna para mitigar el impacto en la salud y la seguridad alimentaria de las comunidades indígenas y ribereñas.

- **Asimetrías y pérdida de competitividad internacional.** Los armadores nacionales enfrentan mayores exigencias y costos operativos en comparación con sus pares extranjeros (particularmente en la relación bilateral con Brasil), debido a barreras burocráticas internas en los títulos, licencias y el Arqueo Bruto máximo autorizado para los patrones fluviales peruanos. Esto genera una distorsión en el mercado y el desplazamiento de la bandera nacional en las hidrovías internacionales.

A esto hay que agregar, que mediante la **Resolución Ministerial N° 872-2025-MTC/01.02**, que dispuso la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento para prestar el Servicio de Transporte Fluvial y Lacustre, con el cual se pretendió resolver es la obsolescencia, insuficiencia y fragmentación del marco regulatorio vigente (el Decreto Supremo N° 014-2006-MTC) frente a la realidad del sector acuático comercial peruano. Sin embargo, hasta la fecha el Sector Transportes y Comunicaciones, ha concretado con publica el marco normativo, peses a que estableció como parámetro el plazo de quince (15) días calendario, contado desde el día siguiente de su publicación, lo que evidencia una clara falta de preocupación del Poder Ejecutivo en regular y modernizar el marco normativo. Este problema matriz se desglosa en tres deficiencias normativas específicas que el Proyecto busca subsanar:

- **Altos índices de informalidad e inseguridad.** El marco normativo del año 2006 ha sido superado por la realidad actual, adoleciendo de herramientas eficaces para controlar y fiscalizar las operaciones fluviales. Esto genera un escenario de alta informalidad que desprotege la vida y la integridad de los usuarios en zonas vulnerables (como la Amazonía), donde este medio es el principal o único eje de conectividad.
- **Vacío y desatención de la materia lacustre.** El reglamento vigente regula de manera exclusiva el ámbito **fluvial** (ríos), dejando en una situación de desprotección, desregulación u olvido normativo al transporte **lacustre** (lagos navegables del país, como el Titicaca). La propuesta del proyecto normativo pretendía resolver esto mediante la unificación de ambas modalidades bajo una misma infraestructura regulatoria nacional.
- **Deficiencia en la articulación y predictibilidad sectorial.** Ante la falta de un marco moderno de competencias compartidas de conformidad con la Ley de Organización y Funciones del MTC (Ley N° 29370), las reglas de juego para el otorgamiento de permisos de operación, fiscalización posterior y reactivación de la Marina Mercante Nacional carecían de la idoneidad y suficiencia requeridas para promover el desarrollo económico de las comunidades ribereñas.

El Proyecto de Ley, destaca por esquivar vicios convencionales comunes mediante un prudente descarte de solicitudes sectoriales y un adecuado empleo de la técnica legislativa:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

- **Respeto a Tratados Internacionales de Navegación.** La Exposición de Motivos evidencia el rechazo de peticiones particulares —tales como cuotas rígidas de reserva de carga por bandera (50/50)— debido a que habrían colisionado con el **Principio de Libertad de Navegación Comercial** estipulado en instrumentos internacionales como el *Convenio de Navegación Fluvial Perú-Brasil de 1976*. Al descartarlo, el proyecto evita que la norma vulnere el artículo 55 de la Constitución Política.
- **Trato Nacional y Reciprocidad.** La norma salvaguarda el trato igualitario exigiendo condiciones técnicas generales no discriminatorias tanto a operadores nacionales como extranjeros. En lugar de imponer barreras comerciales ilícitas, la Primera Disposición Complementaria Final recurre a la **simetría regulatoria**, ordenando a la DICAPI modernizar las licencias y ampliar el arqueo bruto autorizado para los patrones fluviales peruanos para equiparar de forma lícita su competitividad frente a flotas extranjeras.
- **Asimilación de Estándares Internacionales.** Al obligar a las naves de transporte de hidrocarburos a ostentar un doble sistema de propulsión independiente o gobierno auxiliar (evitando que queden en estado “al garete”), el legislador se alinea con las directrices de resiliencia del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (**Convenio SOLAS**) y el modelo regulatorio brasileño administrado por la ANTAQ y la DPC.

Uno de los aportes jurídicos más valiosos del Proyecto de Ley, es mitigar la fragmentación y duplicidad institucional actual mediante el diseño de competencias concurrentes y coordinadas.

Matriz de Competencias e Interoperabilidad Administrativa

Órgano	Competencia Principal según el Proyecto de Ley	Articulación con otras Entidades
Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica (Art. 15)	Mecanismo multisectorial de coordinación encargado de la supervisión, fiscalización y monitoreo de las actividades de navegación fluvial.	Integra a todas las entidades competentes sin afectar las atribuciones sancionadoras institucionales preexistentes.
DICAPI (Arts. 6.3, 7.2, 7.3 y 15)	Autoridad de fiscalización y ejecución operativa en el río. Administra la PDCFA y dicta medidas cautelares de impedimento de zarpe por riesgos o datos falsos.	Coordina in situ con OEFA y OSINERGMIN para establecer puestos de control fijos y móviles en terminales estratégicos y lotes petroleros.
OEFA y OSINERGMIN	Mantienen incólumes sus potestades sancionadoras	Co-ubican personal en puestos de control conjuntos e

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

(Arts. 7.2 y 15)	especializadas en materias ambiental y energética, respectivamente.	interoperan con los datos recolectados.
-------------------------	---	---

De otro lado, abordar sobre la responsabilidad civil y ambiental, respecto al formular drásticamente la tutela resarcitoria de la Cuenca Amazónica, elevando los umbrales estándar contemplados en el artículo 144 de la Ley 28611, Ley General del Ambiente:

- **Responsabilidad Objetiva, Solidaria e Ilimitada.** Se elimina la necesidad de acreditar dolo o culpa de los operadores. El solo hecho de realizar transporte fluvial de hidrocarburos o sustancias peligrosas (actividades catalogadas como de riesgo inherente) gatilla la obligación resarcitoria. La solidaridad vincula *in solidum* a toda la cadena logística (operadores, contratistas y las propias empresas contratantes del servicio de transporte), cerrando cualquier resquicio de elusión de costos.
- **Principio de Reparación Integral.** Rompe con esquemas indemnizatorios ordinarios o paliativos que se limitaban a multas administrativas. El operador queda obligado a la contención inmediata del daño, restauración ecosistémica total, en casos de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas, con la compensación económica e implementación de programas de seguridad alimentaria y sanitaria para las poblaciones indígenas y ribereñas afectadas.

Además, el Proyecto de ley, ataca de raíz la asimetría informativa y la ineficacia de las "inspecciones de gabinete" tradicionales recurriendo a herramientas de gobierno digital obligatorias, e introduce el despacho de zarpe digital supeditado a una **Declaración Jurada Electrónica** previa. El armador debe registrar obligatoriamente los reportes técnicos de predictibilidad mecánica, vigencia de planes de contingencia y la certificación de los sistemas bimotores redundantes, y cualquier falsedad, faculta la suspensión de operaciones náuticas y encausa responsabilidades penales; e impone la obligatoriedad de implementar sistemas tecnológicos de monitoreo georreferenciado continuo para las naves con carga peligrosa. Fuera del beneficio ecológico, esto robustece la **seguridad nacional y el control fronterizo**, permitiendo auditar rutas y aforos en tiempo real para asfixiar las cadenas logísticas de la minería ilegal (combustible/mercurio), el narcotráfico y el contrabando transfronterizo en la cuenca del Amazonas.

4.1.2. Solución propuesta en el Proyecto de Ley

La iniciativa legislativa aborda la crisis estructural de la navegación en la cuenca amazónica mediante un modelo de intervención multidimensional, a través de cinco ejes normativos específicos:

1. La presente iniciativa legislativa implementa una reingeniería de la seguridad náutica orientada a mitigar el riesgo tecnológico en la cuenca amazónica, interviniendo sobre el factor desencadenante del 65.4% de los siniestros por contaminación lítica; para lo cual instituye la obligatoriedad de la redundancia mecánica por diseño bimotor en toda

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

unidad autopropulsada o remolcador de convoy destinado al transporte de hidrocarburos, combustibles y sustancias peligrosas. Esta exigencia técnica impone la configuración de un doble sistema de propulsión independiente o un sistema de gobierno principal y auxiliar con aislamiento sistémico de fallas, garantizando normativamente que cualquier avería de naturaleza mecánica, eléctrica o estructural en una de las plantas motrices no inhabilite de forma concurrente la capacidad de maniobra, control posicional y frenado dinámico de la nave o convoy, adaptando así los estándares internacionales de resiliencia del Convenio SOLAS a las restricciones hidromorfológicas de la Amazonía[cite: 9]; disponiéndose, asimismo, una tutela administrativa restrictiva que faculta a la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI) a dictar la medida cautelar de suspensión inmediata de operaciones e impedimento de zarpe ante la inconformidad del estándar, al tipificarse dicha omisión como una infracción de naturaleza muy grave.

2. La propuesta sustituye las inspecciones analógicas y "de gabinete" —que adolecen de asimetría informativa— por un modelo predictivo basado en datos en **tiempo real** a través de la creación de la **Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA)**, administrada por la Autoridad Marítima Nacional, la cual condiciona de forma vinculante el despacho de zarpe de naves destinadas al transporte de hidrocarburos o sustancias peligrosas a la carga digital previa con carácter de **Declaración Jurada**, de los reportes de operatividad mecánica, planes de contingencia actualizados y certificados de redundancia estructural, exigencia que se complementa con la obligatoriedad de incorporar sistemas de monitoreo tecnológico y trazabilidad satelital en tiempo real para la geolocalización de rutas, control de condiciones operativas y detección temprana de riesgos; disponiéndose para tal efecto una transición hacia una fiscalización permanente, continua e ininterrumpida mediante el despliegue progresivo de puestos de control in situ fijos y móviles en los terminales portuarios, embarcaderos estratégicos y áreas de influencia de los lotes petroleros de la cuenca amazónica, salvaguardando la interoperabilidad concurrente entre la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN)
3. Tiene por objeto, revertir la pérdida de competitividad de la marina mercante de bandera peruana en las hidrovías internacionales amazónicas, la propuesta adopta un modelo de simetría regulatoria y defensa comercial en estricto cumplimiento del bloque de constitucionalidad económico y los compromisos internacionales ratificados por el Estado peruano; para lo cual, sustentado en los informes técnicos del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Autoridad Marítima Nacional, se desestiman las solicitudes gremiales tendientes a fijar cuotas rígidas de reserva de carga por bandera (proporción 50/50), evitando así la colisión con el Principio de Libertad de Navegación Comercial consagrado en el Convenio de Navegación Fluvial Perú-Brasil de 1976 y preservando la fuerza de ley de los tratados internacionales regulada en el artículo 55 de la Constitución Política; disponiéndose, en su lugar, un mecanismo de neutralidad competitiva instrumentalizado en la Primera Disposición Complementaria Final, la cual ordena al Ministerio de Defensa, a través de la Dirección General de Capitanías y

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

Guardacostas (DICAPI), la adecuación, modernización y flexibilización del marco reglamentario relativo a los títulos, licencias y prerrogativas de los patrones fluviales nacionales, habilitando procesos ágiles de certificación de competencias y evaluación práctica in situ que permitan ampliar progresivamente las facultades del porte de mando y el tonelaje de Arqueo Bruto (AB) máximo autorizado para convoyes y naves de bandera nacional, corrigiendo de este modo las distorsiones que generaban el desplazamiento comercial frente a los operadores extranjeros.

4. Dadas las complejidades hidrológicas y la dinámica hidrodinámica de los cuerpos de agua en la Amazonía, los cuales impiden la fácil contención de contaminación por hidrocarburos, la propuesta normativa instituye un régimen agravado de tutela resarcitoria que optimiza la aplicación del Principio de Internalización de Costos y eleva los estándares ordinarios de la Ley General del Ambiente; para lo cual consagra una responsabilidad de naturaleza de derecho objetivo, solidaria e ilimitada que vincula a la totalidad de los agentes de la cadena logística, incluyendo de forma expresa a operadores, contratistas y a las empresas comitentes que contraten los servicios de transporte de carga líquida o sustancias nocivas, suprimiéndose la necesidad de acreditar dolo o culpa o la posibilidad de invocar fracturas ordinarias del nexo causal ante siniestros ambientales; precisándose, que la obligación de remediación socioambiental ostenta un carácter de reparación integral, el cual excede las medidas paliativas ordinarias y constriñe al responsable a ejecutar la contención inmediata del daño, la recuperación del ecosistema afectado, la restitución de fuentes de agua potable, y la implementación obligatoria de programas de seguridad alimentaria y atención sanitaria inmediata en salvaguarda de la salud pública y la matriz base de subsistencia de los pueblos indígenas y comunidades ribereñas afectadas.
5. Para resolver la fragmentación institucional y los vacíos de control derivados de competencias concurrentes difusas, el proyecto introduce una solución con la creación del Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica como el ente de coordinación interinstitucional y multisectorial encargado del monitoreo y fiscalización de la actividad. La ley centraliza la ejecución operativa y el control en los ríos en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) en su condición de Autoridad Marítima Nacional, pero delimita con precisión de que esto **no afectará las atribuciones institucionales y la potestad sancionadora** especializada del OEFA (materia ambiental) y del OSINERGMIN (materia energética).

4.1.3. Problema jurídico de fondo

El sistema actual de fiscalización se limita a inspecciones de gabinete y declaraciones juradas laxas, generando una **asimetría informativa** entre la autoridad y el riesgo real de las naves. Bajo este esquema, embarcaciones con diseño monomotor, cascos fatigados y sin redundancia en sus sistemas de propulsión obtienen autorizaciones válidas de despacho, lo que convierte el control estatal en un trámite formal incapaz de prevenir siniestros y vulnera el **principio de prevención ambiental** y los estándares del **Convenio SOLAS**.

La dispersión competencial entre MTC, DICAPI, OEFA y OSINERGMIN genera

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

superposición de atribuciones y vacíos de control, impidiendo una respuesta coordinada ante derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas. Esta fragmentación diluye la autoridad vinculante del Estado, obstaculiza la aplicación del **principio de eficiencia administrativa** y debilita la soberanía logística en las fronteras amazónicas.

Las reglas ordinarias de responsabilidad civil resultan insuficientes para garantizar la **reparación integral** de los daños en ecosistemas amazónicos. Los operadores aprovechan la ruptura del nexo causal y la fragmentación logística para evadir costos reales de remediación, generando compensaciones tardías y paliativas. Esto vulnera el **derecho constitucional a un ambiente equilibrado** y el **principio de internalización de costos**, trasladando históricamente la carga de los daños al Estado y a las comunidades indígenas.

4.1.4. La navegación fluvial en la Amazonia peruana

La navegación fluvial constituye el conjunto de actividades relacionadas con el desplazamiento de embarcaciones por ríos y demás vías navegables interiores destinadas al transporte de personas, mercancías, recursos naturales y servicios esenciales. En el ordenamiento jurídico peruano forma parte del transporte acuático y se encuentra regulada por las competencias que ejercen el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Marítima Nacional, conforme a la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y al Decreto Legislativo N° 1147 que regula las competencias de la Autoridad Marítima Nacional.

Desde una perspectiva técnica, la navegación fluvial depende de las condiciones de navegabilidad de los cursos de agua, las cuales comprenden factores como la profundidad disponible, el ancho del canal navegable, la velocidad de las corrientes, la dinámica sedimentaria, la presencia de obstáculos naturales y las variaciones estacionales de los caudales. Estas características son particularmente relevantes en la cuenca amazónica, donde los ríos presentan permanentes cambios hidromorfológicos que exigen condiciones especiales de seguridad, control y operación.

La Amazonía peruana posee una de las redes hidrográficas más extensas del mundo y constituye el principal sistema de integración territorial de amplias zonas del país. Los principales ríos navegables se distribuyen en diversos departamentos. En Loreto destacan los ríos Amazonas, Marañón, Ucayali, Napo, Putumayo, Pastaza, Tigre, Corrientes y el tramo inferior del Huallaga; en Ucayali sobresalen los ríos Ucayali, Aguaytía y Pachitea; en Madre de Dios los ríos Madre de Dios, Tambopata, Inambari y Las Piedras; en San Martín el río Huallaga en sus tramos medio y bajo; y en Amazonas el río Marañón y varios de sus afluentes navegables. Asimismo, forman parte de la Amazonía departamentos tradicionalmente asociados a la región andina, como Cusco, donde destacan los ríos Urubamba y Alto Ucayali; Junín, con los ríos Ene, Tambo y Perené; Pasco, con los ríos Pichis y Pachitea; Huánuco, con el río Huallaga; y Puno, con los ríos Inambari y otros tributarios de la vertiente amazónica. Todos ellos integran el sistema hidrográfico que desemboca finalmente en el río Amazonas.

La importancia de esta red fluvial trasciende el transporte comercial. Los ríos amazónicos constituyen la principal vía de abastecimiento de alimentos, combustibles, medicamentos y bienes de primera necesidad para miles de comunidades ribereñas e indígenas. Asimismo, permiten el ejercicio efectivo de la soberanía nacional, la vigilancia de las fronteras, el control

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

de actividades ilícitas transnacionales y la presencia permanente del Estado en territorios de difícil acceso. En extensas áreas de la Amazonía, la navegación fluvial constituye el único medio permanente de comunicación y conexión con el resto del país.

Por estas razones, la navegación fluvial debe ser considerada una actividad estratégica de interés nacional, cuya regulación requiere un enfoque especializado que incorpore criterios de seguridad de la vida humana, protección ambiental, sostenibilidad de la cuenca amazónica, eficiencia logística e integración territorial. La complejidad y magnitud de la red hidrográfica amazónica justifican el desarrollo de una política pública diferenciada que reconozca la singular importancia de los ríos como infraestructura natural esencial para el desarrollo económico, social y geopolítico del Perú.

4.1.5. El concepto de Amazonia y su relevancia para la navegación fluvial

La Amazonía es un espacio geográfico, ecológico, hidrológico y cultural definido por la cuenca hidrográfica del río Amazonas y sus afluentes, caracterizado por la existencia de extensos ecosistemas de bosque tropical húmedo, una extraordinaria biodiversidad y una compleja red de interconexión fluvial. En el Perú, este concepto posee reconocimiento jurídico expreso a través de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, la cual identifica como parte de la Amazonía a diversos departamentos y provincias que integran la cuenca amazónica o mantienen una vinculación funcional con ella.

Desde el punto de vista científico y territorial, la Amazonía no puede ser entendida únicamente como una región natural cubierta por bosques, sino como una unidad hidrográfica articulada por los ríos que drenan hacia el sistema del Amazonas. Su elemento estructurante no es la división político-administrativa del territorio, sino la conectividad fluvial que vincula ecosistemas, poblaciones y actividades económicas a lo largo de una misma cuenca. Por ello, forman parte de la Amazonía tanto las extensas llanuras amazónicas de Loreto, Ucayali y Madre de Dios como numerosos territorios andino-amazónicos ubicados en departamentos como Cusco, Junín, Pasco, Huánuco, Amazonas y San Martín, cuyos ríos alimentan directamente la cuenca amazónica.

La importancia de la Amazonía trasciende el ámbito nacional. El Perú es Estado Parte del Tratado de Cooperación Amazónica, instrumento internacional que reconoce la necesidad de promover el desarrollo armónico de la región amazónica, la conservación de sus recursos naturales y el aprovechamiento racional de sus vías de comunicación. Dentro de este contexto, los ríos amazónicos constituyen ejes de integración económica y social entre los países que comparten la cuenca, facilitando el comercio, el transporte y la cooperación fronteriza.

Resulta importante distinguir el concepto de Amazonía de la tradicional noción de “región Selva”. Mientras esta última responde a una clasificación geográfica utilizada para describir una de las grandes regiones naturales del Perú, la Amazonía representa una realidad funcional basada en la unidad de cuenca, la interdependencia ecológica y la conectividad fluvial. La región Selva describe una ubicación territorial; la Amazonía describe un sistema integral de relaciones hidrológicas, ambientales, económicas y humanas.

Por ello, cuando se regula la navegación fluvial, el concepto de Amazonía resulta técnicamente más adecuado que el de región Selva. La navegación depende de la lógica de

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

la cuenca y de la continuidad de los corredores fluviales, los cuales trascienden las fronteras departamentales y administrativas. Utilizar el concepto de Amazonía permite incorporar criterios de gestión integral de cuencas, sostenibilidad ambiental, integración internacional y desarrollo territorial, elementos indispensables para diseñar una política moderna y especializada de transporte fluvial en el Perú.

Estos dos textos tienen un sustento normativo y técnico más sólido y son adecuados para incorporarse en un dictamen o informe legislativo como secciones doctrinarias de respaldo.

Por favor agrega en el primer concepto los ríos que comprenden la zona Amazónica por cada departamento. En el segundo concepto agrega los departamentos que tienen amazonia y que son de la sierra o costa del Perú. Redacta nuevamente con estas indicaciones. Gracias

Las siguientes versiones incorporan expresamente los departamentos amazónicos y los principales ríos navegables, así como la explicación de aquellos departamentos tradicionalmente considerados de la Sierra o incluso vinculados a otras regiones geográficas que forman parte de la Amazonía por pertenecer a la cuenca del Amazonas. Esta formulación resulta más sólida para sustentar una ley de navegación fluvial en la Amazonía.

4.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición

La presente iniciativa legislativa, resulta necesaria porque el marco regulatorio vigente del transporte fluvial en la Amazonía es obsoleto e insuficiente para atender las complejidades hidrológicas, sedimentarias y geográficas extremas de la cuenca Amazónica:

4.2.1. Necesidad de la iniciativa legislativa

La necesidad imperativa de promulgar el Proyecto de Ley 14706/2025-CR se fundamenta de forma concreta y sólida en los siguientes tres pilares técnico-jurídicos:

- **Ruptura de la obsolescencia y vacío normativo.** El marco legal genérico que regula el transporte acuático en el Perú resulta anacrónico e insuficiente para absorber las complejidades hidrológicas, geomorfológicas y de canales cambiantes que imponen restricciones físicas extremas en la cuenca amazónica. Existe una desatención regulatoria que no diferencia las exigencias operativas de la navegación marítima frente a los entornos lóticos fluviales.
- **Mitigación del riesgo tecnológico y siniestralidad ambiental.** El modelo actual de fiscalización reactiva y de "inspecciones de gabinete" permite que el 65.4% de los eventos de contaminación por hidrocarburos deriven directamente de fallas mecánicas y operativas no controladas en origen. Es urgente transicionar a un esquema de gestión de riesgos que imponga la obligatoriedad de sistemas redundantes de propulsión y gobierno (diseño bimotor) para evitar que las naves queden en estado "al garete", previniendo así plumas de contaminación de difícil contención que vulneran el derecho fundamental a un ambiente adecuado y la seguridad alimentaria de las comunidades ribereñas.
- **Corrección de asimetrías y pérdida de soberanía logística.** La Marina Mercante de bandera peruana enfrenta un desplazamiento comercial crítico en hidrovías

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

internacionales debido a barreras burocráticas internas que restringen el porte de Arqueo Bruto autorizado a los patrones fluviales nacionales frente a los operadores extranjeros (principalmente de Brasil). Existe la necesidad de remover estos obstáculos normativos para restituir la competitividad del operador local y, en paralelo, implementar la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) para frenar la porosidad fronteriza que facilita la cadena logística de actividades ilícitas como el narcotráfico y la minería ilegal.

4.2.2. Viabilidad jurídica, técnica y presupuestal

El análisis de viabilidad de la propuesta legislativa se desglosa con consistencia y precisión en sus tres vertientes fundamentales:

Viabilidad jurídica. El proyecto es plenamente viable al encuadrarse dentro del bloque de constitucionalidad peruano. No vulnera las libertades económicas de libre empresa y competencia establecidas en los Arts. 59 y 61 de la Constitución Política, ya que las limitaciones técnicas se imponen bajo criterios de proporcionalidad en salvaguarda del interés general, la vida humana y el medio ambiente, aplicándose con estricto trato nacional a naves peruanas y extranjeras por igual. Asimismo, la fórmula legal respeta escrupulosamente el **Principio de Libertad de Navegación Comercial** consagrado en los tratados internacionales vigentes ratificados por el Estado peruano, como el Convenio de Navegación Fluvial Perú-Brasil de 1976. El texto tipifica con precisión las competencias concurrentes y el criterio de especialidad regulatoria ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Asimismo, el diseño del Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica delimita de forma quirúrgica que las nuevas facultades operativas de la DICAPI no afectan ni colisionan con las potestades sancionadoras especializadas del OEFA y del OSINERGMIN.

Viabilidad técnica. La exigencia de un doble sistema de propulsión independiente o gobierno auxiliar (diseño bimotor) para naves que transportan carga peligrosa cuenta con viabilidad de ingeniería naval. Esta exigencia adapta los estándares internacionales de resiliencia del **Convenio SOLAS** a las restricciones hidromorfológicas de la Amazonía, siguiendo el modelo técnico de la Dirección de Puertos y Costas (DPC) y la ANTAQ de la República Federativa del Brasil. La implementación de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) y los sistemas de monitoreo y trazabilidad en tiempo real son factibles a través de las Oficinas de Tecnologías de la Información de los sectores involucrados. Su diseño desplaza las ineficaces inspecciones documentales de gabinete por un control predictivo y automatizado supeditado al carácter de Declaración Jurada electrónica, sustentada en la flexibilización progresiva del Arqueo Bruto autorizado para los patrones fluviales nacionales se supedita a procesos técnicos ágiles de capacitación, certificación de competencias y evaluación práctica *in situ*, garantizando la seguridad náutica mientras se recupera la competitividad logística.

Viabilidad presupuestal. La propuestas no incurre gastos en su implementación y cumple con el mandato del Art. 79 de la Constitución Política, y es presupuestalmente viable al explicitar que el despliegue operativo permanente e *in situ* se ejecutará de manera progresiva y **con cargo a los presupuestos institucionales asignados** en los pliegos sectoriales de las entidades involucradas (DICAPI, OEFA, OSINERGMIN). La norma no demanda recursos adicionales al Tesoro Público ni crea nuevas estructuras burocráticas pagadas con fondos del

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

Estado. Se define técnicamente como un gasto de optimización, interoperabilidad y redistribución de personal bajo convenios de cooperación interinstitucional de cero costo para la implementación de la plataforma de software (PDCFA).

Si bien la adecuación de las flotas comerciales exige inversión privada inicial, el costo es técnicamente marginal y preventivo frente a las pérdidas catastróficas, civiles y de remediación ambiental ilimitada que asumirían los operadores ante un eventual derrame de hidrocarburos.

4.2.3. Oportunidad política y sectorial

La oportunidad política y sectorial del Proyecto de Ley, se sustenta con precisión y concreción en los siguientes aspectos estratégicos:

- La iniciativa es políticamente oportuna al encuadrarse de forma directa en las materias declaradas de debate y aprobación preferente por el Pleno del Parlamento y sus comisiones, conforme a la Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, la cual prioriza la tutela de pueblos indígenas, las medidas de seguridad en el transporte, la gestión ambiental y el entorno digital.
- La propuesta coincide con un proceso en marcha de actualización del marco regulatorio del transporte fluvial liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del proyecto de Decreto Supremo derivado de la R.M. N° 872-2025-MTC/01.02 y la formulación multisectorial de la Política Nacional Fluvial Amazónica previsto en la R.M. N° 00745-2024-DE, lo que facilita una articulación normativa inmediata con el Poder Ejecutivo.
- Sectorialmente, el proyecto responde con urgencia a una coyuntura crítica caracterizada por una preocupante recurrencia de varaduras, colisiones y encallamientos de convoyes que han generado el 65.4% de los eventos de contaminación por hidrocarburos derivados de fallas mecánicas en origen, exigiendo una intervención legislativa que frene el deterioro de los ecosistemas y los cuerpos de agua que abastecen a las poblaciones ribereñas.
- Ante la alarmante porosidad de las fronteras amazónicas, la norma se presenta en el momento exacto para dotar al Estado de herramientas digitales y de control territorial continuo durante la 24 horas del día (24/7) que debilitan las cadenas de suministro logístico de actividades ilícitas como el narcotráfico y la minería ilegal.

4.3. Análisis desde la perspectiva Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029

El **Proyecto de Ley 14706/2025-CR** se inserta de manera estratégica y coherente dentro de los lineamientos del **Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2026-2029** emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el cual proyecta un crecimiento sostenido de la economía peruana con tasas promedio superiores al **3.0%** para dicho periodo.

El MMM 2026-2029 establece una ruta de consolidación fiscal donde el déficit convergerá

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

progresivamente a la regla fiscal de mediano plazo de **1.0% del PBI**, con una deuda pública en trayectoria descendente hasta situarse en **30.8%** en 2029. El diseño presupuestal de la propuesta respeta estrictamente este principio de prudencia fiscal al **no demandar recursos adicionales al tesoro público** ni alterar las metas de déficit estructural. Al financiar el despliegue de fiscalización permanente e interoperabilidad digital (PDCFA) con cargo a los pliegos institucionales ya asignados a DICAPI, OEFA y OSINERGMIN, la norma se califica como un **gasto de optimización y redistribución de personal** a "cero costo" para el erario nacional. Esto evita presiones exógenas sobre la caja fiscal en pleno proceso de convergencia hacia las reglas macrofiscales.

El artículo 15 del proyecto introduce el *Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica* para mitigar la fragmentación institucional y las "responsabilidades difusas". Desde la perspectiva del MMM, este mecanismo eleva la eficiencia de la inversión pública sectorial al unificar criterios de control e interoperabilidad digital entre ministerios (MINDEF, MINAM) y organismos reguladores, viabilizando que el gasto de capital asignado a la Amazonía rinda un mayor retorno socioeconómico mediante la co-ubicación de infraestructura fija y móvil de control *in situ*.

El MMM 2026-2029 reconoce que la economía nacional está expuesta a choques internos y externos que afectan la predictibilidad en el mediano plazo. Los incidentes ambientales severos en zonas de explotación minera o petrolera operan como choques de oferta negativos que contraen el PBI regional y generan costosos pasivos contingentes para el Estado.

Establecer la obligatoriedad del diseño de propulsión bimotor redundante para el transporte de hidrocarburos y sustancias peligrosas, la ley interviene sobre el principal factor de riesgo operativo en los ríos amazónicos, donde el 65.4% de los derrames derivan de fallas mecánicas en naves "al garete". Macroeconómicamente, esta medida previene la contaminación por derrames que paralizan la actividad comercial e hidrobiológica regional, blindando la estabilidad del vector logístico de la Amazonía sin transferir externalidades negativas al aparato estatal o a las cuentas fiscales.

Para el periodo 2026-2029, el MMM prevé una normalización progresiva de la demanda global, donde los términos de intercambio de la economía promediarán un crecimiento del **1.5%**. El fortalecimiento de la cadena logística de comercio exterior y la neutralidad regulatoria son ejes base de la Política de Estado N° 22 del Acuerdo Nacional recogida por el proyecto. El proyecto remueve barreras burocráticas internas a través de la Primera Disposición Complementaria Final, obligando a adecuar y flexibilizar el porte de Arqueo Bruto (AB) autorizado para los *patrones fluviales* de bandera nacional. Bajo el marco macroeconómico, esto sustituye una asimetría regulatoria que generaba el desplazamiento comercial de la bandera peruana por parte de operadores extranjeros (principalmente brasileños) en hidrovías internacionales. Al elevar la capacidad de carga autorizada al talento local, la norma promueve la reactivación de la marina mercante, la industria de astilleros locales y la retención del valor económico del cabotaje dentro del PBI nacional.

Un supuesto implícito en las proyecciones de ingresos fiscales del MMM 2026-2029 es la ampliación progresiva de la base tributaria mediante la formalización y el combate al

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

contrabando. La obligatoriedad de la **Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico** (PDCFA) y los sistemas de monitoreo y trazabilidad en tiempo real imponen una aduana digital y auditoría instantánea de naves. Al cruzar datos en tiempo real entre DICAPI, SUNAT y la PNP, se eleva sustantivamente el costo de transacción del crimen organizado en fronteras porosas, asfixiando las cadenas de suministro de insumos críticos de la minería ilegal (mercurio) y el narcotráfico (combustible de contrabando). Esto reduce las distorsiones de mercado creadas por la economía delictiva y fomenta la neutralidad competitiva para las empresas formales que aportan a la recaudación fiscal del país.

4.4. Mesa de Trabajo realizados por la Comisión de Transportes y Comunicaciones sobre la Seguridad de la Navegación y la Competitividad del Transporte Fluvial

Es preciso señalar que la Comisión de Transportes, ha realizado dos mesas de trabajo durante el año 2026 para abordar sobre la problemática de la Navegación y la Competitividad del Transporte Fluvial, desarrollados el 14 de enero y 22 de mayo.

En efecto el **14 de enero de 2026**, se ha realizado la Mesa de Trabajo denominado “Efectos negativos y propuestas de solución a la problemática de los armadores que transportan hidrocarburos y carga en los ríos amazónicos”, donde han participado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Marítima - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), PERUPETRO, Ministerio de Energía y Minas y armadores privados, representado por la Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto (AARMAN), ante la eventual autorización de embarcaciones extranjeras para realizar cabotaje de hidrocarburos y carga general en los ríos amazónicos, lo cual afectaría directamente a la flota nacional y a la economía regional de Loreto, generándose una supuesta **competencia desleal** y debilitando a las empresas nacionales que cumplen con los lineamientos técnicos y legales. En dicha mesa de trabajo, los armadores han señalado que la eventual flexibilización del marco legal requiere ser evaluado bajo los principios de **legalidad, razonabilidad y proporcionalidad**, así como la incorporación de reglas diferenciadas para operaciones internacionales de hidrocarburos. En dicha mesa de trabajo, los armadores, han pedido que se evalúe una posible reforma normativa que establezca reglas diferenciadas de cabotaje e internacionalización en la Amazonía.

En la **Mesa de Trabajo sobre Facilitación del Comercio Transfronterizo y Reciprocidad Fluvial entre Perú y Brasil**, realizado el **22 de mayo del 2026**, participaron el Ministerio de Defensa - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), Ministerio del Ambiente, Autoridad Portuaria Nacional (APN), Relaciones Exteriores, y los armadores privados, representado por la Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto (AARMAN), y el Sindicato Das Empresas de Navegação Fluvial No Estado do Amazonas (Brasil) – SINDARMA.

En la mesa de trabajo se ha señalado que conforme a los lineamientos del Convenio Perú-Brasil de 1976, la navegación fluvial se sostiene sobre el principio rector de reciprocidad técnica

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

y comercial; en consecuencia, esta Comisión dictaminadora considera que la exigencia de un práctico o piloto obligatorio local exclusivo en el lado peruano desnaturaliza los acuerdos bilaterales, toda vez de que las embarcaciones de bandera peruana están exentas de dicho pago y arbitrio en aguas de jurisdicción brasileña; por tanto, resulta indispensable la unificación y simplificación del pilotaje transfronterizo a fin de eliminar sobrecostos y prácticas operativas lesivas que entrapen el flujo comercial de la Amazonía.

En la mesa de trabajo, se ha advertido que el mercado fluvial evidencia una asimetría comercial que pone en riesgo de extinción a la Marina Mercante Nacional, constatándose que para el año 2026 la oferta peruana se redujo a solo tres (03) empresas activas frente a doce (12) empresas de bandera brasileña operando en territorio nacional. Este desbalance no responde a la falta de inversión privada local, sino a una subutilización forzosa del parque naviero peruano, el cual registra barcasas estratégicas desafectadas y paradas con brechas de capacidad ociosa que superan los 750,332 barriles de crudo no transportados por vuelta. Por tanto, la ley debe incentivar y garantizar que las cuotas de transporte y la distribución de la carga nacional no dejen en desamparo la infraestructura naval interna.

La seguridad de la vida humana en el medio acuático y la preservación de la biodiversidad amazónica son garantías constitucionales inalienables. Ante los recientes siniestros fluviales que han provocado el vertido real de volúmenes críticos de hidrocarburos al Río Amazonas —como el caso verificado en la Quebrada Yanashi, donde la pérdida de gobierno de una barcaza generó un derrame neto de hasta 286 barriles de crudo— se determina la ineficacia de las respuestas de contingencia de los administrados privados, quienes demoraron hasta diez (10) días en proveer agua potable a las poblaciones nativas afectadas. Esta Comisión determina que las empresas y las naves que repitan estas infracciones o incumplan de forma dolosa los plazos de remediación y los protocolos ambientales de la OEFA serán pasibles de la sanción de retiro definitivo de la autorización de operación.

La ausencia de fiscalización *in situ* y concurrente por parte de la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en los lotes petroleros ha permitido el zarpe de convoyes en horarios nocturnos y bajo condiciones climáticas adversas. Con un criterio preventivo para evitar el colapso mecánico de naves que terminen "al garete", el presente dictamen impone la obligatoriedad técnica de que las barcasas de pasajeros y carga especial operen en su totalidad con **sistemas de propulsión de dos motores independientes** con sistemas de gobierno autónomos, asegurando la continuidad de la navegación ante fallas mecánicas fortuitas.

Se constata un grave desfase normativo en la regulación del talento humano calificado debido a que las disposiciones vigentes limitan las facultades de los patrones fluviales nacionales a naves de 3,000 AB, mientras que la evolución del parque naviero de Loreto hoy cuenta con convoyes de hasta 11,000 AB que desplazan crudo de Bretaña a Manaos. Ante la demora burocrática del Poder Ejecutivo en la aprobación de decretos regulatorios actualizados, resulta imperativo ordenar de manera inmediata la emisión de **dispensas temporales de habitabilidad y arqueo** para los patrones fluviales peruanos, salvaguardando el derecho al trabajo y la competitividad de la flota nacional frente a la oferta extranjera.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

4.5. Posición de la Comisión

Tras un exhaustivo y riguroso examen técnico-jurídico de la fórmula legal, la Exposición de Motivos y las opiniones institucionales respecto del **Proyecto de Ley 14706/2025-CR**, se fundamenta de manera estricta en los siguientes fundamentos:

4.5.1. Viabilidad en el bloque de constitucionalidad y prudencia macrofiscal.

Esta Comisión determina que el proyecto es constitucionalmente viable al no colisionar con el artículo 79° de la Constitución Política. La optimización de la fiscalización permanente y la puesta en marcha de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) se ejecutarán con cargo a los presupuestos institucionales ya asignados a los pliegos de la DICAPI, el OEFA y el OSINERGMIN. Al tratarse de una redistribución de capacidades y un gasto de interoperabilidad a "cero costo" para el erario nacional, la propuesta se alinea de forma coherente con las reglas de consolidación fiscal exigidas en el *Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029*. Asimismo, las restricciones técnicas impuestas a los operadores constituyen límites proporcionales y legítimos a las libertades de empresa y comercio (Arts. 59° y 61° de la Constitución) en salvaguarda del interés general y la preservación ambiental.

4.5.2. Blindaje convencional y neutralidad competitiva

Se destaca de manera muy positiva el rigor del proyecto al desestimar las pretensiones sectoriales de establecer cuotas rígidas de reserva de carga por bandera (50/50). Conforme a los informes técnicos del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Autoridad Marítima Nacional, tal medida habría vulnerado el **Principio de Libertad de Navegación Comercial** consagrado en los tratados internacionales vigentes, como el *Convenio de Navegación Fluvial Perú-Brasil de 1976*, que ostenta rango de ley conforme al artículo 55° de la Constitución. La Comisión respalda que, en su lugar, se recurra al **Principio de Reciprocidad Efectiva** y a la **Simetría Regulatoria** a través de la Primera Disposición Complementaria Final, removiendo las barreras burocráticas internas que limitaban el Arqueo Bruto de nuestros patrones fluviales para devolverles competitividad de forma lícita frente a las flotas extranjeras.

4.5.3. Sustento técnico en ingeniería naval y prevención de riesgo en ecosistemas lóticos

La Comisión valida la obligatoriedad del diseño de propulsión bimotor redundante independiente para el transporte de hidrocarburos y sustancias peligrosas (Art. 6.2). La estadística operativa demuestra de forma contundente que el 65.4% de los incidentes de contaminación lótica en la Amazonía derivan de fallas mecánicas que dejan a los convoyes en estado "al garete". Esta exigencia técnica, que asimila las lecciones normativas de la Dirección de Puertos y Costas (DPC) de Brasil y los estándares del Convenio SOLAS, ataca la causa raíz del riesgo tecnológico, protegiendo eficazmente los cuerpos de agua, los ecosistemas frágiles y la seguridad alimentaria de las comunidades ribereñas e indígenas.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

4.5.4. Modificaciones técnicas incorporadas por la Comisión

A pesar de la solidez intrínseca del proyecto, esta Comisión considera indispensable introducir modificaciones quirúrgicas en el texto sustitutorio para neutralizar los riesgos técnicos e institucionales detectados:

- **Regulación de competencias sancionadoras (Art. 15):** Se delimita explícitamente que la centralización operativa del *Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica* en la DICAPI se restringe a la seguridad náutica, el tráfico y las habilitaciones de tripulación, garantizando que las potestades sancionadoras especializadas y exclusivas del OEFA (materia ambiental) y del OSINERGMIN (materia energética) queden totalmente a salvo para evitar vicios de nulidad por duplicidad de sanciones (*ne bis in idem*).
- **Graduación del estándar bimotor (Art. 6.2):** Se introduce una cláusula de excepción en el reglamento para excluir de la rigidez del diseño bimotor a las embarcaciones de menor escala o calado mínimo destinadas al suministro social de combustible en comunidades nativas aisladas, evitando desabastecimientos críticos.
- **Protocolo de contingencia digital (Art. 7.3):** Ante la brecha de conectividad en la Amazonía, se añade un párrafo que faculta a las Capitanías de Puerto a activar un protocolo de despacho físico u *offline* por radiofrecuencia (HF/VHF) con carácter de regularización posterior perentoria en la plataforma PDCFA, impidiendo la paralización del comercio lícito en embarcaderos sin acceso a internet.
- **Sincronización de plazos de adecuación (Primera Disposición Complementaria Final):** Se amplía el plazo otorgado al Ministerio de Defensa de noventa (90) a ciento veinte (120) días calendario, logrando una sincronización cronológica exacta con el plazo de reglamentación general fijado para el Poder Ejecutivo. Esto evita que las exigencias técnicas del Artículo 6 entren en vigor antes de que los patrones fluviales nacionales cuenten con sus nuevas prerrogativas de Arqueo Bruto legalmente aprobadas.

Esta Comisión, atendiendo de manera rigurosa a la opinión institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) vertida mediante el Oficio N° 1610-2026-MTC/04, ha reformulado la propuesta legislativa original a fin de suprimir las duplicidades operativas y los vicios de competencia advertidos. Mediante estas modificaciones, se descarta la creación de una plataforma digital aislada para asimilar el control dentro de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE-REDENAVES), se flexibiliza el control previo de zarpe bajo un enfoque de administración de riesgos para evitar colapsar la economía amazónica, y se adecúa el régimen de infracciones para delimitar explícitamente las potestades punitivas de DICAPI, OEFA y OSINERGMIN de acuerdo con el Principio de Tipicidad. Con ello, se da la viabilidad del artículo 18 relativo al Programa de Apoyo a la Sostenibilidad Fluvial (CUI N° 2706686) bajo el marco estricto de Invierte.pe, dotando al país de una norma armónica, técnica y constitucionalmente viable.

El transporte fluvial constituye un servicio público estratégico y la principal vía de conectividad

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

socioeconómica para las comunidades de la Amazonía peruana, de manera crítica en las localidades de San Lorenzo, Barranca y Estrella en la provincia de Datem del Marañón (Loreto). La compleja geografía de la cuenca amazónica impone barreras naturales insalvables para el transporte terrestre convencional, por lo que el desarrollo de vías fluviales óptimas —con ingeniería adaptada al ecosistema selvático— resulta indispensable para rescatar a dichas poblaciones del aislamiento económico, reducir el costo de vida y potenciar la competitividad de sus recursos locales.

Con el propósito de garantizar la predictibilidad jurídica de las inversiones y la seguridad de las operaciones en los ríos de la Amazonía, se justifica plenamente la incorporación de un marco normativo que determine de manera taxativa reglas diferenciadas para el transportes fluvial nacional y las operaciones de internacionalización de carga e hidrocarburos. Dicha medida legislativa responde estrictamente a los principios de legalidad, razonabilidad y proporcionalidad, asegurando que las empresas nacionales mantengan su sostenibilidad operativa mientras se salvaguarda el medio ambiente acuático frente a riesgos de contaminación y siniestralidad fluvial.

Por los fundamentos expuestos, esta Comisión emite un dictamen **FAVORABLE** con el correspondiente texto sustitutorio que optimiza la eficacia de la norma.

4.6. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

4.6.1. Análisis del marco normativo

La aplicación de la presente ley como ley especial para la Amazonía se articula armónicamente con las modificaciones introducidas por el Decreto Legislativo N° 1610, que moderniza la Ley del Sistema Portuario Nacional. El Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica creado en el artículo 15 debe integrarse operativamente con la Autoridad Portuaria Nacional (APN), de modo que la fiscalización permanente in situ en terminales portuarios y embarcaderos estratégicos (artículo 7.2) no genere duplicidad de inspecciones técnicas, respetando las competencias de habilitación de infraestructura de la APN, mientras la DICAPI concentra las funciones de seguridad náutica y control de zarpe. El impacto sistémico del Proyecto de Ley N° 14706/2025-CR reconfigura las fuentes del derecho administrativo, ambiental, marítimo-fluvial y comercial en el ámbito amazónico, introduciendo mandatos de optimización competencial bajo criterios de especialidad y rigor técnico. La norma se articula con la Constitución Política, desarrollando el mandato del artículo 2, numeral 22, sobre el derecho a un ambiente equilibrado y la obligación de remediación integral de daños hidrológicos; supera el test de convencionalidad al descartar cuotas artificiales de carga por bandera que colisionaban con el Convenio Perú-Brasil de 1976, garantizando la libertad de navegación comercial; y complementa el artículo 89 de la Constitución al reforzar la protección de pueblos indígenas y comunidades ribereñas frente a externalidades logísticas nocivas.

4.6.2. Efecto de la vigencia sobre la legislación nacional

La vigencia de la norma propuesta, especialmente a través de su Primera Disposición Complementaria Final, corrige la asimetría regulatoria que ha desplazado comercialmente a la flota peruana en las hidrovías internacionales (Amazonas, Marañón y Ucayali) frente a la

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

flota brasileña. Las restricciones burocráticas internas sobre el Arqueo Bruto (AB) autorizado para patrones fluviales nacionales han operado como barreras no arancelarias autoinfligidas; al ordenar la ampliación progresiva del arqueo bruto mediante certificaciones ágiles in situ, se genera un efecto de nivelación de la competencia. Las implicancias económicas se estructuran en tres vectores:

- **Efecto multiplicador regional.** Dinamiza la industria de astilleros en Loreto y Ucayali, impulsando servicios técnicos conexos, metalmecánica y mantenimiento naval.
- **Retención de divisas:** Evita el drenaje de flujos monetarios por concepto de fletes logísticos hacia operadores extranjeros, permitiendo que el valor agregado del cabotaje regional y transporte transfronterizo de hidrocarburos se compute íntegramente en el PBI amazónico.
- **Sostenibilidad fiscal regional.** Al articularse con los beneficios de la Ley N° 31855 (excepción del 5 % de Impuesto a la Renta en transporte fluvial en Loreto, Ucayali y Madre de Dios), la norma potencia la atracción de inversión privada formal y ensancha la base tributaria de mediano plazo sin alterar las metas de consolidación fiscal del Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029.

4.7. Análisis de las opiniones e información solicitadas

4.7.1. Opiniones solicitadas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión al Ministerio de Defensa, Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto (AARMAN), Ministerio del Ambiente, Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), Ministerio de Relaciones Exteriores, Autoridad Portuaria Nacional, y al Sindicato Das Empresas de Navegação Fluvial No Estado do Amazonas - Brasil, la cual se podrá acceder en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/14706>

Relación de pedidos de opinión a las entidades

Fecha de envío	Documento	Institución
03/06/2026	Oficio N° 2337-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministro de Transportes y Comunicaciones
03/06/2026	Oficio N° 2338-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Autoridad Portuaria Nacional

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

03/06/2026	Oficio N° 2339-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministro de Defensa
03/06/2026	Oficio N° 2340-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministro del Ambiente
03/06/2026	Oficio N° 2341-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Amazonas
03/06/2026	Oficio N° 2342-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto (AARMAN)
03/06/2026	Oficio N° 2343-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Loreto
03/06/2026	Oficio N° 2344-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Ucayali
03/06/2026	Oficio N° 2345-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de San Martín
03/06/2026	Oficio N° 2346-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Madre de Dios
03/06/2026	Oficio N° 2347-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Sindicato Das Empresas de Navegação Fluvial No Estado do Amazonas - Brasil
03/06/2026	Oficio N° 2351-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Relaciones Exteriores
03/06/2026	Oficio N° 2352-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA)
03/06/2026	Oficio N° 2353-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
03/06/2026	Oficio N° 2354-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN)

4.7.2. Opiniones recibidas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la fecha de la elaboración del dictamen, ha recibido las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin), Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú (Dirección General de Capitanías y Guardacostas - DICAPI), Gobierno Regional de Madre de Dios, la Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

(AARMAN), y tres opiniones ciudadanas.

4.7.3. Análisis de las opiniones recibidas

Las opiniones recibidas, consideran lo siguiente:

4.7.3.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC

Mediante el Oficio N° 1610-2026-MTC/04, de fecha 08 de junio de 2026, la Secretaría General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remitió opinión institucional del sector, sustentada en el Memorando N° 1197-2026-MTC/18, el cual consolida el Informe N° 0119-2026-MTC/18.03, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y el Informe N° 0781-2026-MTC/09.01, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Sector.

El MTC, de conformidad con su Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones, es el órgano rector y la autoridad competente exclusiva para planificar, regular, autorizar y gestionar los servicios de transporte multimodal y acuático, así como la infraestructura vial y las vías navegables de alcance nacional.

La **Oficina General de Asesoría Jurídica**, en el **Informe N° 0781-2026-MTC/08**, determina que el MTC conforme a la Ley N° 29370, ostenta **competencia exclusiva** en infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional, y **competencia compartida** en transporte acuático, puertos y vías navegables. Esto es clave, pues la iniciativa legislativa propone regular la "navegación fluvial", que guarda relación con el transporte fluvial. Advierte colisión competencial en los artículos 4, 5, 6 y 7 de la propuesta, los cuales pretenden regular la "navegación fluvial". Dicho concepto, bajo los términos del proyecto, invade y superpone funciones exclusivas que el ordenamiento jurídico nacional ya ha asignado a la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI), mediante el Decreto Legislativo N° 1147, y a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), a través de la Ley N° 27943. Asimismo, advierte vicios de legalidad en los artículos 20 y 21 al estructurar un régimen sancionador difuso que omite asignar la potestad punitiva de manera expresa a una entidad en particular, por lo que sugiere la reformulación de la fórmula legal para delimitar los ámbitos de actuación de cada entidad.

La Oficina General de Asesoría Jurídica, concluye que la iniciativa es **viable con observaciones**, supeditada a la subsanación de las observaciones advertidas.

La **Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística (DPNTAL)**, señala que el control físico previo al zarpe señalados en los Arts. 4 y 5 de la propuesta legislativa es materialmente imposible realizar inspecciones físicas in situ al 100% a la totalidad de las embarcaciones antes del zarpe, que sustenta dicha posición sobre la base de datos estadísticos oficiales de la APN, que registran un total de **13,622 arribos fluviales en la Amazonía peruana durante el año 2025**. Refiere que el Estado carece de la capacidad operativa, de personal y presupuestaria para ejecutar fiscalizaciones presenciales generalizadas a esa escala, por lo que su obligatoriedad generaría un cuello de botella logístico y la paralización del comercio amazónico. Asimismo, observa que el artículo 5 introduce la frase "incertidumbre técnica", un concepto jurídico indeterminado, altamente

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

subjetivo y carente de predictibilidad.

Advierte que la propuesta duplica sistemas ya existentes (VUCE y REDENAVES) administrados por la APN mediante la **Ventanilla Única de Comercio Exterior** que generaría ineficiente los sistemas informáticos y los puestos de control que ya se encuentran plenamente operativos bajo la administración de la APN, y la existencia de un riesgo inminente de desprotección a la industria local si se aplica de forma laxa el trato igualitario frente a operadores extranjeros, señalado en el Art. 12 sobre trato igualitario de los beneficios de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. La DPNTAL concluye que los artículos evaluados carecen de razonabilidad socioeconómica, vulneran los principios de eficiencia regulatoria y simplificación administrativa, y desconocen las herramientas tecnológicas vigentes del comercio exterior peruano.

La **Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes** (DGPPT) y la **Dirección de Infraestructura en Transportes** (DGISTR), han evaluado el Art. 18 respecto de la infraestructura del sistema fluvial, y concluyen que la iniciativa legislativa es **VIABLE y compatible** con el "**Programa de Apoyo a la Sostenibilidad del Modelo de Transporte Fluvial en la Amazonía**" (CUI N° 2706686), que proyecta 81 infraestructuras portuarias para mitigar las brechas de conectividad y aislamiento geográfico, que está condicionado a la viabilidad al respeto de las reglas del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (**Invierte.pe**) y la disponibilidad presupuestal, precisando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solo ve la infraestructura, mas no la seguridad de la navegación.

La **Dirección de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes** (DGFST), advierte infracción al **Principio de Tipicidad y Legalidad** señalado en el TUO Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, establecidos en los Arts. 20 y 21 de la propuesta legislativa, y señala riesgo de **non bis in idem** por superposición de competencias sancionadoras (DICAPI, OEFA, OSINERGMIN), al haberse omitido la Ley N° 28356 y sus reglamentos aprobados por el D.S N° 014-2006-MTC y el D.S N° 015-2006-MTC. Concluye que en el extremo sancionados como **no viable**.

En términos general el Sector Transportes, considera como viable el **Art. 18**, condicionado al marco de inversión pública; como inviables los **Arts. 4, 5, 6 y 7** por duplicidad competencial y operativa, precisión del **Art. 12** para no dismantelar la protección de la Marina Mercante Nacional, y **no viables** los **Arts. 20 y 21** y la Disposición Complementaria Final por vulnerar principios de legalidad y tipicidad; por lo que resulta pertinente y concordante con las acciones que viene ejecutando el sector a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT). Específicamente, se alinea con el "Programa de Apoyo a la Sostenibilidad del Modelo de Transporte Fluvial en la Amazonía" (CUI N° 2706686), el cual contempla la inversión pública para la construcción de ochenta y un (81) infraestructuras portuarias fluviales con el objeto de mitigar las brechas de conectividad y el aislamiento geográfico en la región amazónica. Sin perjuicio de ello, el MTC precisa que su eventual implementación normativa queda supeditada estrictamente a las reglas del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (**Invierte.pe**) y a la disponibilidad

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

presupuestal.

Esta Comisión Legislativa **asume en su integridad** las observaciones técnicas e institucionales fundamentadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Por consiguiente, se determina que el Proyecto de Ley N° 14706/2025-CR, a efectos de evitar la sobrecarga operativa y regulatoria del aparato estatal, y garantizar el respeto irrestricto a los principios de seguridad jurídica, predictibilidad y especialidad competencial en la región Amazónica.

4.7.3.2. Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin)

El Osinergmin mediante el **Oficio N° 216-2026-OS/PRES**, suscrito por el Presidente del Consejo Directivo, en que se adjunta el **Informe N° GSE/DSR-1107-2026**, Osinergmin precisa que, conforme a su Ley de Creación (Ley N° 26734) y la Ley Marco de los Organismos Reguladores (Ley N° 27332), sus competencias supervisoras y fiscalizadoras están estrictamente delimitadas a la verificación de las condiciones técnicas y de seguridad de la infraestructura y de los agentes formales insertos en la cadena de comercialización y transporte lícito de hidrocarburos. En tal sentido, advierte que la entidad carece de habilitación legal para ejercer el control del tráfico naviero general, la soberanía territorial o la policía fluvial, funciones que corresponden de forma exclusiva a la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI).

El organismo observa de manera crítica la pretensión del texto original (Art. 7.2) de obligarlo a co-administrar e instalar personal de forma permanente en puestos de control fijos y móviles en las cuencas amazónicas, señalando que dicha disposición carece de un análisis de impacto regulatorio que demuestre su idoneidad, y desnaturaliza su rol fiscalizador orientado a la gestión de riesgos sectoriales y genera un riesgo de superposición funcional con las tareas de control territorial militar y policial reservadas a la Marina de Guerra del Perú. Por ello, plantea que la cooperación interinstitucional debe reestructurarse bajo un enfoque de fiscalizaciones concurrentes, programadas y por alertas de riesgo específicas.

Respecto a la implementación de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA), Osinergmin advierte que remitir al reglamento la delimitación en blanco de las "competencias concurrentes de supervisión" vulnera el principio de predictibilidad y seguridad jurídica. La entidad sostiene que la ley debe fijar las bases de la interoperabilidad del sistema informativo, garantizando que el regulador mantenga el acceso irrestricto a los datos comerciales para sus fines de fiscalización posterior, mientras que la administración y control operativo de la plataforma permanezcan bajo la conducción técnica de la DICAPI, evitando duplicidades procedimentales que afecten el normal abastecimiento de combustibles en la región.

En atención a estos fundamentos, esta Comisión dictaminadora ha procedido a modificar y reestructurar el articulado correspondiente en el Texto Sustitutorio, salvaguardando la autonomía de las competencias de Osinergmin y garantizando un marco de interoperabilidad digital eficiente y coordinado con la Autoridad Marítima Nacional.

4.7.3.3. Ministerio de Defensa, Marina de Guerra del Perú, Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

El Ministerio de Defensa mediante **Oficio N° 2884/21** de la **Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)**, fechado el 10 de junio de 2026.

DICAPI ratifica su condición de **Autoridad Marítima Nacional** bajo los alcances del **Decreto Legislativo N° 1147** y su Reglamento aprobado por D.S. N° 015-2014-DE.

Reconoce aspectos positivos en seguridad y medio ambiente, pero advierte que el texto original adolece de **conflictos de competencia, duplicidad normativa, afectación al principio de especialidad técnica y rigideces de implementación**.

Respecto a la doble sistema de propulsión califica de "razonable" la medida para naves con hidrocarburos, pero aclara que las especificaciones deben ser emitidas vía **normas técnicas de la Autoridad Marítima** según arqueo, potencia, tipo de convoy y análisis de riesgo y no fijadas rígidamente en la ley para evitar su obsolescencia.

Con respecto a la fórmula legal, DICAPI propone añadir en el artículo 1 textualmente: *"en armonía con las competencias de la Autoridad Marítima establecidas en el Decreto Legislativo 1147"*.

El artículo original omitía las competencias exclusivas de DICAPI en los ríos amazónicos (Art. 5.1, 5.3, 5.15 y 18 del D. Leg. 1147) sobre policía fluvial, control del tráfico y seguridad de la navegación, abriendo la puerta a interpretaciones erróneas y antinomias sectoriales.

Respecto al Artículo 2, DICAPI peticiona que se debe insertarse: *"sin perjuicio de las competencias exclusivas de la Autoridad Marítima en materia de seguridad de la navegación, control del tráfico acuático y policía marítima..."*. a efecto de prevenir la superposición e invasión de funciones por parte de otras entidades civiles del Estado en las labores puras de policía fluvial y control de tráfico.

Respecto al Artículo 4, DICAPI propone reformular integralmente para disponer que la tramitación documental se realice obligatoriamente de forma digital e interoperable a través de la **Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)** conforme al D.S. N° 165-2009-EF y el D. Leg. N° 1492. Asimismo, delimitar que las inspecciones físicas previas al zarpe serán **selectivas y aleatorias en función a los niveles de riesgo** para no trabar la eficiencia portuaria; con la finalidad de *no* ignorar la VUCE que implicaría un grave retroceso contra la política nacional de transformación digital y simplificación administrativa. Sin embargo, la centralización digital de la plataforma no sustituye la competencia técnica exclusiva de la inspección física e idoneidad del zarpe de la DICAPI.

Respecto Artículo 5, DICAPI propone retirar e inaplicar el artículo, debido que el impedimento de zarpe por riesgo grave, incertidumbre técnica o peligro ambiental ya se encuentra plenamente regulado y asignado de forma exclusiva en los **artículos 99 y 100 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147**.

Respecto al Artículo 6, DICAPI peticiona retirar e inaplicar el artículo por duplicidad, dado que ya las exigencias de construcción, modificación, equipamiento, estabilidad, seguridad de

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

la carga peligrosa y certificación de la tripulación fluvial ya están detalladas rigurosamente en el **Título VI, Capítulo I, Subcapítulos I y II del Reglamento del D. Leg. 1147**.

Respecto al **Artículo 7.2 y 7.3**, *DICAPI propone reformular y suprimir parcialmente*, por vulnerar el **artículo 79 de la Constitución Política del Perú**, dado que el Congreso carece de iniciativa para crear gasto público institucional. Además, la implementación de puestos de control responde a criterios operacionales dinámicos y flujo de tráfico de la jurisdicción, no a mandatos estáticos. Respecto al Art. 7.3, la creación de una plataforma paralela colisiona con el ya operativo **Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC)**, regulado en los artículos 179 al 184 del Reglamento del D. Leg. 1147. Corresponde obligar a las demás entidades a interoperar con el SIMTRAC y no crear sistemas espejo.

Respecto al Artículo 8, *DICAPI propone reformular, y que* el concepto de "responsabilidad ilimitada" para los operadores privados no concurre armónicamente con la Ley General del Ambiente ni con el marco corporativo especializado, rompiendo la predictibilidad y generando severos conflictos de seguridad jurídica empresarial.

Respecto al Artículo 13, *DICAPI propone reestructurar* la terminología y escindir técnicamente las definiciones de **Practicaje** (servicio de asesoramiento especializado brindado a los capitanes por Prácticos Fluviales titulados y habilitados por DICAPI para maniobras complejas en zonas de alto riesgo) y **Pilotaje** (servicio de conducción técnica en ruta fluvial ejecutado por Prácticos o personal de la Marina Mercante en categorías de Patrón Fluvial de Primera o Segunda). Advierte una **realidad operativa crítica y señala que** la Capitanía de Puerto de Iquitos cuenta históricamente con un déficit severo de personal idóneo, operando actualmente con solo **ocho (8) prácticos habilitados** en dicha jurisdicción, quienes resultan insuficientes para cubrir la demanda comercial actual. Forzar exigencias rígidas sin considerar esta brecha de personal paralizaría el transporte amazónico.

Respecto al Artículo 15, *DICAPI propone retirar el artículo* y precisar que la supervisión y fiscalización se centralizará exclusivamente a través del **SIMTRAC**, a efectos de evitar la duplicidad normativa y la superposición de funciones, preservando la rectoría técnica de la Autoridad Marítima Nacional.

Respecto al Artículo 16, *DICAPI propone eliminar definitivamente el artículo en todas sus versiones*; dado que es inviable por redundancia constitucional y falta de eficacia innovadora. Garantizar la soberanía, la presencia efectiva del Estado y el orden interno en la Amazonía es un mandato constitucional preexistente y permanente. El ejercicio de la fuerza coercitiva como Policía Marítima, Fluvial y Lacustre y la represión de ilícitos ya están detallados taxativamente a favor de las Capitanías de Puerto y Unidades Guardacostas en el Título II, Capítulo II del Reglamento del D. Leg. 1147. Su inclusión en una ley ordinaria desnaturaliza la técnica legislativa.

El Ministerio de Defensa - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, coincide en la necesidad estratégica de fortalecer la seguridad de la navegación en la cuenca amazónica, y advierte de manera taxativa que el proyecto incurre en vicios de técnica legislativa, tales como la sobrerregulación, la duplicidad

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

de funciones y la creación de barreras burocráticas e institucionales.

Esta Comisión dictaminadora hace suyos los fundamentos de la Autoridad Marítima, concluyendo que la ley bajo análisis no puede colisionar con las competencias exclusivas conferidas a la DICAPI mediante el Decreto Legislativo N° 1147. En tal sentido, resulta jurídicamente inviable que una norma ordinaria pretenda fijar especificaciones técnicas rígidas en materia de ingeniería naval (tales como sistemas de propulsión obligatorios), crear plataformas digitales paralelas al Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) o duplicar las facultades sancionadoras y operativas referidas al impedimento de zarpe, las cuales ya se encuentran óptimamente desarrolladas en los artículos 99, 100 y 179 al 184 del Reglamento del citado Decreto Legislativo.

Asimismo, esta Comisión coincide en que la exigencia de servicios especializados como el practica y el pilotaje debe formularse de manera pragmática, atendiendo a la realidad operativa informada por la Capitanía de Puerto de Iquitos, la cual cuenta únicamente con ocho (8) prácticos habilitados para atender la totalidad de la demanda en la jurisdicción. Imponer rigideces procedimentales ante dicha brecha técnica generaría un desabastecimiento logístico en la Amazonía, contraviniendo el principio de proporcionalidad exigido por el Manual de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) *ex ante*."

4.7.3.4. Gobierno Regional de Madre de Dios

El Gobierno Regional de Madre de Dios, mediante el **Oficio N° 511-2026-GOREMAD-GGR**, suscrito por la Gerente General Regional, que adjunta el **Informe N° 125-2026-GOREMAD/GRDS**, elaborado por el Gerente Regional de Desarrollo Social, emite una **opinión técnica favorable con observaciones** al Proyecto de Ley N° 14706/2025-CR, concluyendo que la propuesta es compatible con los objetivos de desarrollo sostenible, la integración territorial y la mejora del acceso a servicios básicos para las comunidades amazónicas; no obstante, formula **recomendaciones de carácter vinculante** destinadas a reformular el texto de la iniciativa bajo los siguientes fundamentos jurídicos:

- **Garantía Expresa del Derecho a la Consulta Previa.** Amparado en el Convenio 169 de la OIT y la Ley N° 29785, el GOREMAD advierte que la futura aplicación de la ley podría generar restricciones de tránsito, modificaciones de rutas tradicionales, nuevos controles navieros e intervenciones directas sobre territorios indígenas. Por tanto, exige incorporar de manera obligatoria una disposición que condicione y garantice la aplicación efectiva de los mecanismos de consulta previa en salvaguarda de los derechos colectivos de los pueblos originarios.
- **Inclusión del Enfoque Intercultural Transversal.** El informe advierte que el proyecto presenta un sesgo predominantemente técnico, logístico y de transportes, omitiendo que la navegación fluvial en la Amazonía es un componente de identidad de la organización socio-territorial indígena. En esa línea, se recomienda adecuar la norma con disposiciones específicas que aseguren el respeto estricto a los usos, costumbres y saberes tradicionales de navegación de las comunidades, con la participación de sus organizaciones representativas.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- **Gobernanza Territorial Descentralizada y Participativa.** Desde el ámbito de sus competencias en participación ciudadana y comunidades nativas, el Gobierno Regional señala que las decisiones históricas sobre control y conectividad fluvial han carecido de articulación local. Recomendamos fortalecer los mecanismos de gobernanza participativa en el texto sustitutorio, estructurando canales estables de concertación multisectorial que integren formalmente a las comunidades nativas, ribereñas, gobiernos locales y gobiernos regionales amazónicos.

En atención a las consideraciones expuestas por el Gobierno Regional de Madre de Dios, esta Comisión de Transportes y Comunicaciones ha procedido a incorporar en el Texto Sustitutorio las salvaguardas constitucionales referidas a la consulta previa, el enfoque intercultural y la gobernanza territorial descentralizada.

4.7.3.5. Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto (AARMAN)

Mediante la **Carta N° 016-2026/AARMAN-IQ-Sec.**, suscrito por su presidenta Sra. Carmen Raquel Núñez Rengifo, la Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto, respalda la presente iniciativa legislativa, por considerarla necesaria, oportuna y alineada con la realidad geográfica, social y económica de la Amazonía, señalando que la propuesta legislativa de la navegación fluvial como actividad de interés nacional y estratégico responde a una demanda histórica del sector. AARMAN sostiene que la iniciativa de ley ha acogido los aportes que alcanzaron como: (i) la obligatoriedad del doble sistema de propulsión o gobierno redundante para el transporte de hidrocarburos (artículo 6); (ii) los protocolos de control in situ y el registro digital previo al zarpe, establecidos en el artículo 7; y la ampliación y flexibilización del porte de Arqueo Bruto autorizado a los patrones fluviales nacionales propuesto en la Primera Disposición Complementaria Final.

AARMAN advierte una **crítica asimetría comercial y operativa** que afecta severamente a la bandera nacional en la cuenca amazónica, y entre los detalles técnicos más relevantes extraídos, es de que la flota nacional (Caso Atlantic) al año 2025 de una flota total de 7 barcasas se encuentran completamente desafectadas (en dique seco o sin operación), lo que representa una capacidad ociosa e inutilizada de 138,762.62 barriles (BBLS), y solamente se mantiene activa 5 barcasas que operó con un déficit del 12.32% respecto a su capacidad nominal, mientras la capacidad idónea anual de la empresa era de 1,662,545 BBLS (calculada en 5 vueltas operativas estándar), en el año 2025 solo transportó 908,213 BBLS, lo que significa que operó apenas al **54.63%** de su capacidad real, generando una brecha no transportada de 754,332 BBLS (45.37%), lo que se agravado en el 2026, provocando la crisis del sector, y en presente año 2026 la empresa Transporte y Servicios Fluviales Da Costa S.A.C. dejara de operar permanentemente, reduciendo el parque de operadores peruanos en la ruta de hidrocarburos de cuatro (4) a solo tres (3) empresas activas. Esta desproporción se habría generado a consecuencia del incumplimiento del Convenio sobre Transportes Fluviales Perú-Brasil de 1976, el cual exige expresamente que la división de la carga transportada se efectúe en partes iguales (50/50) sobre la base de los valores de flete, tonelaje y volumen.

AARMAN refiere que la problemática del Practicaje y Barreras Burocráticas es preocupante,

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

porque se denuncia cobro obligatorio de servicios de practicaje y pilotaje a naves nacionales cuando no existe una exigencia recíproca equivalente para las naves peruanas en aguas extranjeras. Además, AARMAN señala que mediante el D.S. N° 011-2025-DE, el sector Defensa reincorporó nuevas denominaciones o códigos, 22 trámites y derechos de tramitación que ya habían sido declarados barreras burocráticas ilegales con anterioridad por el INDECOPI mediante las Resoluciones N° 0475-2019/SEL-INDECOPI y N° 0283-2024/CEB-INDECOPI)

Respecto al trato equitativo entre operadores y transparencia de carga, esta Comisión considera imperativo dotar al Estado de mecanismos para el cumplimiento del principio de reciprocidad, dado que los datos proporcionados por el gremio naviero amazónico evidencian un escenario de vulnerabilidad para la bandera nacional durante el periodo 2025-2026, los operadores extranjeros absorbieron más del 68% de las vueltas operativas en el transporte de hidrocarburos de exportación de la cuenca del Amazonas, relegando a la flota peruana a operar a un crítico 54% de su capacidad instalada y forzando la quiebra y salida del mercado de empresas nacionales. Esta asimetría lesiona directamente el *Convenio de Transportes Fluviales Perú-Brasil de 1976*, el cual instituye el reparto equitativo de carga en proporción 50/50. Dado que las inspecciones actuales se agotan en meros controles de zarpe estáticos sin una trazabilidad.

El principio de equidad internacional exige que las cargas económicas operativas impuestas a la navegación comercial posean un carácter simétrico entre los Estados parte de una misma cuenca hidrográfica. El Convenio bilateral de 1976 excluyó explícitamente las tarifas y servicios accesorios del acuerdo general. Por tanto, resulta técnica y económicamente nocivo que la autoridad marítima peruana exija el cobro obligatorio de practicaje o pilotaje a los armadores nacionales si el Estado limítrofe no impone idéntica carga regulatoria y económica a las naves de bandera peruana cuando estas surcan sus aguas jurisdiccionales. Introducir una salvaguarda de no exigibilidad fundada en la **reciprocidad efectiva internacional** blindará la competitividad de la flota nacional y evita sobre costos que encarezcan el flete amazónico.

Finalmente, la Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto, en la opinión remitida concluye lo siguiente:

“AARMAN emite **opinión FAVORABLE** al Proyecto de Ley N.º 14706/2025-CR, solicitando respetuosamente a su Despacho y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones la incorporación de las propuestas de mejora a los artículos 12, 13 y 17, así como de la Disposición Complementaria Transitoria propuesta, por ser de interés público y orientadas a garantizar la reciprocidad efectiva, la equidad y el trato igualitario entre operadores, y el desarrollo sostenible de la Amazonía.”

4.7.3.6. Opiniones ciudadanas

La Comisión ha recibido la opinión ciudadana de la señora **Yennifer Fernanda Bernal Crespo**, quien señala lo siguiente: “*La ley es aplicable a todas las actividades de navegación fluvial desarrolladas en la Amazonía por operadores nacionales y extranjeros? Base Legal: Dentro del Principio de Territorialidad: Este principio hace referencia al criterio de conexión de*

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

una norma con un territorio. En virtud de este criterio de aplicación de las normas, se entiende que una norma aprobada en un territorio tiene eficacia en el mismo. La norma jurídica suprema y fundamental de un Estado la Constitución Política del Perú en su : Artículo 54. El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre. Es Inviolable es un adjetivo que describe aquello que no debe o no puede ser violado, quebrantado, profanado o vulnerado. Se utiliza para referirse a derechos, leyes, espacios o principios fundamentales que gozan de una protección absoluta y deben ser respetados por todos. Dentro del Principio de Territorialidad: Este principio hace referencia al criterio de conexión de una norma con un territorio. En este caso la conexión sería la normativa de la constitución con el principio de territorialidad. Principio de protección de pueblos indígenas. El Estado debe garantizar la protección reforzada de los pueblos indígenas frente a actividades que afecten su territorio, recursos naturales, salud y cultura. En Perú, más de 15 pueblos indígenas amazónicos han establecido Gobiernos Territoriales Autónomos para ejercer su autodeterminación y proteger sus territorios ancestrales. Las organizaciones indígenas nacieron con una demanda que hasta hoy sigue siendo la espina dorsal de su agenda: proteger sus tierras y recursos naturales como garantía para su subsistencia.”

La postura jurídica de la ciudadana, si las leyes peruanas sí son aplicables a todas las actividades de navegación fluvial en la Amazonía, sean operadores nacionales o extranjeros, sustentando esta afirmación en dos pilares constitucionales y de derechos humanos: el Principio de Territorialidad y el Principio de Protección de los Pueblos Indígenas. La ciudadana sostiene una interpretación soberana y protectora del derecho en el territorio amazónico. Su línea de razonamiento es la siguiente:

- **Soberanía absoluta**, al citar el artículo 54 de la Constitución Política, enfatiza que el territorio es "inalienable e inviolable". Esto implica que el Estado peruano ejerce jurisdicción plena sobre su suelo, subsuelo, espacio aéreo y, por extensión lógica de la navegación fluvial, sus **aguas interiores (ríos amazónicos)**. Por ende, cualquier operador nacional o extranjero, que navegue en los ríos de la Amazonía está supeditado a cumplir la ley peruana y no goza de extraterritorialidad.
- **Enfoque de derechos fundamentales**, que está vinculado a la territorialidad no solo con la geopolítica, sino con los sujetos que habitan el territorio. Introduce el principio de protección a los pueblos indígenas y menciona los supuesto de “Gobiernos Territoriales Autónomos” como una realidad de autodeterminación y resistencia para proteger sus recursos frente a actividades externas, como la navegación comercial o extractiva, lo que corresponde al Estado de proteger los recursos de los pueblos indígenas. El texto menciona los "Gobiernos Territoriales Autónomos", que es un argumento político. Si bien la Constitución reconoce la identidad cultural y la autonomía de las comunidades nativas en el Artículo 89, el Perú es un Estado unitario tal como señala el Artículo 43 de la Carta Magna. Por lo tanto, estos gobiernos autónomos ejercen control territorial consuetudinario, **pero la potestad de legislar sobre la navegación** general que sigue siendo del Parlamento Nacional.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- **Tratados Internacionales de Libre Navegación.** Existe un matiz importante en la Amazonía, que es el **Tratado de Cooperación Amazónica (TCA)** y convenios bilaterales históricos celebrados con Brasil o los acuerdos de comercio y navegación con Ecuador, que otorgan ciertos derechos de "libre navegación" comercial a buques extranjeros por los ríos amazónicos bajo condiciones de reciprocidad. Esto no significa que no se les aplique la ley peruana, sino que el Estado peruano autolimita su facultad de *prohibir* el tránsito, aunque retiene la facultad de *regularlo* (aduana, sanidad, seguridad).

El texto analizado acierta jurídicamente al concluir que la ley peruana es aplicable a nacionales y extranjeros en la Amazonía, ya que la soberanía fluvial es indiscutible bajo el artículo 54 constitucional. El gran aporte del texto es recordar que el territorio no es un espacio vacío, por lo que la aplicación de la ley y el principio de territorialidad en la Amazonía deben ir de la mano con el respeto a los derechos territoriales y la subsistencia de los pueblos indígenas originarios.

El ciudadano **Carlos Alberto Del Pielago Cárdenas**, sostiene que es *“necesario mejorar la regulación existente. El proyecto da aportes importantes que se deben incorporar a la ley”*. Esta Comisión coincide con dicha postura, toda vez que el marco regulatorio actual (disperso entre DICAPI, MTC y el marco general de la Ley de Control de Insumos Químicos) ha quedado desfasado frente a la complejidad de la hidromorfología amazónica y el crecimiento de la flota comercial de hidrocarburos, haciendo indispensable un Texto Sustitutorio que sistematice e innove dichas reglas de juego.

El ciudadano **Luis Raúl Valdez Saavedra**, refiere que el *“actual gremio de armadores en Loreto opera bajo una lógica marcadamente sesgada, priorizando la protección de intereses particulares y de capital acumulado sobre la necesidad de una integración regional real. Esta visión, lejos de fomentar el desarrollo, ha consolidado un estancamiento en la competitividad logística, dejando de lado a las comunidades ribereñas y a los pequeños operadores. Al actuar como un grupo de presión cerrado, han impedido que la navegación fluvial se convierta en un motor de cohesión social, perpetuando un modelo de transporte ineficiente que fractura, en lugar de unir, a la vasta geografía loreto y su conexión con el resto del país. El PL 14706, aunque pretende regular la navegación bajo el interés nacional, corre el riesgo de ser capturado por esta misma inercia gremial si no se establecen mecanismos de gobernanza inclusiva. La crítica central radica en que la norma, tal como está planteada, se enfoca excesivamente en la fiscalización y el control estatal, sin ofrecer incentivos claros para la modernización tecnológica o la formalización de los operadores más pequeños. Sin una apertura real en la toma de decisiones, este proyecto corre el peligro de convertirse en una herramienta de exclusión competitiva, fortaleciendo monopolios existentes bajo la apariencia de seguridad y orden. Como propuesta alternativa, sugiero la creación de una "Autoridad de Gestión Logística Fluvial Amazónica con Participación Multiactor". En lugar de depender de la influencia unilateral de un gremio sesgado, esta entidad debería integrar obligatoriamente a representantes de comunidades indígenas, pequeñas asociaciones de transportistas, la academia y el sector público. Esta autoridad no solo debería regular, sino gestionar activamente un Fondo de Innovación Logística destinado a la renovación de flotas sostenibles y a la digitalización del seguimiento de carga. El objetivo sería transformar la navegación fluvial*

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

en un verdadero servicio público sostenible”.

El ciudadano formula una crítica sustantiva y un análisis socioeconómico de alta relevancia respecto a la estructura del mercado del transporte fluvial en Loreto. Advierte sobre el riesgo de “*captura regulatoria*” e inercia gremial por parte de los sectores de armadores que ostentan una posición consolidada en el mercado, argumentando que una visión sesgada a favor de la protección de capitales acumulados termina por consolidar un estancamiento en la competitividad logística, excluyendo a los pequeños operadores y a las comunidades ribereñas. Asimismo, precisa que un enfoque punitivo o excesivamente centrado en la fiscalización estatal —sin incentivos para la modernización tecnológica y la formalización— puede actuar como una barrera de exclusión competitiva que fortalezca monopolios u oligopolios bajo la apariencia de seguridad, y como alternativa, propone transitar hacia un modelo de gobernanza inclusiva mediante la creación de una instancia multiactor con participación de comunidades indígenas, pequeñas asociaciones de transportistas, la academia y el sector público, que además gestione un Fondo de Innovación Logística para la renovación de flotas sostenibles.

Esta Comisión considera atendibles las preocupaciones respecto al riesgo de exclusión competitiva de los pequeños operadores fluviales. Si bien la creación de una nueva entidad autónoma (“Autoridad de Gestión Logística Fluvial”) no resulta viable por razones de competencia del Poder Legislativo y de restricción presupuestal dispuesto por el Art. 79 de la Constitución Política.

4.8. Análisis costo - beneficio

El análisis costo-beneficio de la presente iniciativa no debe limitarse a la constatación del costo fiscal cero para el tesoro público. Desde una perspectiva microeconómica, la implementación de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) reduce drásticamente los **costos de transacción** del sector privado mediante la desmaterialización de procesos administrativos. La transición de un modelo de “inspecciones de gabinete”, generador de riesgo moral y selección adversa hacia un despacho digital supeditado a Declaración Jurada Electrónica e interoperabilidad en tiempo real, genera un ahorro neto estimado en horas-hombre y paralizaciones de flota no programadas.

Por el lado de los costos de adecuación privada, la exigencia del diseño de propulsión bimotor redundante e independiente para naves que transportan hidrocarburos representa una inversión inicial de capital (CAPEX). Sin embargo, mediante un análisis de **probabilidad de ocurrencia y severidad del daño**, este costo es absorbido eficientemente al internalizar el riesgo. El costo económico marginal de equipar un motor redundante es sustancialmente inferior al costo catastrófico esperado de un pasivo ambiental derivado de una nave que quede “al garete” respecto al daño que el Art. 8 califica de responsabilidad objetiva, solidaria e ilimitada, el cual indexa gastos de remediación lítica, pérdida de stock hidrobiológico y compensaciones directas a comunidades protegidas por el Convenio 169 de la OIT.

La implementación de la *Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA)* y el despliegue de fiscalización permanente *in situ* no demandan recursos adicionales al Tesoro

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

Público. Las entidades involucradas (DICAPI, OEFA, OSINERGMIN) ejecutarán las acciones con cargo a sus respectivas partidas presupuestarias asignadas, configurando un gasto de redistribución de personal e interoperabilidad tecnológica a cero costo para el erario nacional.

La implementación de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) desmaterializa los procesos administrativos, transformando el antiguo modelo de “inspecciones de gabinete” —propenso al riesgo moral y la selección adversa— en un sistema de despacho digital sustentado en Declaraciones Juradas Electrónicas e interoperabilidad en tiempo real. Esto genera un ahorro neto cuantificable en horas-hombre y previene paralizaciones de flota no programadas. El despliegue de la PDCFA y las acciones de fiscalización in situ no demandan recursos adicionales al Tesoro Público. Las entidades competentes (DICAPI, OEFA y OSINERGMIN) absorberán estas funciones con cargo a sus respectivas partidas presupuestarias institucionales, mediante una redistribución estratégica de personal y optimización tecnológica.

La exigencia de un diseño de propulsión bimotor redundante e independiente representa una inversión inicial de capital (CAPEX) para los armadores privados. No obstante, bajo un análisis de severidad y probabilidad, este costo es absorbido eficientemente al internalizar el riesgo de operación.

El costo marginal de equipar un motor de contingencia es sustancialmente inferior al costo esperado de un desastre ambiental originado por naves que queden “al garete”. Conforme al Artículo 8, este escenario acarrea una responsabilidad objetiva, solidaria e ilimitada que indexa gastos de remediación lítica, pérdida de stock hidrobiológico y reparaciones directas a comunidades nativas protegidas por el Convenio 169 de la OIT.

Al mitigar la principal causa raíz de los accidentes fluviales (naves sin propulsión), se reduce drásticamente el riesgo de vertimientos de petróleo y Sustancias Nocivas Líquidas (SNL). De este modo, se protegen los cuerpos de agua, se resguarda el recurso pesquero —matriz proteica esencial de las comunidades indígenas y ribereñas— y se evita la exposición crónica de poblaciones vulnerables a metales pesados.

La flexibilización regulatoria del Arqueo Bruto (AB) faculta a los patrones fluviales nacionales a comandar naves de mayor tonelaje. Esto permite recuperar el mercado de cabotaje y el transporte transfronterizo actualmente cedido a banderas extranjeras, reteniendo el valor agregado de la cadena logística dentro de la economía nacional.

La fiscalización permanente in situ elimina la ventaja informal de operadores que evaden estándares de seguridad, tributos y seguros de responsabilidad civil, nivelando la cancha comercial (*level playing field*) para las empresas formales.

El registro digital obligatorio previo al zarpe optimiza la auditoría de carga instantánea mediante el cruce de información en tiempo real entre DICAPI, SUNAT y la Policía Nacional del Perú (PNP).

El monitoreo sistemático de las rutas fluviales eleva los costos de operación de las economías

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

ilegales, bloqueando los corredores de suministro del narcotráfico y la minería ilegal (tráfico de mercurio y combustible) en las fronteras porosas del país.

4.9. Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional

La iniciativa legislativa, que se dictamina se vincula directamente con las Políticas de Estado, en tanto se alinea de manera orgánica y sistémica con los objetivos del **Acuerdo Nacional**, constituyendo un instrumento legislativo de cumplimiento para la construcción de un Estado descentralizado, eficiente y competitivo. La iniciativa desarrolla mandatos imperativos contenidos en las siguientes Políticas de Estado:

Política 8: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú. La norma fortalece la gobernanza en la Amazonía —región afectada por históricas brechas de integración territorial— mediante un modelo de fiscalización permanente *in situ* coordinado entre el gobierno nacional y las entidades sectoriales autónomas. Al dotar a las Capitanías de Puerto (DICAPI) y a los módulos desconcentrados de herramientas técnicas para un control continuo (24/7), el proyecto promueve un desarrollo logístico armónico que descentraliza las capacidades operativas del Estado y las traslada al núcleo de la cuenca fluvial amazónica.

Política 15: Promoción de la Seguridad Alimentaria y Nutrición. La propuesta ampara de forma directa los derechos colectivos y la subsistencia de las poblaciones ribereñas e indígenas, quienes actúan como usuarios inmediatos de los recursos de las cuencas hidrográficas. Al establecer un régimen de responsabilidad de derecho objetivo, solidaria e ilimitada por contaminación lítica, la norma impide que las externalidades negativas de la industria logística de hidrocarburos sean transferidas a los ciudadanos bajo la forma de degradación de ecosistemas, desabastecimiento del stock hidrobiológico o afectaciones crónicas a la salud pública.

Política 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica. El proyecto introduce herramientas de transformación digital que formalizan el transporte fluvial mediante la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA), mitigando la competencia desleal de operadores que evaden estándares de seguridad. Asimismo, mediante su Primera Disposición Complementaria Final, remueve barreras burocráticas internas al flexibilizar y actualizar el Arqueo Bruto (AB) máximo autorizado para los patrones fluviales peruanos, potenciando la productividad de la marina mercante de bandera nacional.

Política 19: Desarrollo sostenible y gestión ambiental. Al prescribir la obligatoriedad del diseño de propulsión bimotor redundante e independiente para convoyes y naves autopropulsadas que transporten mercancías peligrosas, la ley interviene directamente sobre las causas del riesgo tecnológico en origen. Esto operativiza los principios de prevención y precaución ambiental del Acuerdo Nacional, protegiendo la biodiversidad de los ecosistemas líticos amazónicos y mitigando los vertimientos exógenos que alteran de forma irreversible el hábitat de la región.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

Política 22: Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad. Bajo el principio de neutralidad competitiva y simetría regulatoria, esta medida nivela las condiciones comerciales de la flota nacional frente a las flotas extranjeras que operan en las hidro vías internacionales, garantizando el respeto al Principio de Libertad de Navegación Comercial contemplado en el Convenio Perú-Brasil de 1976. El proyecto evita la fijación de cuotas artificiales de mercado (reservas de carga) que vulnerarían los tratados internacionales vigentes, optando por defender al operador nacional mediante el fortalecimiento de sus capacidades técnicas y el incremento de su participación en el cabotaje regional.

Política 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente. La implementación de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) transiciona el control estatal desde un modelo analógico e ineficaz de "gabinete" hacia una gobernanza digital predictiva basada en la interoperabilidad de datos en tiempo real entre la DICAPI, el OEFA y el OSINERGMIN. Este sistema de gobierno electrónico no solo reduce los sobrecostos y simplifica administrativamente el despacho de zarpe para los administrados formales, sino que optimiza la redistribución y eficiencia del gasto público al no demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

V. CONCLUSIÓN

El **Proyecto de Ley 14706/2025-CR** representa una intervención legislativa con un **alto rigor técnico y constitucional**, diseñada de manera quirúrgica para superar la crisis estructural de la navegación fluvial en la Amazonía peruana. La propuesta logra transicionar con éxito de un modelo de fiscalización reactivo y de gabinete hacia un estándar predictivo y de gestión de riesgos, interviniendo directamente sobre las causas reales de la siniestralidad mecánica y ambiental en entornos lóticos. En términos normativos, el proyecto destaca por los siguientes tres pilares fundamentales:

- **Sostenibilidad macrofiscal y eficiencia.** Respeta estrictamente el artículo 79° de la Constitución y las reglas del *Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029* al no generar gasto público *ex novo*, financiando el despliegue operativo y la interoperabilidad a través de la optimización de los presupuestos institucionales ya asignados a DICAPI, OEFA y OSINERGMIN.
- **Blindaje convencional y comercial.** Resguarda el Principio de Libertad de Navegación de los tratados internacionales vigentes (como el Convenio Perú-Brasil de 1976) al descartar cuotas artificiales de mercado y optar por la **simetría regulatoria**, ampliando lícitamente el Arqueo Bruto autorizado a los patrones fluviales nacionales para devolverles competitividad frente a las flotas extranjeras.
- **Transformación digital y soberanía.** La implementación de la Plataforma Digital de Control Fluvial Amazónico (PDCFA) y el monitoreo satelital en tiempo real no solo desmantelan la asimetría informativa en el control de zarpe, sino que consolidan de forma inmediata la seguridad nacional en fronteras porosas, asfixiando las cadenas de suministro logístico de actividades delictivas como la minería ilegal y el narcotráfico.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 70, literal b) del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 14706/2025-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley regula la navegación fluvial en la Amazonía como una actividad de interés nacional y carácter estratégico, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente, el control territorial, el desarrollo sostenible y la protección de los pueblos indígenas u originarios y comunidades ribereñas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación de la Ley

- 2.1 La presente ley se aplica a todas las actividades de navegación fluvial que se desarrollen en la Amazonía por operadores nacionales y extranjeros, incluyendo el transporte de hidrocarburos, carga y pasajeros, así como a las entidades del Estado con competencias en materia de regulación, supervisión y fiscalización.
- 2.2 Las disposiciones relacionadas con la infraestructura portuaria y las vías navegables se sujetan a las competencias exclusivas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), según corresponda.
- 2.3 Las funciones vinculadas a la seguridad náutica, el control del tráfico acuático, la salvaguarda de la vida humana en el medio acuático y el otorgamiento de las autorizaciones de zarpe son ejercidas con carácter exclusivo y excluyente por la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de conformidad con el Decreto Legislativo 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Los servicios técnico-portuarios y la administración del Sistema de Recepción y Despacho Electrónico de Naves (REDENAVES) corresponden exclusivamente a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el marco de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, asegurando la interoperabilidad mutua y prohibiéndose la duplicidad de trámites administrativos bajo responsabilidad funcional.

Artículo 3. Principios rectores

Las actividades de navegación fluvial se rigen por los siguientes principios rectores:

- a) **Principio de seguridad integral de la navegación.** La navegación debe garantizar condiciones técnicas, operativas, humanas y ambientales que minimicen riesgos de accidentes, protejan la vida humana y eviten daños al medio ambiente y a terceros.
- b) **Principio de prevención ambiental.** Toda actividad debe adoptar medidas anticipadas para evitar la generación de daños ambientales, aun cuando estos no se hayan producido.
- c) **Principio de precaución ambiental.** Cuando exista riesgo de daño grave o irreversible,

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

la falta de certeza científica no debe ser razón para postergar medidas de protección ambiental.

- d) **Principio de responsabilidad objetiva.** Quien realiza una actividad peligrosa responde por los daños causados, independientemente de que haya actuado con dolo o culpa.
- e) **Principio de reparación integral.** El daño ambiental debe ser remediado en su totalidad, incluyendo la restauración del ecosistema, compensación económica y atención a personas afectadas.
- f) **Principio de protección de pueblos indígenas u originarios.** El Estado debe garantizar la protección reforzada de los pueblos indígenas u originarios frente a actividades que afecten su territorio, recursos naturales, salud y cultura.
- g) **Principio de presencia estatal efectiva.** El Estado debe ejercer presencia permanente y activa en el territorio amazónico y sus vías fluviales para garantizar el control de las actividades de navegación, la supervisión, la seguridad y el cumplimiento de la ley.
- h) **Principio de reciprocidad internacional.** Los Estados deben otorgarse trato equivalente en el uso de recursos, transporte y servicios, evitando discriminación entre operadores de distintos países.
- i) **Principio de equidad y trato igualitario.** Todos los operadores deben competir en igualdad de condiciones, sin ventajas indebidas ni discriminación normativa o económica.
- j) **Principio de desarrollo sostenible amazónico.** El desarrollo económico en la Amazonía debe asegurar el equilibrio entre crecimiento económico, protección ambiental y bienestar social.

Artículo 4. Despacho y control de condiciones de seguridad para el zarpe

- 4.1 El proceso de despacho y otorgamiento de la autorización de zarpe se realiza de forma digital, bajo un enfoque de gestión de riesgos a cargo de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- 4.2 Para tal efecto, las declaraciones juradas electrónicas, los reportes técnicos y la validación de las condiciones de seguridad náutica se tramitan obligatoriamente a través del componente portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y del sistema REDENAVES, administrado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), garantizando la interoperabilidad de la información y la simplificación administrativa.
- 4.3 Las inspecciones selectivas o aleatorias, basadas en criterios de riesgo y realizadas por la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, se ejecutan de manera interoperable a través del Módulo Especializado de Trazabilidad Fluvial Amazónica integrado a la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y al REDENAVES.
- 4.4 Queda prohibido requerir al administrado la presentación, en cualquier soporte, de documentos, declaraciones o constancias que obren en dichas plataformas digitales o cuya exigencia suponga la duplicidad de los trámites administrativos de despacho regulados por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), bajo responsabilidad funcional.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- 4.5 La Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas efectúa inspecciones físicas in situ de manera aleatoria o selectiva, en función de perfiles de riesgo, priorizando las naves que transportan hidrocarburos o sustancias peligrosas, a fin de evitar la generación de barreras burocráticas y la paralización del comercio en la cuenca amazónica.

Artículo 5. Suspensión de zarpe u operaciones por riesgo grave

- 5.1 La Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas puede suspender el zarpe o las operaciones de una nave únicamente cuando se constate de forma objetiva la existencia de una condición de riesgo grave e inminente para la vida humana, la seguridad náutica o el ambiente acuático. Dicha medida debe sustentarse en actas de inspección física in situ que describa técnicamente la deficiencia insubsanable de la nave, o en alertas, avisos de capitanía o informes meteorológicos e hidrológicos oficiales emitidos por la autoridad competente.
- 5.2 Se prohíbe la suspensión de operaciones o zarpe invocando razones de incertidumbre técnica, discrecionalidad o analogía no regulada, o criterios indeterminados que resten predictibilidad al transporte fluvial.

Artículo 6. Requisitos técnicos para las embarcaciones de transporte de hidrocarburos y sustancias peligrosas

- 6.1 Las embarcaciones y convoyes que realicen actividades de transporte de hidrocarburos, combustibles, derivados y cualquier otra sustancia peligrosa en el ámbito fluvial amazónico deben cumplir con estándares técnicos internacionales de seguridad y mitigación de riesgos de contaminación.
- 6.2 Toda embarcación autopropulsada o remolcador de convoy dedicado al transporte de las mercancías indicadas en el párrafo 6.1 está obligada a contar con un doble sistema de propulsión independiente o con un sistema de gobierno principal y auxiliar con aislamiento sistémico de fallas. Las especificaciones técnicas de redundancia estructural se adecuarán a las normas técnicas dictadas por la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, evaluando criterios de potencia, diseño de convoy, arqueo bruto y análisis de riesgo hidromorfológico de la Amazonía, considerando las restricciones hidromorfológicas de la cuenca amazónica y los estándares de la navegación fluvial internacional adaptada. Las unidades de impulsión y gobierno deberán estar configuradas de tal manera que la falla mecánica, eléctrica o estructural de uno de los motores o sistemas no inhabilite la capacidad de maniobra, control y frenado de la nave o convoy.
- 6.3 El reglamento de la presente ley estable de forma expresa los umbrales de arqueo bruto (AB) o de volúmenes mínimos de carga eximentes de esta obligación para las naves menores destinadas al suministro social de combustible, atención médica, conectividad humanitaria o asistencia en comunidades nativas u originarias aisladas.
- 6.4 El incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 6.2 constituye una infracción muy grave en materia de seguridad de la navegación y protección del ambiente acuático. La Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas está

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

facultada para dictar la medida cautelar de suspensión inmediata de operaciones de la nave e impedimento de zarpe, sin perjuicio de las administrativas, civiles o penales a que hubiere lugar; y de las competencias sancionadoras que correspondan al OEFA y al OSINERGMIN de acuerdo con la normativa vigente.

Artículo 7. Fiscalización integral interoperable y gobierno digital

- 7.1 El Estado garantiza el control y la vigilancia permanente de las actividades de navegación fluviales en concordancia con las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas establecidas en el Decreto Legislativo 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, así como de las autoridades ambientales y energéticas de alcance nacional, orientados a la prevención de siniestros ambientales y la seguridad de la vida humana, protección del medio ambiente, control de actividades y represión de actos ilícitos.
- 7.2 Para los efectos del registro, declaración jurada técnica y validación previa al zarpe de naves de hidrocarburos o sustancias peligrosas, la Autoridad Portuaria Nacional y la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas garantizan la implementación de un Módulo Especializado de Trazabilidad Fluvial Amazónica integrado y alojado dentro del componente portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y del sistema REDENAVES. Queda prohibida la exigencia de trámites en plataformas independientes que dupliquen la infraestructura tecnológica vigente del comercio exterior peruano.
- 7.3 Ante contingencias operativas o ausencia comprobada de conectividad a internet en embarcaderos aislados, se autoriza la activación de protocolos de contingencia física o por radiofrecuencia (HF/VHF) ante la capitanía de puerto respectiva, con cargo a la regularización posterior obligatoria en los plazos que establezca el reglamento.
- 7.4 El reglamento de la presente ley regula las competencias concurrentes de supervisión y el procedimiento simplificado de validación digital para no afectar la continuidad del comercio fluvial lícito.
- 7.5 Para efectos de las declaraciones juradas electrónicas registradas en el sistema REDENAVES, el cumplimiento de las condiciones técnicas de seguridad y la vigencia de las pólizas de seguro se rigen bajo los principios de presunción de veracidad y de buena fe del procedimiento administrativo, sin perjuicio de la fiscalización posterior a cargo de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Artículo 8. Responsabilidad ambiental

- 8.1 Toda persona natural o jurídica que participe en actividades de navegación fluvial, incluyendo operadores, transportistas, subcontratistas y las empresas comitentes contratantes del servicio de transporte de hidrocarburos o sustancias peligrosas, responde de manera objetiva y solidaria por los daños ambientales, sanitarios y socioeconómicos generados en el medio acuático, incluyendo derrames de

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

hidrocarburos y afectaciones a ecosistemas y cuerpos de agua.

- 8.2 La responsabilidad solidaria obliga a los agentes de la cadena logística a asumir la reparación integral de los ecosistemas, la mitigación del impacto acuático y las compensaciones directas a las poblaciones afectadas, conforme al Principio de Internalización de Costos y los estándares establecidos en la Ley 28611, Ley General del Ambiente.

Artículo 9. Obligación de reparación integral y remediación socioambiental

- 9.1 El responsable de un daño ambiental está obligado a garantizar la reparación integral, que comprende la contención inmediata del daño, la recuperación del ecosistema afectado, la restauración de las condiciones ambientales y, de ser el caso, la compensación económica por los daños irreversibles, dentro de los plazos establecidos en el reglamento de la presente ley, priorizando en todos los casos la atención inmediata y el auxilio de las poblaciones afectadas, bajo supervisión de la autoridad competente.
- 9.2 La remediación socioambiental debe ser integral e incluir la recuperación de fuentes de agua, flora y fauna, la implementación de programas de seguridad alimentaria y la atención sanitaria de las poblaciones afectadas, bajo supervisión del Estado.

Artículo 10. Reporte de incidentes

Todo incidente o accidente debe ser reportado de manera inmediata, veraz y completa a las autoridades competentes, constituyendo infracción grave el ocultamiento, subregistro o distorsión de la información.

Artículo 11. Protección de pueblos indígenas u originarios y comunidades ribereñas

- 11.1 El Estado garantiza la protección prioritaria e inmediata de los pueblos indígenas u originarios y de las comunidades ribereñas frente a los riesgos derivados de la navegación fluvial, reconociendo su derecho a la información, participación y protección de sus medios de vida.
- 11.2 En caso de afectación a los pueblos indígenas u originarios y a las comunidades ribereñas, el responsable debe indemnizar de manera directa, oportuna y efectiva a las personas afectadas, incluyendo la compensación por la pérdida de sus recursos naturales, sus medios de subsistencia y las afectaciones a su salud.

Artículo 12. Trato equitativo entre operadores

- 12.1 El Estado garantiza condiciones equitativas para el acceso y el desarrollo de las actividades de navegación fluvial entre operadores nacionales y extranjeros, promoviendo la eliminación de prácticas discriminatorias y la aplicación del principio de reciprocidad en el ámbito internacional.
- 12.2 El Estado peruano no exige ni establece servicios accesorios ni tarifas adicionales a operadores nacionales o extranjeros cuando no exista exigencia equivalente para naves peruanas en jurisdicciones extranjeras.

Artículo 13. Regulación del servicio de practicaaje y pilotaje

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- 13.1 El practicaaje es el servicio especializado de asesoramiento a la navegación, prestado por un práctico debidamente autorizado por la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que consiste en asistir al capitán o patrón de una embarcación en su conducción dentro de zonas de navegación restringida, de riesgo o de especial complejidad, sin sustituir su autoridad de mando, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y la seguridad de la navegación.
- 13.2 El practicaaje constituye un servicio de interés público. Su regulación, habilitación y control operativo náutico corresponden a la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el ámbito de sus respectivas competencias vinculadas a los servicios técnico-portuarios, de conformidad con la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- 13.3 El practicaaje puede ser obligatorio en las zonas que determine la normativa vigente. Su prestación se rige por criterios de seguridad, eficiencia, transparencia, no discriminación y reciprocidad internacional, asegurando condiciones equitativas para todos los operadores, conforme a los tratados y acuerdos de navegación fluvial vigentes.
- 13.4 Para efectos de la operatividad fluvial en la cuenca amazónica, se divide técnicamente los siguientes servicios:
- a) **Practicaaje:** Servicio de asesoramiento especializado brindado a los capitanes por prácticos fluviales habilitados por la DICAPI para maniobras complejas en zonas portuarias o de alto riesgo náutico.
 - b) **Pilotaje:** Servicio de conducción técnica en ruta fluvial ejecutado por personal de la Marina Mercante en las categorías de patrón fluvial.
- 13.5 Atendiendo al Principio de Reciprocidad Internacional Efectiva, los servicios de practicaaje o pilotaje no son exigibles ni obligatorios para las embarcaciones de bandera nacional en aguas jurisdiccionales peruanas si el Estado limítrofe de procedencia del operador extranjero no impone idéntica carga regulatoria o económica a las naves peruanas cuando estas surcan sus aguas e hidrovías comunes. Su aplicación se adecuará progresivamente a la brecha física de personal habilitado informada por la Autoridad Marítima.

Artículo 14. Coordinación internacional

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y los sectores competentes, promueve la suscripción e implementación de acuerdos internacionales que faciliten la navegación fluvial, armonicen estándares técnicos y garanticen condiciones equitativas entre los Estados y los operadores involucrados.

Artículo 15. Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica

- 15.1 Se crea el Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica como un mecanismo de coordinación interinstitucional encargado de la supervisión, fiscalización y monitoreo de las actividades de navegación fluvial en la Amazonía.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- 15.2 El Sistema está integrado por las entidades competentes y se articula bajo un enfoque multisectorial, correspondiendo a la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejercer la autoridad de fiscalización y ejecución operativa en el ámbito de sus competencias, en materia de seguridad náutica, control del tráfico fluvial y administración de títulos y licencias.
- 15.3 La actuación de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas no afecta ni se superpone a las potestades sancionadoras específicas y exclusivas ejercidas por el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), garantizando la coherencia institucional y evitando la duplicidad o dispersión normativa.
- 15.4 El Sistema de Supervisión Fluvial Amazónica ejerce rectoría técnica de carácter vinculante sobre las directrices de seguridad náutica, interoperabilidad de datos y control de tráfico acuático común. Esta facultad no restringe, suspende ni condiciona las competencias funcionales, potestades sancionadoras y atribuciones fiscalizadoras autónomas que ostentan el OEFA y el OSINERGMIN en sus ámbitos de competencia.
- 15.5 Las entidades participantes implementan, de manera obligatoria, módulos automatizados de intercambio de información a través del Módulo Especializado de Trazabilidad Fluvial Amazónica, integrado a la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y al REDENAVES, asegurando el intercambio en tiempo real de reportes de incidentes, datos satelitales y resultados de fiscalizaciones posteriores, con la finalidad de optimizar el uso de los recursos públicos sin generar costos fiscales adicionales, bajo responsabilidad funcional.

Artículo 16. Control territorial y seguridad

El Estado garantiza su presencia efectiva y permanente en los ríos amazónicos como parte de la seguridad nacional, asegurando el control del tránsito fluvial, la prevención de riesgos y la rápida intervención ante emergencias.

Artículo 17. Sistema de monitoreo tecnológico de las embarcaciones

- 17.1 Las embarcaciones que operan en el transporte fluvial, en particular aquellas dedicadas al transporte de hidrocarburos o sustancias peligrosas, deben contar con sistemas de monitoreo y trazabilidad en tiempo real que permitan:
- a) La identificación de su ubicación y ruta.
 - b) El control de sus condiciones operativas.
 - c) La detección temprana de incidentes o situaciones de riesgo.
- 17.2 La información generada por dichos sistemas debe ser reportada a la autoridad competente y constituirá parte de la plataforma pública de información prevista en la presente ley.
- 17.3 La Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas realiza evaluaciones de riesgo en el transporte fluvial de pasajeros, carga general e hidrocarburos y sustancias peligrosas, sobre la base de los índices de siniestralidad

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

derivados de averías, incidentes, derrames e infracciones registradas, así como de la información contenida en los reportes e informes emitidos por el OEFA.

Artículo 18. Desarrollo del sistema fluvial

El Estado promueve el desarrollo sostenible de la navegación fluvial mediante inversión en infraestructura, señalización, tecnología, capacitación y modernización de la flota.

Artículo 19. Plataforma de transparencia y acceso a información pública

- 19.1 El Estado implementa una plataforma de información pública sobre navegación fluvial que permita el acceso a datos sobre incidentes, acciones de fiscalización, sanciones y procesos de remediación vinculados a dicha actividad, incorporando, además, la información generada por los sistemas de monitoreo tecnológico de las embarcaciones.
- 19.2 Dicha plataforma incluye información pública relativa al reparto de carga internacional en la cuenca amazónica, asegurando la verificación del cumplimiento de los convenios bilaterales vigentes, en particular el Convenio entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil sobre Transportes Fluviales de 1976.

Artículo 20. Potestad sancionadora y delimitación competencial

- 20.1 Las infracciones a las disposiciones de la presente ley son sancionadas por las entidades del Estado dentro del ámbito de sus competencias, conforme a las siguientes reglas:
- a) La Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce de manera exclusiva la potestad sancionadora respecto de infracciones vinculadas a la seguridad náutica, reglas de tráfico fluvial, dotación mínima, títulos, licencias de tripulantes y omisiones de reporte técnico de zarpe, conforme a la Ley 28356 y su reglamento.
 - b) El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) ejerce de manera exclusiva la potestad sancionadora en materia de impactos, daños y pasivos ambientales derivados de derrames o vertimientos en el ámbito acuático.
 - c) El Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) ejerce la potestad sancionadora en lo referente a las condiciones técnicas y de seguridad de las unidades de transporte de hidrocarburos, combustibles y sus derivados.
- 20.2 Cuando un mismo hecho constituya infracción en más de un ámbito sectorial, cada entidad ejerce su potestad sancionadora respecto de los bienes jurídicos cuya tutela le corresponde, observando el principio de non bis in idem.

Artículo 21. Régimen sancionador

- 21.1 La determinación de las infracciones y sanciones aplicables se rige por las disposiciones señaladas en las leyes y normas especiales de cada entidad competente, sin crear nuevos tipos infractores ni modificar las potestades sancionadoras vigentes.
- 21.2 Para la imposición de las sanciones se aplican obligatoriamente los criterios de legalidad, razonabilidad, imparcialidad y debido procedimiento establecidos en la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE
NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

21.3 Las sanciones incluyen la obligación de ejecutar medidas de contención y remediación en plazos perentorios, bajo apercibimiento de ejecución subsidiaria por el Estado.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Actualización y adecuación normativa de los títulos, licencias y prerrogativas de los patrones fluviales

El Ministerio de Defensa, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), en un plazo no mayor de ciento veinte días calendario contados desde la entrada en vigor de la presente ley, adecua y moderniza el marco normativo reglamentario relativo a las competencias, títulos, licencias y prerrogativas del personal de la marinería fluvial nacional, con especial énfasis en los patrones fluviales.

La adecuación técnico-normativa incorpora mecanismos de ampliación progresiva de las facultades de mando y del arqueo bruto (AB) máximo autorizado para convoyes y naves bajo el mando de patrones fluviales de bandera nacional, mediante procesos de capacitación, certificación de competencias y evaluación práctica in situ, con la finalidad de optimizar la competitividad de la flota comercial peruana en las hidrovías internacionales amazónicas frente a operadores extranjeros.

La implementación de las nuevas exigencias técnicas previstas en la presente ley se realiza de manera progresiva para las naves de bandera nacional, conforme al cronograma que establezca el reglamento, garantizando la continuidad del servicio, la seguridad de la navegación y la neutralidad competitiva en la cuenca amazónica.

SEGUNDA. Mecanismos financieros para la contención y remediación socioambiental

El Poder Ejecutivo evalúa e implementa mecanismos financieros destinados a garantizar la ejecución oportuna de medidas de contención, remediación y restauración ambiental derivadas de actividades de navegación fluvial en la Amazonía, pudiendo utilizar los instrumentos previstos en la legislación ambiental y presupuestaria vigente.

Los mecanismos financieros pueden considerar aportes de los operadores, contratistas y contratantes que intervienen en la cadena logística fluvial, en proporción a su nivel de riesgo y volumen de operaciones, de acuerdo con lo que establezca el reglamento. Dichos aportes tienen carácter irrevocable y son depositados en una cuenta de patrimonio autónomo, afectada exclusivamente a la finalidad de reparación socioambiental.

Los recursos obtenidos a través de estos mecanismos financieros se destinan exclusivamente para la atención de emergencias ambientales, la seguridad alimentaria de las comunidades afectadas y la correspondiente indemnización socioambiental.

La omisión o incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior constituye una infracción y se sujeta a lo dispuesto en el artículo 21 de la presente ley.

TERCERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, con el refrendo de los ministros de Transportes y Comunicaciones, de Defensa, del Ambiente y de Energía y Minas, reglamenta la presente ley en un plazo de ciento



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 14:18:28-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:01:45-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA

veinte días calendario, contado desde su entrada en vigor, garantizando su concordancia con la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, los tratados y los acuerdos de navegación fluvial vigentes, así como con las políticas nacionales y sectoriales aplicables al desarrollo sostenible de la Amazonía.

CUARTA. Adecuación del Texto Único Ordenado del Ministerio de Defensa

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Defensa y a propuesta de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), adecúa el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) en un plazo máximo de sesenta días hábiles, contado desde la entrada en vigor de la presente ley, en lo referido a los derechos de tramitación, en observancia de los principios de legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y no confiscatoriedad.

Se dispone la exclusión de toda tasa, derecho de tramitación o exigencia formal declarada como barrera burocrática ilegal por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), bajo responsabilidad del titular del



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 14:55:51-0500

a la creación, incorporación o modificación de derechos de tramitación se sujeta estrictamente a lo dispuesto por la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, así como a los precedentes administrativos vinculantes emitidos por el INDECOPI, bajo responsabilidad administrativa, civil y, de corresponder, penal de los funcionarios competentes.

QUINTA. Salvaguarda del derecho a la consulta previa

En cumplimiento de lo establecido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Ley 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con el Ministerio de Cultura, garantiza la aplicación obligatoria de los mecanismos de consulta previa respecto de aquellas medidas administrativas, planes, programas, proyectos de infraestructura fluvial, medidas administrativas o decisiones de gestión de la navegación que sean susceptibles de afectar directamente los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios.



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery Eiana FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 13:01:23-0500



Firmado digitalmente por:
Dase cuenta Jose Bernardo FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:36:04-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:17:52-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 10:48:28-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/06/2026 15:49:59-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 09:41:40-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 09:42:09-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 09:52:05-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 10:36:26-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 12:00:17-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:47:55-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady Mercedes FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 12:48:42-0500