



# ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO

“Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Iquitos, 26 de mayo de 2026.

## CARTA N.º 15-2026/AARMAN-IQ-Sec.

Señor:

**JUAN CARLOS MORI CELIS**

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Congresista de la República del Perú  
Congreso de la República

**Asunto : Solicitud de aprobación del Proyecto de Ley de Navegación Fluvial en la Amazonía Peruana — sustento técnico, jurídico y operativo sobre seguridad en el transporte de hidrocarburos, exigencia de doble sistema de propulsión/gobierno (bimotor), control estatal permanente en lotes hidrocarburíferos, reciprocidad en servicios de pilotaje y practicaje, y división justa de la carga transportada conforme al Convenio Perú–Brasil de 1976.**

**Referencia :** Solicitud de una Ley de Navegación Fluvial en la Amazonía Peruana

De nuestra consideración:

La Asociación de Armadores Navieros y Actividades Afines de Loreto (**AARMAN**), inscrita en los Registros Públicos – Sede Iquitos, con RUC N.º 20601686563, con domicilio legal en jirón Morona N.º 354, distrito de Iquitos, provincia de Maynas, departamento de Loreto, debidamente representada por su Presidenta y Gerente General, **Carmen Raquel Núñez Rengifo**, identificada con DNI N.º 05325317; y en ejercicio del derecho de petición reconocido en el artículo 2 inciso 20 de la Constitución Política del Perú, así como de conformidad con la Ley N.º 27444 y la Ley N.º 27806, nos dirigimos respetuosamente a usted para expresar lo siguiente:

En el marco de la **Mesa de Trabajo sobre Facilitación del Comercio Transfronterizo y Reciprocidad Fluvial entre Perú y Brasil**, realizada el **22 de mayo de 2026 en la Sala N.º 3 del Edificio Haya de la Torre del Congreso de la República**, AARMAN expuso la problemática del transporte fluvial de hidrocarburos en la Amazonía peruana. A continuación, se desarrolla el sustento técnico, jurídico y operativo de nuestras peticiones formales en respaldo al Proyecto de Ley de Navegación Fluvial en la Amazonía promovido por su despacho:

## **I. OBJETO Y URGENCIA DE LA LEY**

El proyecto regula integralmente la navegación fluvial amazónica como actividad de interés público, corrigiendo vacíos críticos en seguridad técnica, responsabilidad ambiental, protección de pueblos indígenas y —con especial urgencia— las graves asimetrías en el transporte fluvial binacional Perú–Brasil. La Amazonía peruana cuenta con más de 14,000 km de ríos navegables que concentran el flujo estratégico de hidrocarburos. Los cinco siniestros documentados por AARMAN entre 2022 y 2026 evidencian que la ausencia de estándares técnicos preventivos y de reciprocidad bilateral genera derrames reincidentes con consecuencias devastadoras para las comunidades amazónicas.

## **II. DIAGNÓSTICO URGENTE: SINIESTROS DOCUMENTADOS 2022–2026 EN RÍOS AMAZÓNICOS PERUANOS**



# ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO

“Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

**△ DATO OFICIAL — 1,462 derrames registrados entre 1997–2023 (OEFA/Osinergmin/CNDDHH). En 2025–2026: nuevas emergencias confirmadas.** Solo entre 2021 y 2023 se reportaron 460 emergencias. En 2025, OEFA registró cuatro emergencias en el Oleoducto Norperuano (Infobae, 25/04/2025). En 2026: derrame en río Marañón el 07/03/2026 por falla técnica de barcaza brasileña GOIAS 3000 (RPP, 09/03/2026; OEFA) y derrame de 285 barriles en río Amazonas el 10/04/2026 por encallamiento del convoy PETRONORTE 2 + NAVETRANS 16, con +4,000 afectados (INDECI Reporte N.º 5740-19/04/2026; Andina, 22/04/2026). El 65.4% de los derrames en lotes amazónicos se origina en fallas operativas.

**Evidencia documental:** La cronología completa de los 5 siniestros (2022–2026), con descripción técnica, fotografías e informes periciales, obra en la **Carta N.º 013-2026/AARMAN-IQ-Sec.**, a la que se remite en todos sus términos.

El siniestro del **CAP. BRAVO V (noviembre 2025)** es especialmente revelador: la embarcación brasileña quedó a la deriva (al garete) en la boca del río Puinahua. El Perito Marino Fernando Ruiz Mazzotti (Informe N.º 002/2026) certifica que esas fallas son la causa directa de varaduras.

El siniestro del **10 de abril de 2026 en el río Amazonas (PETRONORTE 2 + NAVETRANS 16, empresa LM Navegación, Brasil):** 285 barriles confirmados por OEFA, +80 km de ríos contaminados (Yanashi y Oroza), +4,000 pobladores Yagua y Kukama sin agua potable por varios días. La empresa **ATLANTIC** —operador peruano— reportó 7 barcasas desafectadas en 2025 con pérdida de 138,762.62 BBLs no movilizados.

### III. PRINCIPIOS RECTORES REFORZADOS — ARTÍCULO 3 DEL PROYECTO

Los siguientes principios del Artículo 3 del proyecto quedan reforzados con las obligaciones técnicas y operativas que se exponen a continuación:

- **Seguridad integral de la navegación:** Toda embarcación que transporte hidrocarburos DEBE contar con dos motores independientes (bimotor) o dos sistemas de gobierno autónomos.
- **Prevención ambiental:** Las medidas preventivas se adoptan ANTES del zarpe. La autorización queda condicionada a la verificación del doble sistema operativo. No se autorizará zarpe con neblina o condiciones hidrometeorológicas adversas sin confirmación del funcionamiento de ambos sistemas.
- **Precaución:** La carga de la prueba de seguridad recae en el operador. Si no demuestra funcionamiento pleno de ambos sistemas, la embarcación no zarpa. Aplicable a operadores peruanos y brasileños sin excepción.
- **Protección de pueblos indígenas:** Los pueblos amazónicos (Kukama, Yagua, Achuar, Kichwa) dependen de los ríos para alimentación, agua y cultura. Los derrames de 2024–2026 han destruido fuentes de pesca y dejado sin agua potable a miles de familias. Toda embarcación de hidrocarburos en zonas indígenas debe cumplir los estándares bimotores y el plan de contingencia activo, conforme al Convenio OIT 169 y el Acuerdo de Escazú (D.S. 007-2021-RE).
- **Presencia estatal efectiva:** DICAPI, OEFA y Osinergmin ejercerán control directo y permanente en los lotes hidrocarburíferos (Lote 95, terminal Upland Oil & Gas y zonas críticas). La DICAPI otorgará dispensa temporal de facultades a patronos fluviales peruanos en convoyes de más de 3,000 TN de arqueo bruto.
- **Desarrollo sostenible amazónico:** Este principio incluye expresamente: (a) obligación de doble sistema bimotor/gobierno para prevenir derrames; (b) respeto de la división justa de la carga transportada en un 50% por bandera —peruanos y brasileños—, conforme al Convenio Perú–Brasil de 1976, corrigiendo la desproporción de 12



# ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO

“Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

empresas brasileñas frente a solo 3 peruanas habilitadas; y (c) eliminación de cobros asimétricos de practicaje o pilotaje que distorsionan la competencia.

## IV. EXIGENCIA TÉCNICA: DOBLE MOTOR O DOBLE SISTEMA DE GOBIERNO (Art. 6 reforzado)

Se propone incorporar en el **Artículo 6** del proyecto el siguiente párrafo expreso:

**Texto propuesto — Artículo 6, párrafo adicional:** *“Las embarcaciones y artefactos fluviales destinados al transporte de hidrocarburos o sustancias peligrosas en la Amazonía peruana deberán contar obligatoriamente con dos (2) motores independientes (bimotor) o con dos (2) sistemas de gobierno autónomos, conforme a la Regla 29, Capítulo II-1 del Convenio SOLAS, de modo que la pérdida de funcionamiento de uno de ellos no genere pérdida total del control navegacional. Esta exigencia aplica a operadores nacionales y extranjeros —incluyendo los empujadores de bandera peruana y brasileña que operen en lotes hidrocarburíferos— y será verificada como condición previa e indispensable para la autorización de zarpe. El incumplimiento constituye infracción muy grave y determina la suspensión inmediata de operaciones.”*

**Evidencia técnica:** Obra en la Carta N.º 013-2026/AARMAN-IQ-Sec., a la que se remite en todos sus términos.

## V. CONTROL ESTATAL PERMANENTE EN LOTES HIDROCARBURÍFEROS (Art. 7 reforzado)

El **Artículo 7** del proyecto crea zonas de control permanente. Se refuerza con el siguiente protocolo mínimo para lotes donde operen empujadores de hidrocarburos:

- **Supervisión in situ 24/7:** DICAPI, OEFA y Osinergmin con presencia física permanente en terminales fluviales y lotes activos de Loreto y Ucayali.
- **Registro digital antes de cada zarpe:** El operador cargará el reporte de funcionamiento de ambos motores/sistemas de gobierno, con firma del personal técnico responsable.
- **Verificación independiente del Estado:** La autoridad realizará revisión técnica in situ, independiente del reporte del operador, sin aceptar declaraciones juradas no comprobadas.
- **Plan de contingencia activo:** Cada empujador dispondrá del plan de respuesta actualizado, incluyendo puntos de recaudo y protocolo de **suministro inmediato de agua segura a comunidades**.
- **Registro público de incidentes:** Todo incidente se reportará en la plataforma pública del Art. 18 dentro de las 6 horas de ocurrido (SINPAD/INDECI).
- **Dispensa temporal DICAPI:** DICAPI otorgará dispensa temporal de facultades a los patronos fluviales peruanos en convoyes de más de 3,000 TN de arqueo bruto (Carta N.º 013-2026).

## VI. ASIMETRÍA EN PRACTICAJE Y PILOTAJE: INCUMPLIMIENTO DEL CONVENIO PERÚ-BRASIL 1976

AARMAN ha documentado ante DICAPI cobros asimétricos de pilotaje en aguas peruanas sin reciprocidad real, vulnerando los **Artículos II, III, IV y VI del Convenio Perú-Brasil sobre Transportes Fluviales del 5 de noviembre de 1976**. El Convenio establece que cada Estado debe otorgar a los operadores del otro Estado condiciones equivalentes en materia de practicaje, pilotaje, remolque y servicios auxiliares.

**Situación asimétrica documentada:** Los 12 operadores brasileños que navegan ríos peruanos (Amazonas, Marañón, Putumayo) pagan pilotaje. En contraste, los 3 operadores



# ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO

“Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

peruanos en aguas brasileñas NO pagan el servicio de pilotaje equivalente —Brasil no aplica ese cobro de forma simétrica en su Amazonía—, generando una ventaja operativa no recíproca que viola directamente los Arts. II y VI del Convenio de 1976 (documentado en Carta N.º 013-2026/AARMAN-IQ-Sec.).

## VII. DESEQUILIBRIO EN LA DIVISIÓN DE CARGA 50/50: PERJUICIO PARA OPERADORES PERUANOS

El Convenio Perú–Brasil de 1976 consagra la división equitativa de la carga transportada (50% por bandera). Los datos operativos de AARMAN revelan que esta distribución no se cumple: **Brasil opera con 12 empresas navieras habilitadas en la ruta binacional, mientras que Perú cuenta solo con 3** —desproporción estructural 4 a 1—. Un convoy peruano de 4 empresas transportó en una vuelta operativa 682,914.62 BBLS (fuente: empresa ATLANTIC para AARMAN); la flota brasileña supera consistentemente ese volumen por número de operadores. Con esta asimetría, Brasil captura de facto más del 50% estipulado en el Convenio de 1976 — incumplimiento estructural.

**Capacidad real no utilizada (Convoy RODRIGO XIX — Empresa ATLANTIC):** De las 5 barcas analizadas, con capacidad total de 126,476.08 BBLS, solo se transportaron 110,889.68 BBLS — déficit de 15,586.40 BBLS (12.32% de subutilización). Los casos más graves: A/F PACÍFICO XXVII utilizó solo el 53.23% de su capacidad (9,820.77 BBLS ociosos) y A/F DON JORGE II dejó sin mover 5,765.63 BBLS (13.10%). Esta subutilización no responde a falta de carga disponible, sino a trabas operativas y cobros asimétricos que afectan desproporcionadamente a los operadores nacionales, agravando el incumplimiento del 50/50 del Convenio de 1976. (Fuente: Empresa ATLANTIC — uso exclusivo de AARMAN Loreto.)

## VIII. BASES LEGALES QUE RESPALDAN LA INICIATIVA

- **Constitución Política, art. 2.22:** Derecho a un ambiente equilibrado; fundamento de las exigencias técnicas preventivas y obligaciones de remediación.
- **Constitución Política, art. 44:** Deber del Estado de proteger a la población — incluye control efectivo de operaciones fluviales de alto riesgo.
- **Constitución Política, art. 89:** Protección de comunidades nativas afectadas por derrames.
- **Ley N° 28611 — Ley General del Ambiente, art. VII:** La falta de certeza científica no justifica omitir medidas preventivas ante riesgo de daño grave o irreversible.
- **Ley N° 26221 — Ley Orgánica de Hidrocarburos, art. 80:** Obligación de prevención y control de impactos ambientales en actividades de hidrocarburos.
- **Convenio SOLAS, Cap. II-1, Regla 29:** Todo buque con cargas peligrosas debe contar con sistemas de gobierno principal y auxiliar independientes.
- **Convenio Perú–Brasil sobre Transportes Fluviales (5 nov. 1976), arts. II, III, IV y VI:** Principio de reciprocidad en practicaje y pilotaje; división justa de carga 50/50. Incumplido conforme a los datos documentados.
- **Tratado de Cooperación Amazónica (TCA/OTCA 1978/1995):** Marco de cooperación ambiental y de transportes entre países amazónicos.
- **Acuerdo de Escazú (D.S. 007-2021-RE):** Acceso a la información, participación pública y justicia en asuntos ambientales.
- **D.S. N° 039-2014-EM, art. 66-A:** Obliga a ejecutar acciones de primera respuesta inmediata ante derrames, incluyendo suministro de agua segura.



# ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO

“Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- **D. Leg. N° 1147 (DICAPI):** Faculta a las capitanías a supervisar emergencias in situ y paralizar actividades ante riesgo ambiental.
- **DS N° 028-DE/MGP (Reglamento DICAPI):** Faculta el control de practicaje, pilotaje y condiciones técnicas de naves.
- **RM N° 872-2025-MTC/01.02:** Exige modernizar el marco regulatorio del transporte fluvial — habilita estándares técnicos reforzados para hidrocarburos.
- **Informe 'Las sombras de los hidrocarburos' (OEFA/Osinergmin/CNDDHH, 2024):** 1,462 derrames confirmados entre 1997–2023. Acredita la urgencia alegada por AARMAN.
- **INDECI Reporte Complementario N.° 5740 — 19/04/2026:** 285 barriles derramados en río Amazonas, +4,000 afectados, comunidades Yagua y Kukama. Código SINPAD 262584.

## IX. MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA CORREGIR ASIMETRÍAS Y PREVENIR DERRAMES

- **Bimotor obligatorio (art. 6):** Para todo empujador de hidrocarburos —peruano o brasileño— como condición previa de zarpe, conforme a SOLAS Cap. II-1 Reg. 29. Verificación in situ por DICAPI.
- **Control permanente en lotes (art. 7):** Presencia 24/7 de DICAPI, OEFA y Osinergmin en Lote 95, terminal Upland Oil & Gas y zonas críticas, con registro digital previo a cada zarpe.
- **Reciprocidad en practicaje y pilotaje (art. 13):** Trato equivalente al que Perú otorga a sus operadores, activando la Mesa Binacional solicitada por AARMAN (Grupo Binacional Perú–Brasil, MRE).
- **Verificación del 50/50 (art. 12):** Registro binacional de cargas con reporte semestral para detectar y corregir desequilibrios entre banderas.
- **Plan de habilitación de operadores peruanos:** El Estado promoverá la habilitación de nuevas empresas navieras peruanas para equilibrar la desproporción 12 vs. 3 frente a Brasil.
- **Transparencia y publicación de informes:** OEFA, DICAPI, Osinergmin, MINEM, ANA y FEMA publicarán análisis de agua, sedimentos y resultados de remediación por derrames de 2024–2026, conforme al Acuerdo de Escazú y la LGA.
- **Dispensa temporal DICAPI:** En convoyes de más de 3,000 TN de arqueo bruto, para garantizar la competitividad del transportista fluvial nacional.

## X. RECOMENDACIONES AL CONGRESISTA JUAN CARLOS MORI CELIS

1. Incorporar en el Art. 6 el texto propuesto de bimotor obligatorio (SOLAS Cap. II-1 Reg. 29) para embarcaciones de hidrocarburos, sin excepción para operadores peruanos ni brasileños; los estándares técnicos para el transporte fluvial de hidrocarburos suelen ser dictados por DICAPI, Osinergmin y el MINEM.
2. Reforzar el Art. 7 con el Protocolo de Control Permanente en Lotes: presencia física real 24/7 de DICAPI, OEFA y Osinergmin en Lote 95, terminal Upland Oil & Gas y zonas críticas de carga.
3. Añadir en el Art. 3: (a) 'redundancia técnica bimotor/doble gobierno' en el Principio de Seguridad Integral; y (b) 'división justa de la carga 50/50 y reciprocidad en practicaje' en el Principio de Desarrollo Sostenible Amazónico.



# ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO

“Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4. Incluir en la Exposición de Motivos los 5 siniestros documentados por AARMAN (2022–2026) y el INDECI Reporte N.º 5740-19/04/2026 como fundamento fáctico oficial e irrefutable de la urgencia de la ley.
5. **Reforzar los Arts. 12 y 13 con mecanismo de verificación semestral del reparto de carga binacional y plazo de 180 días para que el Ejecutivo informe sobre el estado de reciprocidad con Brasil.**
6. **Incorporar la dispensa temporal de facultades a patrones fluviales peruanos (DICAPI) en convoyes de más de 3,000 TN de arqueo bruto, conforme a la petición formal de AARMAN.**
7. **Convocar la Segunda Mesa de Trabajo Binacional con el Grupo Binacional Perú–Brasil (MRE) para acordar reciprocidad en pilotaje, distribución paritaria de carga y reglamento bilateral de navegación fluvial.**

**Conclusión:** Esta iniciativa articula tres frentes urgentes y documentados: **(1)** la exigencia técnica de bimotor / doble sistema de gobierno —certificada por el Perito Marino (Informe N.º 002/2026) y exigida por SOLAS Cap. II-1 Reg. 29— que previene los derrames; **(2)** el control estatal permanente en lotes hidrocarbúricos, superando el modelo reactivo que permitió 1,462 derrames en 26 años y dejó sin agua a más de 4,000 pobladores en abril de 2026; y **(3)** la restitución de la reciprocidad real del Convenio Perú–Brasil de 1976 — en pilotaje y división justa de la carga 50/50—, protegiendo la competitividad de los 3 operadores peruanos frente a las 12 empresas brasileñas que hoy dominan la ruta binacional. Juntos, estos tres ejes hacen del Principio de Desarrollo Sostenible Amazónico una norma con fuerza jurídica efectiva.

La presente solicitud se formula en tutela de los legítimos intereses de la industria naviera peruana de la Región Loreto y en defensa de la plena vigencia de los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano. Quedo a disposición del Despacho para alcanzar la documentación sustentatoria adicional que se estime necesaria.

Hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi mayor consideración y estima.

Atentamente,

ASOCIACIÓN DE ARMADORES NAVIEROS  
Y ACTIVIDADES AFINES DE LORETO AARMAN  
.....  
**Carmen Raquel Nuñez Rengifo**  
**PRESIDENTE**