



TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN 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

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

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

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

- 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, la compensación económica y la 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 la 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.
- 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

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

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 describan 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 adecuan 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 deben 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 los volúmenes mínimos de carga eximentes de esta obligación para las naves menores destinadas al suministro social de combustible, la atención médica, la conectividad humanitaria o la asistencia en pueblos indígenas u originarios aislados.
- 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 facultada para dictar la medida cautelar de suspensión inmediata de operaciones de la nave e impedimento de zarpe, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles o

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

penales a que hubiere lugar; y de las competencias sancionadoras que correspondan al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) y al Organismos Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (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, orientadas a la prevención de siniestros ambientales y la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente, el control de actividades y la 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 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

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN 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, la participación y la 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 practicaje y pilotaje

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN 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 dividen técnicamente los siguientes servicios:
- a) **Practicaaje.** Servicio de asesoramiento especializado brindado a los capitanes por prácticos fluviales habilitados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (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 adecua progresivamente a la brecha física de personal habilitado informada por la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

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

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

de las actividades 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 la rectoría técnica de carácter vinculante sobre las directrices de seguridad náutica, interoperabilidad de datos y control del tráfico acuático común. Esta facultad no restringe, suspende ni condiciona las competencias funcionales, las potestades sancionadoras ni las 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.

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

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 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

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

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.
- 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 arqueado 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 el incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior constituye una infracción

**TEXTO SUSTITUTORIO DEL DICTAMEN RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 14706/2025-CR QUE PROPONE LA LEY
DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EN LA AMAZONÍA**

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 veinte días calendario contados 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 de Procedimientos Administrativos

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, contados 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 pliego.

La creación, incorporación o modificación de derechos de tramitación se sujeta estrictamente a lo dispuesto en 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, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), 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.



Juan Carlos Mori Celis

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Lima, 13 de julio de 2026.

Sustento: Se recogen correcciones gramaticales sugeridas por el Área de Técnica Legislativa.