



MATERIAL DE CAPACITACIÓN · CURSO 3 DE LA RUTA DE AGENCIAMIENTO FLUVIAL

Marco Institucional del Agenciamiento Fluvial

Qué autoridad decide, mediante qué sistema y cuándo corresponde escalar

Amazonía peruana · Loreto y Ucayali · Corredor Manaos–Santa Rosa–Iquitos

Competencia, no costumbre: son decisiones independientes que no se sustituyen entre sí.

Duración 7 horas · Seis charlas y caso integrador

Objetivo, alcance y nota de nivel

Competencia general

Identificar, ante cualquier evento o trámite de una escala fluvial, la autoridad competente, su base legal, el acto que emite, el canal por el que se gestiona, la evidencia que debe conservarse y la ruta de escalamiento aplicable.

A quién va dirigido

Agentes fluviales de campo, procuradores operativos, coordinadores de operaciones, personal administrativo y documental, personal nuevo, supervisores y jefaturas.

Las seis charlas

- 1 El sistema institucional: competencia, no costumbre
- 2 MTC, APN y autoridades portuarias regionales
- 3 DICAPI y las Capitanías de Puerto
- 4 SUNAT – Aduanas
- 5 Migraciones, sanidad y demás entidades concurrentes
- 6 Interfaz Brasil-Perú y matriz de escalamiento

45 min

75 min

60 min

75 min

60 min

75 min

Nota de nivel y uso

Curso de capacitación operativa: no es asesoría legal ni sustituye los procedimientos internos de la empresa ni los instructivos de cada autoridad, terminal o sistema.

Los anexos funcionan como método de consulta y no como catálogo de producción. Varias celdas dependen de la jurisdicción y forman parte del backlog de validación que debe cerrarse con las entidades antes de publicar listas definitivas.

Las competencias no se superponen

Una escala fluvial activa simultáneamente varias potestades públicas distintas, que se ejercen sobre el mismo objeto físico —una nave con su carga y su tripulación— pero sobre materias distintas.

Portuaria

El sistema portuario y la recepción, permanencia y despacho de la nave.

Marítima

Que en el Perú comprende también el ámbito fluvial y lacustre: seguridad de la vida humana, navegabilidad, protección del medio acuático y policía.

Aduanera

La nave y la carga en materia de comercio exterior.

Migratoria

El ingreso y la salida de personas.

Sanitaria

El riesgo para la salud pública.

Que la autoridad portuaria haya recibido a la nave no significa que la aduanera haya autorizado nada; que la sanitaria haya otorgado libre plática no significa que la nave pueda zarpar.

El costo de equivocarse de ventanilla tiene cuatro componentes que se suman

1

Tiempo perdido

En la gestión inútil ante la entidad que no era competente.

2

Plazo consumido

El mayor: el plazo ante la entidad que sí era competente siguió corriendo mientras se gestionaba en otra parte.

3

Credibilidad

La agencia informó al principal que el asunto estaba en trámite, y estaba en trámite en el lugar equivocado.

4

Detección tardía

El peor escenario: la entidad incorrecta no siempre advierte de inmediato que no le corresponde, y el plazo se consume completo.

Las seis preguntas de toda intervención

Sirven para caracterizar la intervención de cualquier institución en cualquier momento del ciclo. Son las columnas del mapa institucional.

1 ¿Cuál es su base legal?

La norma que le atribuye la competencia sobre esa materia.

2 ¿Qué acto emite?

Autorización, aprobación, constancia, verificación, resolución o control. No todos producen el mismo efecto.

3 ¿En qué momento interviene?

Referido a las compuertas G0 a G6 del Curso 2.

4 ¿Qué documentos valida?

Lo que la agencia debe preparar y presentar.

5 ¿Por qué canal actúa?

El medio por el que se gestiona y se recibe respuesta.

6 ¿Qué evidencia conservar?

El rastro que prueba que la gestión se hizo, cuándo y con qué resultado.

Y dos preguntas de riesgo que completan la ficha

Qué situaciones deben escalarse, y qué consecuencia tiene tramitar ante la entidad incorrecta o fuera de plazo.

Producto de la charla

Una matriz de treinta eventos clasificados por entidad, acto y canal. Aplicada como rutina mental, permite responder en segundos ante qué autoridad corresponde gestionar cada situación.

El mapa institucional peruano

	Competencia relevante	Sistema o evidencia
MTC	Política y autorizaciones sectoriales de transporte acuático, operadores, permisos y registros.	Portales sectoriales y mesa de partes.
APN y autoridades portuarias regionales	Sistema portuario, licencias de agencias, recepción, permanencia y despacho portuario.	REDENAVES y VUCE; resoluciones y recibos.
DICAPI y Capitanías	Autoridad marítima, fluvial y lacustre: seguridad, navegabilidad, ambiente acuático y policía.	Canales de la Autoridad Marítima; actas y resoluciones.
SUNAT – Aduanas	Potestad aduanera sobre nave, carga, manifiestos, descarga, carga y control.	Sistemas SUNAT y VUCE; acuses y manifiestos.
Migraciones	Control de ingreso, salida y permanencia de tripulación y pasajeros; permisos.	Registro y control migratorio; constancias.
Autoridad sanitaria	Evaluación sanitaria de la nave y libre plática según competencia y riesgo.	Canal vigente según puerto; acto de libre plática.
SENASA	Control sanitario y fitosanitario de mercancías reguladas.	VUCE y certificados sectoriales.
Completan el cuadro OEFA, OSINERGMIN y los gobiernos regionales y locales. El mapa debe tener una versión por puerto, no una versión nacional única.		

MTC, APN y autoridades portuarias regionales

El MTC y la dirección sectorial

Define la política del transporte acuático y otorga autorizaciones sectoriales, registros y permisos que pueden condicionar una escala concreta. Cuando la habilitación sectorial del transportista afecta a la operación, corresponde verificarla: no es un trámite de la escala, pero su ausencia puede impedirla.

La Autoridad Portuaria Nacional

Responsable del Sistema Portuario Nacional y de la recepción y el despacho de naves. Es contraparte de la agencia en dos planos: como autoridad de la escala y como autoridad de su propia habilitación, porque la licencia de la agencia la otorga la APN.

El despacho portuario lo otorga la APN: no lo otorga la Capitanía, no lo otorga el terminal y no lo otorga la agencia. Y toda nave mercante debe estar representada por una agencia autorizada, salvo las excepciones expresas de los regímenes aplicables.

Licencias, categorías y garantía

Categorización fluvial

Distingue expresamente entre atraque directo y lanchonaje, coherente con la realidad amazónica.

Primera categoría

Según la información consolidada, figuran Iquitos y Yurimaguas.

Segunda categoría

Figuran Pucallpa y Santa Rosa, en Loreto.

Garantía 2026

7 000 dólares para la primera categoría fluvial y lacustre; 3 500 para la segunda.

Por validar con la autoridad: los montos de garantía se fijan anualmente por resolución de la APN y deben verificarse cada año, no copiarse del ejercicio anterior. La categorización fue objeto de modificaciones sucesivas, por lo que la categoría aplicable a cada puerto debe contrastarse con el texto vigente. Y la distribución de actuaciones entre la APN y la autoridad portuaria regional debe verificarse por puerto.

REDENAVES: la norma troncal de la escala

Reglamento para la recepción y despacho de naves, aprobado por Decreto Supremo N.º 013-2011-MTC. Tres aspectos institucionales interesan a este curso.

1

Los lugares habilitados

En tráfico internacional fluvial y lacustre, REDENAVES menciona Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puno.

Operar tráfico internacional en otros lugares requiere justificar la necesidad operacional y coordinar con las autoridades. Es una verificación de la compuerta G0 que se hace ante la APN, no se resuelve internamente.

2

El régimen de anuncio

La Declaración Única de Escala es el instrumento por el que se anuncia la escala ante la APN y que sirve de enlace con otros frentes.

El destinatario del anuncio y el emisor de la aceptación es la autoridad portuaria. Sus plazos se desarrollan en el Curso 2.

3

La actualización de 2025

El D.S. N.º 014-2025-MTC modificó REDENAVES para naves fluviales y lacustres y para el cabotaje.

Desde el 3 de setiembre de 2025, el artículo 43 exige anunciar por Declaración Única de Escala el arribo y el zarpe de toda nave en cabotaje, y el Anexo 14 quedó derogado.

Un instrumento no es una norma permanente: cualquier documento interno que presente el Anexo 14 como vigente debe retirarse de circulación.

Los formularios, anexos, catálogos y pantallas cambian con más frecuencia que las normas que los sustentan, y a veces cambian sin que la norma cambie. Consecuencia operativa: las listas de verificación internas deben tener fecha de verificación y responsable, y revisarse contra la fuente. Una lista sin fecha es una lista que nadie sabe si sigue siendo válida.

DICAPI y las Capitanías de Puerto

La Autoridad Marítima Nacional ejerce sus competencias también en los ámbitos fluvial y lacustre. En el río, la autoridad de seguridad de la navegación es la misma institución que en la costa, y las Capitanías de Puerto son su expresión territorial.

Las cinco obligaciones concretas de la agencia ante la Autoridad Marítima

1

Diligencias administrativas

Las que correspondan ante la autoridad.

2

Informar al buque

Sobre las normas peruanas aplicables en navegación, seguridad y protección del ambiente acuático.

3

Reportar

El arribo y el estado documental de la nave.

4

Transmitir documentos

Y remitir las traducciones que correspondan.

5

Acreditar coberturas

Las exigibles, incluidas las de responsabilidad aplicables al caso.

Informar al buque sobre las normas peruanas no es una cortesía ni un servicio adicional: es una obligación de la agencia, y su cumplimiento debe dejar evidencia. Un aviso al capitán por escrito, con constancia de entrega, es el tipo de documento que nadie echa de menos hasta que se discute si la nave estaba advertida de una restricción.

Incidentes, ambiente y práctico

Los incidentes que afectan a la seguridad de la vida humana, a la navegabilidad o al medio acuático activan su competencia, con obligación de reporte inmediato. El destinatario es la autoridad competente por la materia, no el terminal ni el proveedor involucrado.

Por validar con la Capitanía

Las zonas de practica obligatorio, las condiciones de navegación nocturna y las restricciones estacionales de cada tramo deben confirmarse con la Capitanía correspondiente y con los avisos vigentes: varían por jurisdicción y por condición del río.

DICAPI verifica y APN despacha

Son dos actos distintos, de dos autoridades distintas, en una secuencia determinada.

DICAPI verifica

Previamente las condiciones de seguridad y navegabilidad, conforme a su competencia.



APN despacha

Otorga el despacho portuario, que es el acto que habilita la salida en el marco portuario.

Conocer la secuencia evita dos errores simétricos

Dirigir a la Capitanía una gestión de despacho que corresponde a la APN.

Más costoso: suponer que obtenido el despacho portuario ya no queda nada que verificar en seguridad, o a la inversa.

En una escala con presión de tiempo, saber a quién corresponde cada acto es la diferencia entre gestionar en paralelo lo que puede gestionarse en paralelo y descubrir a última hora que falta un acto que nadie estaba tramitando.

SUNAT – Aduanas

La agencia como representante del transportista

Esa asunción no es automática por atender la escala: debe coincidir con la nominación recibida, con los registros correspondientes y con las credenciales habilitadas. En materia aduanera, la condición de representante tiene consecuencias propias sobre quién responde de las transmisiones y de sus errores.

El manifiesto y sus hitos

El manifiesto y sus documentos vinculados son la representación aduanera de la carga, y su reconciliación con la realidad física es una obligación, no una conveniencia administrativa. El hito de arribo y solicitud de autorización de descarga se cumple dentro de los 60 minutos de producido el arribo.

Tres distinciones que evitan errores caros

1

La Declaración Única de Escala es un dato de enlace, no un sustituto del manifiesto.

Que la escala esté anunciada no significa que la carga esté manifestada. El número se consigna en las transmisiones aduaneras precisamente porque son procedimientos distintos que necesitan vincularse.

2

La aceptación portuaria no equivale a autorización aduanera de una operación de carga.

Son actos de autoridades distintas sobre materias distintas. Es la formulación institucional del «llegar no es poder operar» del Curso 2.

3

Rectificar no es editar sin rastro.

Cada causal, plazo y condición de rectificación debe documentarse. El procedimiento específico gobierna la rectificación del manifiesto y los actos asociados.

Ante un control, la conducta es de colaboración documentada. No procede resolver informalmente una diferencia ni ajustar un documento para que coincida con lo observado: esa conducta, que a veces se presenta como agilidad, compromete la integridad documental.

Carga regulada: la obligación práctica es identificar tempranamente si está sujeta a control sectorial, porque ese control tiene sus propios tiempos y su propio canal. Descubrirlo al arribo suele significar una demora que ya no puede recuperarse.

Migraciones, sanidad y entidades concurrentes

Migraciones

Controla el ingreso y la salida de tripulantes y pasajeros y otorga los permisos que correspondan, incluido el permiso de tierra para extranjeros cuando aplique.

La obligación de la agencia es de conciliación: las listas transmitidas deben coincidir con los documentos de viaje y con los movimientos reales.

Autoridad sanitaria

La libre plática es la decisión sanitaria favorable respecto del ingreso y la operación. No es recepción portuaria y no es despacho.

La autoridad competente y el canal dependen de la jurisdicción, y su exigibilidad depende del viaje, la procedencia y la situación sanitaria del momento.

SENASA

Control sanitario y fitosanitario sobre mercancías reguladas de su ámbito, canalizado habitualmente por la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

La obligación es de identificación temprana y coordinación: reconocer que la carga está sujeta a control, determinar el canal y anticipar los tiempos.

OEFA y OSINERGMIN

Fiscalización ambiental según la materia —donde concurre la Autoridad Marítima en el medio acuático— y supervisión de hidrocarburos y energía.

Cuando la operación involucra combustibles, corresponde confirmar los requisitos aplicables antes de la operación y no durante ella.

El terminal es el actor que más se confunde con una autoridad, precisamente por su cercanía operativa. La programación privada no es autorización pública: el terminal decide sobre su infraestructura; no decide sobre la recepción de la nave, ni sobre la autorización de descarga, ni sobre el despacho.

Por validar con la autoridad: la autoridad sanitaria competente, el canal vigente para la libre plática y el catálogo de documentos exigibles deben confirmarse por puerto y por procedencia. Los listados históricos son referencia de diseño, no un catálogo inmutable: la exigibilidad se verifica para esta escala concreta, no se deduce de las anteriores.

La interfaz Brasil-Perú

El expediente producido bajo reglas brasileñas es información de continuidad, no autorización peruana. Las autorizaciones brasileñas no producen efectos automáticos en el Perú.

Las contrapartes del otro lado y el dato que debe cruzar la frontera documental

Autoridad marítima y Capitanía Fluvial	Despacho y seguridad de la navegación.	Identidad de la nave, tripulación, certificados, despacho y restricciones.
ANTAQ	Regulación y autorización del transporte acuaviario.	Habilitación del transportista o de la operación cuando resulte exigible.
Receita Federal	Control aduanero de nave y carga.	Manifiestos y documentos, sellos y precintos, situación de la carga y controles practicados.
Polícia Federal	Control migratorio.	Lista final y movimientos de tripulación y pasajeros.
ANVISA	Vigilancia sanitaria y libre práctica.	Declaraciones, certificados, restricciones y eventos sanitarios.
Porto Sem Papel y DUV	Ventanilla de concentración de datos.	Número y estado del expediente y versión de los datos transmitidos.
Agente local y terminal	Coordinación operativa, servicios y entrega del traspaso.	Relación de hechos, hora real de salida, próximas estimadas, pendientes, incidentes y documentos finales.

Este curso no enseña derecho brasileño: enseña a reconocer qué autoridades intervienen del otro lado, qué información producen y qué debe cruzar la frontera documental.

El paquete de continuidad

Un handover pack firmado o validado que el agente local remite y que la agencia recibe como insumo de su propia verificación. Su contenido mínimo son nueve elementos.

- 1 Ficha maestra de la nave, con la versión vigente al zarpe de origen.
- 2 Despacho del puerto anterior y restricciones asociadas.
- 3 Número y estado del expediente en la ventanilla, con la versión transmitida.
- 4 Listas finales de tripulación y pasajeros.
- 5 Documentación de carga, incluidas mercancías reguladas y estado de precintos.
- 6 Certificados de la nave y sus vigencias.
- 7 Servicios prestados y pendientes al zarpe.
- 8 Relación de hechos del puerto anterior e incidentes registrados.
- 9 Contacto permanente del agente local.

Recibido el paquete, la agencia ejecuta su propia compuerta G1: reconcilia los datos maestros con los certificados, clasifica el viaje bajo reglas peruanas y verifica ante las autoridades nacionales. El paquete acelera ese trabajo; no lo sustituye.

Cuando el dato difiere

Si la versión de un dato difiere entre el paquete recibido y lo que se obtiene del capitán, prevalece la confirmación del capitán como fuente, y la diferencia se registra.

La dirección del sistema

El Convenio FAL de la OMI y la Ventanilla Única nacional apuntan a la concentración electrónica de datos y la interoperabilidad. Eso no elimina las competencias: las conecta. Cada autoridad sigue decidiendo sobre su materia aunque los datos entren por un solo punto.

Por validar: los plazos y el funcionamiento concreto de la ventanilla brasileña para el puerto de origen y para la zona de frontera deben validarse con la operación en Brasil.

La matriz de decisión y escalamiento

Ante una situación, determina la primera decisión y el nivel al que se eleva. Las rutas internas se completan con la estructura de cada organización.

	Primera decisión	Escalamiento
Documento de seguridad vencido u observado	No prometer operación ni zarpe; confirmar alcance con el capitán y con la Autoridad Marítima.	Coordinación, gerencia o asesoría, y principal o cobertura según el impacto.
Anuncio de escala rechazado	Leer la causal, corregir en la fuente y retransmitir; registrar la versión.	Mesa de ayuda o APN si persiste; notificar a terminal y autoridades afectadas.
Diferencia de manifiesto	Detener la reconciliación informal; preservar datos fuente y aplicar el procedimiento aduanero.	Especialista aduanero y administración; SUNAT; gerencia y principal.
Evento sanitario a bordo	Informar a la autoridad sanitaria y limitar movimientos según instrucción.	Capitán, sanidad y gerencia; coordinación con Migraciones y APN.
Derrame o accidente	Activar emergencia y avisar de inmediato; proteger vida y ambiente.	Autoridad Marítima, APN y autoridades competentes; cobertura, armador y gerencia.
Instrucción dudosa o indicio de pago impropio	No ejecutar; solicitar confirmación formal y activar el canal de integridad.	Gerencia y asesoría; preservar evidencia.
Discrepancia entre el paquete y la realidad	Registrar la diferencia; tomar como fuente la confirmación del capitán.	Coordinación; agente local del puerto anterior; autoridad competente.

Las dos filas destacadas no admiten gradualidad ni espera: se comunica primero y se documenta en paralelo.

Qué debe recordar el participante

- 1 Las potestades se ejercen sobre el mismo objeto físico pero sobre materias distintas: no se sustituyen entre sí.
- 2 Seis preguntas caracterizan toda intervención: base legal, acto que emite, momento del ciclo, documentos, canal y evidencia.
- 3 El despacho portuario lo otorga la APN. DICAPI verifica previamente las condiciones de seguridad y navegabilidad.
- 4 La Declaración Única de Escala es un dato de enlace, no un sustituto del manifiesto; y rectificar no es editar sin rastro.
- 5 El terminal decide sobre su infraestructura: la programación privada no es autorización pública.
- 6 El expediente del puerto anterior es información de continuidad, no autorización peruana. El paquete acelera la verificación; no la sustituye.

Producto del curso: el mapa de autoridad, competencia, trámite, documento, evidencia y escalamiento, y el directorio funcional por puerto.

Documentos y registros relacionados

Este es el Curso 3 y cierra la ruta. Los actores y sus facultades corresponden al Curso 1; la secuencia y los plazos, al Curso 2.

Curso 1 de la ruta

Fundamentos del Agenciamiento Fluvial: actores, facultades y límites.

Curso 2 de la ruta

Ciclo Operativo del Agenciamiento Fluvial: secuencia de compuertas y control documental.

Informe Base de Investigación

Fuente técnica y normativa del curso, con corte de verificación al 13 de setiembre de 2026.

Mapa institucional por puerto

Autoridad, competencia, trámite, documento, evidencia y escalamiento. Requiere versión por puerto.

Directorio funcional por puerto

Con dueño, suplente, canal, horario y fecha de verificación. Pendiente de consolidación.

Registro de capacitación

Evidencia de asistencia de cada charla.

Advertencia específica de este curso

Los anexos funcionan como método de consulta y no como catálogo de producción. Varias celdas dependen de la jurisdicción y forman parte del backlog de validación que debe cerrarse con las entidades antes de publicar listas definitivas. Los puntos marcados «por validar con la autoridad o procedimiento interno» no deben convertirse en afirmación sin haber cerrado la verificación. Se recomienda trabajar con expedientes reales anonimizados, eliminando datos personales, comerciales y credenciales antes de su uso en aula.