



MATERIAL DE CAPACITACIÓN · CURSO 2 DE LA RUTA DE AGENCIAMIENTO FLUVIAL

Ciclo Operativo del Agenciamiento Fluvial

Compuertas de control G0 a G6, del preaviso al cierre del expediente

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

Una compuerta no es una etapa: es una pregunta que se responde con evidencia.

Duración 7 horas · Seis charlas y caso integrador



Objetivo, alcance y nota de nivel

Competencia general

Ejecutar y controlar una escala fluvial completa mediante compuertas de liberación verificables, identificando en cada una los documentos, plazos, medios, evidencias y riesgos, y gestionando los cambios de dato, las contingencias del medio fluvial y las observaciones de las autoridades.

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, una por compuerta

G0 y G1	Nominación, aceptación y apertura del expediente
G2	Prearribo: anuncios, plazos y gestión del cambio de ETA
G3	Arribo y recepción: cuándo llegó y qué habilita cada acto
G4	Permanencia: operación, servicios, personas, caja e incidentes
G5	Zarpe: verificación, autorizaciones y salida efectiva
G6	Cierre documental, operativo y económico

60 min**90 min****75 min****75 min****60 min****60 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 plazos citados se reproducen tal como fueron verificados, con corte al 13 de setiembre de 2026. No existe un plazo nacional universal para terminal, servicios y coordinaciones locales: debe parametrizarse por puerto obteniendo el instructivo correspondiente.

Las siete compuertas de control

Una compuerta es un punto donde alguien debe responder una pregunta de liberación antes de permitir que la operación avance. Se responde con evidencia, no con impresión.

Pregunta de liberación			No avanzar si...
G0	Aceptación	¿La agencia está habilitada y la nominación define nave, viaje, puerto, principal y alcance?	Licencia, garantía, autoridad del nominante o conflicto de representación no están claros.
G1	Expediente	¿Los datos maestros están completos, consistentes y versionados?	Identificación, bandera, arqueo, calado, tripulación, carga o certificados discrepan entre sí.
G2	Prearribo	¿Se enviaron anuncios, avisos y listas en plazo y se resolvieron los rechazos?	Hay transmisión rechazada, hora estimada sin actualizar o autoridad y terminal no confirmados.
G3	Recepción	¿Se obtuvieron las aprobaciones y condiciones para iniciar operaciones?	Falta libre plática cuando corresponde, falta autorización competente o hay restricción de seguridad.
G4	Operación	¿Carga, servicios, tiempos, incidentes y costos están registrados?	Hay un evento sin responsable, sin evidencia o sin notificación a quien corresponde.
G5	Despacho	¿Documentos, pagos, inspecciones y restricciones están cerrados?	Alguna autoridad mantiene una observación o un impedimento vigente.
G6	Cierre	¿Expediente, relación de hechos y cuenta final concilian con las instrucciones?	Existe gasto sin aprobación, documento sin versión final o reclamo abierto sin reserva de derechos.

El control es quirúrgico: suspende lo que depende del punto pendiente y deja correr lo que no. Detener toda la escala por una observación es tan defectuoso como dejarla avanzar.

G0 — Aceptar o rechazar con fundamento

La aceptación de una nominación es una decisión, no un trámite. Aceptar una escala que la agencia no está habilitada a atender, o cuyo principal no está determinado, crea un problema que ya no tiene solución limpia.

La verificación de G0 tiene cuatro componentes

1

Habilitación

Licencia y categoría vigentes de la agencia para ese puerto y esa modalidad de operación, y garantía vigente según categoría.

2

Autenticidad y alcance

Quién nombra, con qué título, para qué nave y viaje, y con qué servicios comprendidos.

3

Ausencia de conflicto

Que la nave no esté ya nominada a otra agencia para la misma escala.

4

Condiciones y fondos

Las condiciones comerciales acordadas y la provisión de fondos prevista.

Un punto propio del contexto fluvial

En tráfico internacional, la admisibilidad de la combinación puerto–operación debe verificarse expresamente. No todo punto operativo del río admite toda operación internacional, y cuando la operación pretendida no está prevista se requiere justificación de necesidad operacional y coordinación con las autoridades.

Criterio de escalamiento

La duda sobre la habilitación para la combinación puerto–operación, el conflicto de agencia y la imposibilidad de determinar al principal se elevan a coordinación antes de aceptar la nominación, no después.

Cuando la información del principal llega incompleta —situación ordinaria—, la conducta correcta no es esperar pasivamente ni completar por analogía, sino emitir una solicitud estructurada de datos que identifique qué falta, para qué se necesita y para cuándo, registrando la fecha de esa solicitud.

G1 — La ficha maestra y la clasificación del viaje

La ficha maestra nunca se copia de una escala anterior sin confirmación del capitán: el dato heredado es la causa más frecuente de discrepancia detectada tarde.

Los siete bloques de datos maestros

Identidad de la nave

Nombre, matrícula, bandera, tipo, arqueo, eslora, manga, calado, propietario, armador y operador.

Viaje

Puerto anterior y siguiente, horas estimadas, propósito, sitio, derrota, restricciones y composición del convoy.

Seguridad

Certificados aplicables, navegabilidad, dotación, seguros y cobertura, mercancías peligrosas.

Personas

Listas de tripulación y pasajeros, documentos de viaje, altas y bajas, solicitudes de bajada a tierra.

Carga

Manifiesto y documentos de transporte, detalle, peso y volumen, embarcador y consignatario, mercancía regulada.

Sanidad

Declaración de salud y certificados exigibles según viaje y riesgo. No asumir el listado histórico.

Servicios

Sitio, practica, remolque y lanchas, combustible, agua, provisiones, residuos, reparaciones, atención médica.

Identificador único de escala

Desde el primer minuto. Sin él, correos, archivos, órdenes y comprobantes no pueden vincularse.

La clasificación del viaje: seis ejes que son el árbol de decisión de toda la escala

Tráfico

Nacional o internacional

Bandera

Nacional o extranjera

Régimen

Cabotaje u otro

Configuración

Nave aislada o convoy

Modalidad

Atrake directo o transferencia

Carga y personas

General, granel, peligrosa, pasajeros

Un error de clasificación en G1 se propaga silenciosamente a todas las compuertas siguientes: debe quedar registrada, no solo sabida.

G2 — La secuencia del preaviso

Es la compuerta que más se beneficia de una secuencia fija. Nueve pasos, en orden.

1 Validar habilitación

Licencia y categoría para el puerto y la modalidad. En tráfico internacional, verificar la admisibilidad de la combinación puerto-operación.

2 Confirmar y pedir datos

Emitir la confirmación de nominación y la solicitud estructurada de datos al principal y al capitán, bajo el identificador único de escala.

3 Construir la ficha maestra

Y reconciliarla con los certificados, sin copiar de escalas anteriores.

4 Clasificar el viaje

En sus seis ejes, y derivar de ahí las obligaciones aplicables.

5 Calcular los plazos

De anuncio y transmisión que correspondan a esa clasificación.

6 Distribuir una sola versión

La misma versión aprobada de horas, listas y carga a cada frente según su competencia.

7 Monitorear la respuesta

Aceptación, observación o rechazo; resolver la causa en el sistema y registrar hora, responsable y versión.

8 Notificar el impacto

A los demás actores que dependían de la transmisión afectada.

9 Reunión previa al arribo

Con pendientes, responsables, fecha límite y plan de contingencia por nivel del río y por pérdida de conectividad.

El producto de G2 es una hoja: el calendario de anuncios y transmisiones con sus horas límite, identificando cuál de ellas es la más restrictiva.

G2 — Los plazos de anuncio verificados

Corte de verificación al 13 de setiembre de 2026. Deben confirmarse contra el texto consolidado vigente antes de convertirlos en instrucción interna.

Anuncio de escala recepción internacional

Transmisión de la Declaración Única de Escala con 24 horas de anticipación al arribo. Si la travesía desde el puerto de origen dura menos de 24 horas, dentro de las 3 horas posteriores a haber zarpado.

REDENAVES, D.S. N.° 013-2011-MTC, art. 18.

Anuncio de arribo y zarpe cabotaje

Desde el 3 de setiembre de 2025, el artículo 43 exige anunciar mediante la Declaración Única de Escala el arribo y el zarpe de toda nave en cabotaje, nacional o extranjera, por los medios electrónicos de la APN. El Anexo 14 quedó derogado.

REDENAVES, art. 43, modificado por D.S. N.° 014-2025-MTC.

Arribo y autorización de descarga — aduanero

El transportista o su representante transmite el arribo y solicita la autorización de descarga dentro de los 60 minutos de producido el arribo, consignando el número de la Declaración Única de Escala.

Procedimiento SUNAT DESPA-PG.09 vigente.

Rectificación de información de descarga fluvial

Puede aplicar hasta 8 horas después del término de la descarga cuando se cumplen las condiciones del procedimiento.

Procedimiento SUNAT DESPA-PE.09.02 vigente.

El Anexo 14 fue derogado: cualquier material interno que lo invoque como vigente debe retirarse.

Un formulario o un anexo no es una norma permanente: antes de reutilizar una lista de verificación de años anteriores, verificar que su base normativa siga vigente.

G2 — El cambio de ETA, los rechazos y la señal

En la Amazonía el cambio de hora estimada no es una contingencia: es parte del funcionamiento normal. El error no está en que la hora cambie, sino en no propagar el cambio.

1

Confirmar con la fuente

La nueva hora, con el capitán, y registrar el momento en que se conoció.

2

Recalcular

Los plazos que dependían de la hora anterior.

3

Actualizar

El anuncio y las transmisiones que correspondan.

4

Comunicar el impacto

A terminal, servicios y proveedores, sobre ventana y recursos.

5

Versionar

Dejar constancia de la versión anterior y de la nueva, sin sobrescribir el registro.

Versionar no es corregir: la versión anterior debe seguir siendo recuperable, porque es la que explica por qué se hicieron determinadas coordinaciones en su momento.

Una transmisión rechazada no es un trámite pendiente

Es un frente sin cubrir, y el reloj del plazo sigue corriendo. Cuatro movimientos:

- Leer la causal concreta en lugar de reintentar a ciegas.
- Corregir el dato en su fuente, no solo en la pantalla.
- Retransmitir y registrar la nueva versión con su hora.
- Notificar el impacto a los frentes que dependían de esa transmisión.

La pérdida de conectividad se planifica antes de perder señal

Tres preguntas: qué debe quedar transmitido antes de entrar en la zona sin cobertura, quién queda autorizado a decidir mientras dure la interrupción y dentro de qué límites, y cómo se reconstruye el registro al recuperar la comunicación.

La reconstrucción registra cuándo ocurrió el hecho y cuándo se pudo transmitir, con ambas horas. Registrar solo la hora de transmisión deteriora la integridad del expediente.

G3 — ¿Cuándo se produce el arribo?

La pregunta parece trivial hasta que se opera en un río. En un muelle marítimo el arribo coincide con el atraque y nadie discute la hora. En la Amazonía la nave puede no atracar nunca.

Si la nave atraca

El arribo es el atraque.

Si no hay muelle y fondea

El arribo es el fondeo.

Si transfiere a embarcaciones menores

El arribo se determina cuando la primera embarcación menor atraca en el terminal fluvial.

La tercera regla es la que más consecuencias tiene: el reloj de las obligaciones aduaneras no empieza cuando la nave mayor llega a la zona, sino cuando la primera lancha llega al terminal. Quien confunde uno con otro calcula mal el plazo en ambos sentidos: se anticipa innecesariamente o llega tarde.

El hito aduanero de los 60 minutos

Determinado el arribo, el transportista o su representante transmite el arribo y solicita la autorización de descarga dentro de los 60 minutos de producido, consignando el número de la Declaración Única de Escala. La transmisión conforme autoriza la descarga.

Tres precisiones: el número del anuncio debe estar disponible; sesenta minutos es corto con conectividad intermitente, y hay que prever desde el preaviso cómo y desde dónde se transmitirá; y el plazo corre desde el arribo, no desde que el equipo se entera.

Control de identidad de los datos al arribo

Es el momento en que los datos transmitidos se contrastan con la realidad física, y por lo tanto el momento en que aparecen la mayoría de las discrepancias: un tripulante más o menos, un bulto que no coincide, un calado distinto, un certificado que venció durante la travesía.

Regla uniforme: cualquier cambio se registra como nueva versión y se comunica antes de usar el dato. El dato corregido lo provee el capitán; la agencia concilia, canaliza y registra, no genera ni completa.

G3 — Llegar no es poder operar

«La nave llegó» no equivale a «puede iniciar operaciones».

Actos distintos, emitidos por sujetos distintos y en momentos distintos. Ninguno se presume por la existencia de otro.

Ingreso

Recepción

Libre plática

Descarga

Acceso de personas

Maniobra

Operación de terminal

La libre plática es la más malinterpretada

Es la decisión sanitaria favorable respecto del ingreso y la operación. No es recepción portuaria ni despacho, y su exigibilidad depende del viaje, la procedencia y la situación sanitaria del momento.

Por validar con la autoridad

El catálogo de documentos sanitarios exigibles y el canal vigente para la libre plática deben confirmarse para cada puerto y cada procedencia. Los listados históricos son referencia de diseño, no un catálogo inmutable.

Diferencias por tipo de operación

	Atraque directo	Transferencia o lanchonaje
Momento del arribo	El atraque de la nave.	El atraque de la primera embarcación menor; si fondea sin transferir, el fondeo.
Punto de control físico	Único: el sitio de atraque.	Múltiple: la nave mayor, cada embarcación menor y el terminal.
Registro de cantidades	Directo, contra el manifiesto.	Por viaje, con acumulado conciliado contra el manifiesto.
Riesgo dominante	Ventana de terminal y secuencia de operación.	Pérdida de trazabilidad entre viajes, diferencias acumuladas y condiciones del río.

G4 — Permanencia: seis frentes simultáneos

Es el tramo más largo y el que más eventos genera. Cada frente tiene su seguimiento y su evento de escalamiento.

	Qué se sigue	Evento que activa escalamiento
Náutico y seguridad	Amarras o fondeo, calado, nivel del río, clima, restricciones e inspecciones.	Deriva, varadura, avería, contaminación, cambio crítico de nivel o condición insegura.
Carga	Inicio y fin, cantidades, daños, diferencias, viajes de embarcaciones menores y precintos.	Diferencia respecto del manifiesto, daño, derrame, interrupción o control aduanero.
Personas	Movimiento de tripulación y pasajeros, visitas y atención médica.	Ausencia, desembarco no previsto, documento inválido o emergencia sanitaria.
Servicios	Entrega, cantidad, calidad, tiempo y aceptación de cada servicio contratado.	Incumplimiento del proveedor, costo que excede la autorización o afectación de la hora de salida.
Caja	Anticipos, cotizaciones, aprobaciones y facturas.	Fondos insuficientes, gasto extraordinario o indicio de pago impropio.
Información	Relación de hechos, bitácora, correo operativo y estado informado al principal.	Inconsistencia entre sistemas, pérdida de conectividad o instrucción verbal crítica.

La relación de hechos es un documento vivo

Se construye hora a hora durante la permanencia, no se redacta al final. Cronológica y continua, registra el hecho y su fuente, y distingue la hora de ocurrencia de la de conocimiento.

El indicador de calidad de esta compuerta

Al cierre de cada turno, todo evento del día debe tener responsable identificado, evidencia asociada y notificación cursada a quien correspondía.

G4 — Control por viaje e incidentes

Operación por transferencia: control por viaje

No hay un único movimiento contrastable contra el manifiesto, sino una serie de viajes cuya suma debe conciliar. Cada viaje registra la embarcación menor utilizada, la cantidad transportada, la hora de inicio y fin, la condición de la carga y el estado de los precintos cuando corresponda.

Una diferencia detectada en el viaje tres puede investigarse; la misma diferencia detectada al cierre, después de veinte viajes, ya no puede atribuirse a ninguno.

Servicios: dos dimensiones que no se mezclan

La dimensión de servicio —necesidad, proveedor, costo, ventana y evidencia de prestación— se rige por las reglas de control de gasto.

La dimensión de autorización pública es otra cosa: determinados movimientos de personas o de bienes requieren autorización de una autoridad, y haber contratado el servicio no la sustituye.

La agencia puede haber organizado transporte y alojamiento para un tripulante: eso no habilita el movimiento si la autorización no se obtuvo.

Incidentes: qué se hace en la primera hora

1 Alarma

Dar aviso de inmediato.

2 Evaluar antes de actuar

Sin improvisar la respuesta.

3 Comunicar temprano

A quien corresponde, aunque no esté resuelto.

4 Decidir con información

Y no con la urgencia del momento.

No admiten gradualidad ni espera: afectación a personas, contaminación del ambiente acuático, avería con riesgo y detección de posible ilícito. Se comunica de inmediato y se documenta en paralelo. La preservación de la evidencia —fotografías con hora, testigos, estado de las cosas, comunicaciones y tiempos— es lo que resulta imposible de recuperar después.

G5 — El zarpe: verificación y autorizaciones

Es la compuerta donde más presión comercial se concentra y donde, por lo mismo, más importa el orden.

1 Confirmar los datos finales

Hora estimada de salida, calado, próximo puerto, carga final, composición de tripulación y pasajeros, y servicios terminados.

2 Verificar observaciones

Que no existan observaciones vigentes de ninguna autoridad ni de terceros con efecto legal u operativo.

3 Transmitir

Actualizar el anuncio de escala y la documentación de salida dentro del régimen aplicable.

4 Obtener las aprobaciones

La APN otorga el despacho portuario y DICAPI verifica previamente las condiciones de seguridad y navegabilidad.

5 Registrar y distribuir

La hora real de zarpe y la confirmación al principal, a las autoridades y, cuando proceda, al siguiente puerto.

6 Dejar listo el cierre

Con los documentos finales identificados como tales.

DICAPI verifica y APN despacha.

Atribuir a una entidad la decisión de la otra genera gestiones dirigidas al destinatario equivocado en el momento de menor holgura.

El reparto del go / no-go

El capitán decide sobre la navegación. Las autoridades deciden sobre el levantamiento de observaciones. La agencia verifica, informa, gestiona y registra, y en ningún caso autoriza el zarpe ni califica una observación como menor.

Tres condiciones fluviales del zarpe

El nivel del río puede imponer una ventana de salida; la navegación nocturna puede estar restringida en ciertos tramos; y en el corredor internacional la salida genera un paquete de información que la contraparte necesita recibir.

G6 — Los tres cierres

Cierre operativo

Confirma que la nave zarpó, que los servicios terminaron y que no quedan actuaciones pendientes en campo.

El más rápido y el que normalmente se hace bien.

Cierre documental

Consolida el expediente: versiones finales identificadas, acusos archivados, relación de hechos cerrada y validada, incidentes documentados y constancia de las autorizaciones.

El que más se descuida, porque su utilidad no es inmediata.

Cierre económico

Concilia la cuenta final con la proforma aprobada y sus soportes, línea por línea, y produce la rendición al principal.

El que más discusiones genera y el que más depende de los dos anteriores.

El estándar: que una persona ajena a la escala pueda reconstruir, meses después, qué se sabía en cada momento, qué se hizo, quién lo decidió y con qué autorización. La prueba es literal: se entrega el expediente a alguien que no participó y se le piden cinco respuestas sobre la escala. Si no puede, el expediente vuelve a quien lo cerró.

La rendición no es el envío de una cifra

Es la explicación de la escala: resumen de hitos con horas, incidencias y cómo se resolvieron, estado de los pendientes, cuenta final conciliada y observaciones útiles para escalas futuras. Una diferencia explicada al momento es una incidencia; la misma descubierta por el principal semanas después es un problema de confianza.

Reclamos y lecciones aprendidas

Si hay un reclamo abierto, el expediente no se cierra sin dejar constancia de su estado y de la reserva de derechos: cerrarlo sin registrarlo equivale a renunciar a la evidencia que lo sostiene. Y se registra qué salió distinto de lo previsto: el comportamiento real de los plazos por puerto, el efecto del río según la época y el desempeño de los proveedores disponibles.

Qué debe recordar el participante

- 1 Una compuerta es una pregunta de liberación que se responde con evidencia. El control es quirúrgico: detiene el tramo afectado, no toda la escala.
- 2 La ficha maestra no se copia de una escala anterior, y la clasificación del viaje en seis ejes se registra, no solo se sabe.
- 3 El error no está en que la ETA cambie, sino en no propagar el cambio. Versionar no es corregir: la versión anterior sigue siendo recuperable.
- 4 En transferencia, el arribo se produce cuando la primera embarcación menor atraca en el terminal, y desde ahí corren los 60 minutos.
- 5 «La nave llegó» no equivale a «puede iniciar operaciones»: cada actividad requiere identificar qué acto la autoriza y quién lo emitió.
- 6 El expediente cerrado debe permitir que alguien ajeno reconstruya qué se sabía, qué se hizo, quién lo decidió y con qué autorización.

Producto del curso: el flujo por compuertas, la lista maestra de control y el índice del expediente modelo de escala.

Documentos y registros relacionados

Este es el Curso 2 de una ruta de tres. Los actores y sus facultades corresponden al Curso 1; las competencias institucionales, al Curso 3.

Curso 1 de la ruta

Fundamentos del Agenciamiento Fluvial: actores, facultades y límites.

Curso 3 de la ruta

Marco Institucional del Agenciamiento Fluvial: competencias, plataformas y escalamiento.

Informe Base de Investigación

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

Plantillas de trabajo

Preaviso, relación de hechos, cuenta de desembolsos, traspaso y cierre. Pendientes de control de versión interno.

Instructivos locales

De terminal y servicios por puerto. Pendientes de recopilación.

Registro de capacitación

Evidencia de asistencia de cada charla.

Advertencia específica de este curso

Los plazos citados se reproducen tal como fueron verificados en el informe base. No existe un plazo nacional universal para terminal, servicios y coordinaciones locales, que deben parametrizarse por puerto obteniendo el instructivo correspondiente. 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.