



POSICION DE LOS GREMIOS DE LA CARGA EN DEFENSA DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL SECTOR PRIVADO

DEFINICION DE LA POLITICA PORTUARIA NACIONAL

- PRIVILEGIAR LA INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO
- HASTA EL 2004 ENAPU ADMINISTRADOR PORTUARIO BAJO MODELO MULTI OPERADOR.
- El modelo es tener puertos mono operadores

Modelo Multioperador (varios prestadores en el muelle)

- Permite acceso a los operadores logísticos a brindar servicios portuarios a las naves y a la carga.
- No generaba incentivos económicos para la inversión en infraestructura y equipamiento portuario.

Modelo Monooperador (un solo prestador en el muelle)

- Permite que el administrador portuario brinde de manera exclusiva servicios portuarios.
- Genera incentivos económicos para la inversión en infraestructura y equipamiento portuario.
- Los servicios a la nave se cobran a la nave y los servicios a la carga, se cobran a la carga.

DEFINICION DE LA POLITICA PORTUARIA NACIONAL

- **Puertos titularidad pública de uso público: POR LEY ENAPU**
TARIFAS, NO EXCLUSIVIDAD DE SERVICIOS.
- **Puertos de titularidad pública de uso público concesionado: Callao**
Tarifas. Exclusividad de servicios por_
 - a) infraestructura nueva a cuenta y riesgo del concesionario (muelle 11)
 - b) Por inversión mayor al 50% del valor de la infraestructura (muelle norte)En el contrato se otorga exclusividad de algunos servicios, el resto va por competencia regulada por OSITRAN
- **Puertos de titularidad privada : Shougang, Southern, Cementos Lima, Chancay**
 - Exclusividad de servicios.
 - Si da servicios públicos, y no hay competencia, se regula con tarifas por OSITRAN, y si abusa de su posición de dominio (artículo 14 de la Ley) entra INDECOPI

CARTA QUE DA INICIO A LA CONFUSIÓN (15 de agosto 2023)

ESTUDIO OLAECHEA A LA OPINIÓN PÚBLICA

Reciente información periodística señala que existe una acción legal en contra de la operación y puesta en marcha del Terminal Portuario Multipropósito Chancay, en adelante Puerto Chancay, operado por Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., en adelante COSCO. Esto no es exacto, por lo que consideramos necesario explicar el tema.

La Autoridad Portuaria Nacional - APN, emitió el 10 de febrero de 2021 la Resolución de Acuerdo de Directorio No. 0008-2021-APN-DIR otorgando en su artículo 2 una exclusividad a COSCO, en la explotación de los servicios esenciales en la infraestructura del Puerto Chancay, específicamente los servicios marítimos tales como practicaaje y remolcaaje, entre otros, que no son contratados por el operador de un puerto sino por los armadores - dueños de los buques. El cuestionamiento no está referido a los servicios que se prestan desde el momento en que la nave acodera en el muelle, los cuales son de titularidad del operador de dicho muelle.

En atención a la citada exclusividad y al tomar conocimiento de la preocupación de la Asociación Nacional de Prácticos del Perú - ANPRA que ven amenazados sus derechos de acceso y de libre competencia en la prestación del Servicio de Practicaaje en el Puerto Chancay, el Estudio Olaechea realizó una consulta a la APN respecto al cumplimiento de las regulaciones vigentes para el otorgamiento de una exclusividad de tal naturaleza.

La APN dio respuesta al Estudio Olaechea, a través de una carta adjuntando la Resolución de Acuerdo de Directorio No. 0087-2023-APN-DIR de 15 de diciembre de 2023. En dicha carta la propia APN manifiesta que en el artículo 2 de la resolución de Acuerdo de Directorio No. 008-2021-APN-DIR se han incumplido los parámetros legales establecidos por el marco normativo del sector portuario. Además, señaló que debido al tiempo transcurrido había quedado impedida para declarar de oficio la nulidad del otorgamiento de dicha exclusividad. Finalmente, la APN resolvió autorizar al Procurador Público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que se inicien las acciones judiciales contra el acto administrativo que otorga la citada exclusividad en el artículo 2 antes citado.

temas vinculados a la defensa nacional, la seguridad y la protección de la vida humana en las áreas marítima, fluvial y lacustre.

Décimo novena.- El practicaaje, como servicio público profesional especializado, se regula por ley expresa.

Si la preocupación era el practicaaje. Bastaba leer la décimo novena disposición final de la ley de puertos que dice que la misma no regula este servicio , por tanto, la habilitación dicho servicio se sujeta a la norma de practicaaje.

Habría que revisar el Decreto Legislativo 1147 para verificar las condiciones para prestar el servicio y quienes pueden brindarlo

DUEÑO	USO	ORIGEN	NATURALEZA	SERVICIOS	TARIFAS	PROTECCION USUARIOS INTER/FINAL
PUERTO PUBLICO	USO PUBLICO	POR LEY	DOMINIO PUBLICO	COMPETENCIA	SI	OSITRAN
PUERTO PUBLICO CONCESIONADO	USO PUBLICO	POR CONTRATO	DOMINIO PUBLICO	EXCLUSIVO/COMPETENCIA	SI	OSITRAN
PUERTO PRIVADO	USO PRIVADO	ACTO ADMINISTRATIVO	DOMINIO PRIVADO	EXCLUSIVO	NO /salvo 70% a terceros	INDECOPI
PUERTO PRIVADO	USO PUBLICO	ACTO ADMINISTRATIVO	DOMINIO PRIVADO	EXCLUSIVO	SI	INDECOPI

INFORME LEGAL 0340-2023-APN

46. Bajo ese contexto el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN señala que se entiende por Uso Exclusivo a la facultad establecida en los **compromisos contractuales suscritos con el sector privado**, para la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro de dicha infraestructura, por una sola persona jurídica, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos.
47. Sobre el particular, el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuaria Nacional establece que se pueden suscribir con el sector privado (para la administración de una infraestructura portuaria) las siguientes modalidades contractuales: (i) Asociación en Participación; (ii) Contratos de Arrendamiento; (iii) Contratos de Concesión; (iv) Contratos de Riesgo Compartido; (v) Contratos de Gerencia; (vi) Contratos Societarios; y (vii) Otras modalidades establecidas en la legislación.
48. Al respecto, se precisa que el PROYECTO es uno privado de uso público, que se está desarrollando a través de un procedimiento administrativo de otorgamiento de derecho de uso de área acuática, conforme lo detallado en los antecedentes del presente informe; **sin que constituya un compromiso contractual suscrito por el Estado peruano con el sector privado.**

(*) Texto modificado por el [Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022](#), publicado el 17 junio 2008, cuyo texto es el siguiente:

"10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las **modalidades siguientes:**"

- a) Asociación en Participación.
- b) Contratos de Arrendamiento.
- c) Contratos de Concesión.
- d) Contratos de Riesgo Compartido.
- e) Contratos de Gerencia.
- f) Contratos Societarios; y,
- g) Otras modalidades establecidas en la legislación.

CONCORDANCIA: [Ley N° 28521, Art. 3](#)

10.4 Se podrá incluir en los compromisos contractuales las diversas modalidades de ~~financiamiento de la inversión consideradas en la legislación vigente~~ **actuadas** en la

CITA MAL EL ARTICULO 10.3 SOSTENIENDO QUE EL MISMO SOLO PERMITE DAR EXCLUSIVIDAD POR COMPROMISOS CONTRACTUALES, CUANDO LA NORMA HABLA DE CUALQUIER MODALIDAD ESTABLECIDA EN LA LEGISLACIÓN

ARTICULOS DE LA LEY CITADOS

"10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y el fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por Decreto Supremo, y los Gobiernos Regionales por Ordenanza Regional, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley; sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado

11.3 La Autoridad Portuaria ...celebran compromisos contractuales con el sector privado para la explotación de un área de desarrollo portuario o de un área dentro de una zona portuaria, con la finalidad que se desarrolle, construya y equipe por cuenta y riesgo del titular del contrato, una infraestructura portuaria nueva, en cuyo caso se podrá otorgar al sector privado el Uso Exclusivo de dicha infraestructura.

LA APN/APR “podrá entregar temporalmente la administración de un infraestructura”
Es obvio que habla de una infraestructura PUBLICA, porque la APN no podría entregar un bien privado a otro privado

Un puerto concesionado sin exclusividad de servicios, salvo el 11.3 de la ley

POR LO QUE MAL CITA LA NORMA PARA UN PUERTO PRIVADO CUANDO EL SUPUESTO DE LA NORMA ES PARA UN PUERTO DE TITULARIDAD PUBLICA

PUERTOS DE TITULARIDAD PRIVADA DE USO PRIVADO/PUBLICO

DEFINICION DE LA LEY

- **ADMINISTRADOR PORTUARIO:** Persona jurídica, pública o privada, constituida o domiciliada en el país, encargada de la explotación de la infraestructura portuaria. Los Administradores Portuarios podrán prestar los servicios portuarios básicos definidos en el Reglamento de la presente Ley, en la zona portuaria bajo su administración, sin necesidad de obtener para ello una licencia, autorización o permiso adicional. La prestación de los servicios portuarios básicos por parte de los administradores **portuarios privados en los puertos de titularidad y uso público, así** como la explotación de dicha infraestructura, se sujetará a lo dispuesto en los respectivos contratos
- **HABILITACIÓN PORTUARIA:** Acto administrativo por el cual la Autoridad Portuaria Nacional afecta un conjunto de espacios terrestres, área acuática, franjas y terrenos ribereños e infraestructura portuaria, para el desarrollo de actividades **y prestación de servicios portuarios.**

Solo necesitan una habilitación portuaria

Administrador portuario privado de puertos de titularidad y uso público es el **concesionario portuario**

NO DICE QUE LOS PUERTOS PRIVADOS DE USO PUBLICO NECESITAN UN CONTRATO PARA PRESTAR SERVICIOS PORTUARIOS

PUERTOS DE TITULARIDAD PRIVADA DE USO PRIVADO/PUBLICO

Reglamento de la Ley

Artículo 29.- Autorizaciones de uso de áreas acuáticas y franjas ribereñas, habilitaciones portuarias y licencias portuarias

QUIERE DECIR UN INVERSIONISTA PRIVADO PARA UN PUERTO PRIVADO

29.1 Las personas jurídicas que **pretendan desarrollar infraestructura portuaria en áreas acuáticas y franjas ribereñas**, deberán obtener previamente una autorización para el uso de áreas acuáticas y franja ribereña, habilitación portuaria y licencia portuaria

29.2 Las solicitudes de otorgamiento de autorizaciones de uso de área acuática y franja ribereña, así como las de habilitación portuaria y licencia portuaria, se tramitarán conforme a los procedimientos establecidos en este reglamento y de acuerdo a lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

ENTONCES ¿a quién se aplica?
AL PUERTO PRIVADO !!

29.3 LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE SUBCAPÍTULO **NO SON DE APLICACIÓN A LOS TERMINALES PORTUARIOS DE TITULARIDAD Y USO PÚBLICO.**

NO SON DE APLICACIÓN A LOS COMPROMISOS CONTRACTUALES A LOS QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 10º Y 11º DE LA LEY EL RÉGIMEN DE AUTORIZACIONES, HABILITACIONES Y LICENCIAS PORTUARIAS ESTABLECIDOS EN EL PRESENTE SUBCAPÍTULO

POR ESO NO SE NECESITA CONTRATO
PARA DAR EXCLUSIVIDAD

Artículo 56º.- Para la inversión en puertos de titularidad privada **únicamente** se requiere contar con la autorización de uso de área acuática y la **habilitación portuaria** como puerto privado otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente.

REGIMEN DE COMPETENCIA EN PUERTOS DE TITULARIDAD PRIVADA DE USO PRIVADO/PUBLICO

Reglamento

Artículo 62º.- Los servicios prestados en los puertos de titularidad pública o privada de uso público se orientan por los siguientes principios:

- a. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.
- b. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de titularidad pública, en los términos establecidos en la Ley y el presente reglamento.

NO RECONOCE LIBERTAD DE ACCESO EN PUERTO DE TITULARIDAD PRIVADA

POR TANTO
PUEDE SER EXCLUSIVO

REGLAMENTO DE ACCESOS DE OSITRAN

¿QUE PASA SI LA APN NO DICE NADA DE EXCLUSIVIDAD, Y EL PUERTO DE CHANCAY SE NIEGA A DAR ACCESO A UN REMOLCADOR?

Definiciones

k) Entidad Prestadora. Son las **empresas** o grupo de empresas que tienen **la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público**, sean empresas públicas o concesionarias, y que conservan frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios relacionados a esta explotación. Para efectos del ejercicio de las funciones de supervisión de OSITRAN, se considerará también como Entidad Prestadora a aquella que realiza actividades de utilización total o parcial de infraestructura de transporte de uso público, en calidad de Operador Principal, por mérito

Artículo 20 de la LSPN establece que ENAPU es la empresa administradora de puertos publicos

Artículos 10, 11 de la LSPN establece que ,mediante contratos se puede ser administrador de puertos publicos

Por tanto, un puerto privado de uso público no es una entidad prestadora

REGLAMENTO GENERAL DE OSITRAN

INFORME CONJUNTO 0021-2024 IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ-GAU)

Aéreo (en adelante, Ley N° 26917), establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de uso público. Del mismo modo, el artículo 4 de la citada Ley establece que el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

12. Por su parte, el inciso k) del artículo 1 del Reglamento General de Ositrán³, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, REGO) define a la Entidad Prestadora como la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios.

Titularidad legal. ENAPU

Contractual: los concesionados

13. Visto lo anterior, de conformidad con la Ley N° 26917 y el REGO del Ositrán, este Organismo Regulador ejerce su competencia, dentro de las atribuciones establecidas en la normativa sobre la materia, sobre las Entidades Prestadoras que cuentan con título legal o contractual para explotar una infraestructura de transporte de uso público, encontrándose dentro de ellas aquellas Empresas que desarrollen sus actividades dentro de las áreas portuarias destinadas al uso público, tal es el caso de COSCO SPC que, según el artículo 2 de Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2021-APN-DIR, cuenta con el derecho para explotar, de manera exclusiva, los servicios esenciales en la infraestructura portuaria del "Terminal Portuario Multipropósito Chancay".

ERROR No es por titularidad legal ni contractual

RGTO LSPN Art 62 Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas **en los puertos de titularidad pública**, en los términos establecidos en la Ley y el presente reglamento

REGLAMENTO DE ACCESOS DE OSITRAN

¿QUE PASA SI LA APN NO DICE NADA DE EXCLUSIVIDAD, Y EL PUERTO DE CHANCAY SE NIEGA A DAR ACCESO A UN REMOLCADOR?

“Artículo 9 Facilidad Esencial.
Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se considera Facilidad Esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, **que cumple con las siguientes condiciones:**

a) **Es administrada** o controlada por un único o un limitado número de **Entidades Prestadoras;**

Un puerto privado de uso público no es una entidad prestadora no puede brindar una facilidad esencial

Ergo los operadores no tienen acceso al puerto

El otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales a los usuarios intermedios que lo soliciten, por parte de las Entidades Prestadoras, es obligatorio en los casos y supuestos previstos en el presente Reglamento.

¿Porque la ley no dice que el puerto privado de uso público tiene exclusividad en sus servicios?

Porque NO ES NECESARIO QUE LO DIGA

NO HAY ARTICULO EN TODO EL MARCO LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO QUE PROHIBA O RESTRINGA AL PUERTO PRIVADO EN DAR SERVICIOS (solo obligación de tarifas, y no abusar de posición de dominio)

Porque el PUERTO PRIVADO SE RIGE POR MANDATO CONSTITUCIONAL:

Nadie esta obligado hacer lo que la ley no manda, ni impedido de hacer lo que ella no prohíbe

El puerto público concesionado necesita una norma para hacer las cosas

NO HAY VACIO NORMATIVO. HAY DECISION DEL LEGISLADOR DE DARLE LIBERTAD AL INVERSIONISTA PRIVADO. OSITRAN

QUIERE IMPONER UNA BARRERA BUROCRATICA A LA INVERSION PRIVADA EN PUERTOS PRIVADOS

QUERER NORMAR AHORA ES RESTRINGIR LA INICIATIVA PRIVADA.