



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Infraestructura de Transporte  
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

## RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 19 de junio de 2012

Nº 024-2012-CD-OSITRAN

### VISTOS:

La solicitud de interpretación presentada por DP WORD CALLAO S.R.L., recibida con fecha 03 de enero de 2012; el Oficio Nº 563-2012-APN/GG, remitido en copia por la Autoridad Portuaria Nacional con fecha 22 de mayo de 2012, a través del cual remite el Informe Técnico Nº 132-2012-APN/DIPLA-DOMA, de fecha 18 de mayo de 2012; y, el Informe Nº 013-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, de fecha 12 de junio de 2012, emitido por la Gerencia de Regulación, la Gerencia de Supervisión y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN, así como los demás antecedentes del expediente administrativo; y,

### CONSIDERANDO:

Que, mediante escrito recibido con fecha 03 de enero de 2012, DP WORD CALLAO S.R.L. solicitó al Consejo Directivo de OSITRAN el inicio del procedimiento de interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión, señalando que la interpretación correcta del indicador "rendimiento de embarque y descarga" establecido en el tercer apartado del Anexo 3, debe considerar como número de grúas (Ng) el valor ponderado de las grúas que estuvieron "en servicio" efectivo durante el tiempo de operación de una nave (t).

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 008-2012-CD-OSITRAN del 27 de febrero de 2012 se dispuso el inicio del procedimiento de interpretación a pedido de parte del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur, por DP WORD CALLAO S.R.L., con el objeto de interpretar los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio".

Que, mediante Oficio Nº 563-2012-APN/GG, recibida con fecha 22 de mayo de 2012, la Autoridad Portuaria Nacional remitió al Ministerio de Transportes Comunicaciones, con copia a OSITRAN, el Informe Técnico Nº 132-2012-APN/DIPLA-DOMA, el cual contiene el análisis técnico respecto del presente procedimiento de interpretación.

Que, teniendo en consideración que la Autoridad Portuaria Nacional ha suscrito el Contrato de Concesión no solamente en calidad de representante del Ministerio Transporte y



**OSITRAN**  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Comunicaciones sino también a título propio, consideramos pertinente tomar en cuenta el contenido del mencionado Informe Técnico N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA.

Que, en el citado Informe Técnico, la Autoridad Portuaria Nacional concluye que "... la variable "n<sub>g</sub>" (número de grúas pórtico de muelle en servicio) debería considerar la ponderación del tiempo de participación de cada grúa en la operación (...)"

Que, como puede observarse, la posición de la Autoridad Portuaria Nacional se encuentra acorde con la interpretación propuesta por la empresa Concesionaria, en el sentido que "Ng" es el número de grúas ponderado por el tiempo de participación de cada grúa en el tiempo total de operación de una nave.

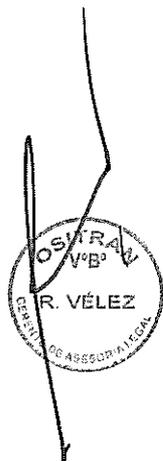
Que, teniendo en consideración que en el Anexo 3 del mencionado Contrato de Concesión no se hace mayor precisión respecto de cómo debe determinarse el número de grúas pórtico de muelle "en servicio", es posible admitir dos interpretaciones sobre el cálculo de esta variable:

- a. Que el número de grúas pórtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, asignadas a cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor, sin considerar el tiempo que cada grúa fue utilizada en ese periodo; o,
- b. Que el número de grúas pórtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, siendo ponderadas por el tiempo que cada grúa fue utilizada en dicho periodo; toda vez que, en la realidad, no todas las grúas son asignadas a cada nave de manera simultánea desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

Que, reconociendo que ambas interpretaciones son posibles de deducir a partir de lo literalmente establecido por el Anexo 3 del Contrato de Concesión, somos de la opinión que la segunda forma de aplicación es la más acorde con la finalidad del contrato, que es la de proveer servicios portuarios más eficientes a los usuarios;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho informe, razón por la cual constituye como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2. del Artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

En virtud de las funciones previstas en el artículo 53° literal d) del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN, aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM y modificado mediante D.S. N° 057-2006-PCM, estando acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 419, de fecha 19 de junio del 2012 y, sobre la base del Informe N° 016-12-GS-GAL-OSITRAN;





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1º.- INTERPRETAR** los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio, en los siguientes términos:

*El número de grúas pórtico de muelle a que se hace referencia en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, debe ser calculado como la suma ponderada de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, siendo los ponderadores el tiempo de operación de cada grúa respecto del periodo de embarque y/o descarga de la nave.*

*Asimismo, interpretar que la variable "t" es un vector fila y la variable "N<sub>g</sub>" es un vector columna. Esto es:*

$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times N_g} \geq 25 \text{ contenedores por hora}$$

Donde:

$$t = (t_1, t_2, \dots, t_n)$$

$$N_g = \begin{pmatrix} N_{g,1} \\ N_{g,2} \\ \vdots \\ N_{g,n} \end{pmatrix}$$

$$N_{g,n} = \frac{t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}{t_n}$$

- NC : es el número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres meses.
- t : es el vector fila de los tiempos de operación de todas las naves atendidas en un trimestre.
- N<sub>g</sub> : es el vector columna del número de grúas efectivamente utilizadas para la atención de cada una de las naves atracadas en un trimestre.
- t<sub>n</sub> : es el tiempo de operación de la nave "n", desde el enganche del primer contenedor hasta del desenganche del último contenedor.
- t<sub>g,n</sub> : es el tiempo de utilización de la grúa "g" durante la operación de la nave "n".
- N<sub>g,n</sub> : es el número de grúas efectivamente utilizadas para atender la nave "n".





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

**Artículo 2°.- LEVANTAR** la suspensión de la tramitación de los procedimientos señalados por el Artículo Segundo de la Resolución N° 008-2012-CD-OSITRAN de fecha 27 de febrero de 2012.

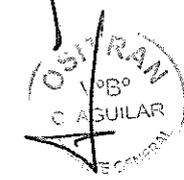
**Artículo 3°.- NOTIFICAR** la presente Resolución y el Informe de vistos, a la empresa DP World Callao S.R.L., en su calidad de entidad Concesionaria y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de entidad Concedente.

**Artículo 4°.- AUTORIZAR** la difusión de la presente Resolución, así como del Informe de Vistos, en el diario oficial El Peruano y en la web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

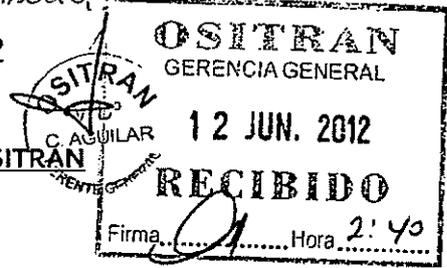
Regístrese, comuníquese y publíquese.

**CÉSAR SANCHEZ MODENA**  
Vicepresidente del Consejo Directivo  
Encargado de la Presidencia

Reg. Sal PD N° 14811-12



CON LA CONFIRMACIÓN DE ESTE DESTACADO, PASE  
PARA APROBACIÓN DE C.D. 13.06.12



**INFORME N°013-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN**

Para : **CARLOS AGUILAR MEZA**  
Gerente General

De : **RENZO ROJAS JIMÉNEZ**  
Gerente de Regulación (e)

**OSCAR HERRERA BENAVIDES**  
Gerente de Supervisión (e)

**ROBERTO VÉLEZ SALINAS**  
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur

Fecha : 12 de junio de 2012

**I. OBJETO:**

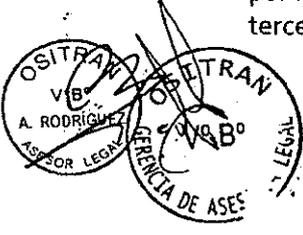
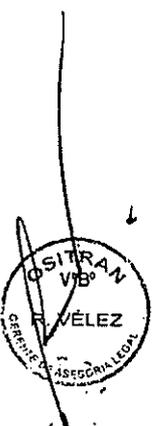
1. El presente informe tiene por objeto emitir opinión respecto del procedimiento de interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, solicitado por DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC), a fin de determinar los alcances del citado Anexo 3 en lo que respecta a la metodología utilizada para la medición del "rendimiento de la operación de embarque y descarga", en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio".

**II. ANTECEDENTES:**

2. Con fecha 24 de Julio de 2006, el Estado de la República del Perú suscribió con la empresa Dubai Ports World Callao S.A. (hoy DP World Callao S.R.L.), el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación de dicha infraestructura, en adelante, el Contrato de Concesión.

3. Conforme a lo establecido por la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cumplir, cuando menos, con los Niveles de Servicio y Productividad indicados en el Anexo 3, para la prestación de los Servicios Estándar.

4. Al respecto, el Anexo 3 del Contrato de Concesión establece que el cumplimiento de los indicadores, entre ellos el rendimiento de operación, se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso, precisando que el primer y segundo trimestres de explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control.



5. A la fecha, la Gerencia de Supervisión ha realizado siete evaluaciones respecto del indicador de rendimiento de la operación de embarque o descarga (rendimiento de operación), habiendo impuesto sobre el particular las siguientes penalidades:

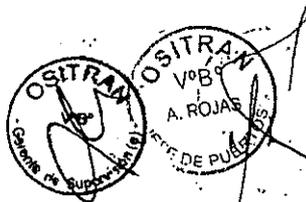
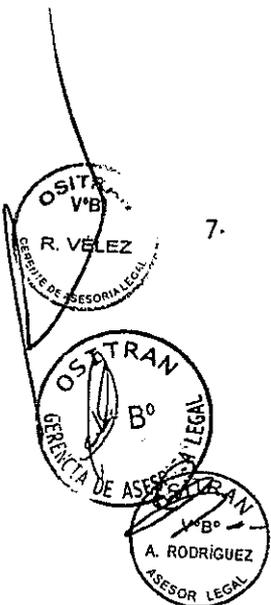
**PROCEDIMIENTOS EN TRÁMITE Y PENALIDADES IMPUESTAS RESPECTO DEL INDICADOR DE RENDIMIENTO DE OPERACIÓN DE EMBARQUE O DESCARGA \***  
(Promedio Trimestral)

DOCUMENTOS DE DETERMINACIÓN	TRIMESTRE EVALUADO	PENALIDADES EN \$.
Informes N° 461-11-GS-OSITRAN y 1634-11-GS-OSITRAN, remitidos al Concesionario mediante Oficios N° 2479-2011-GS-OSITRAN y 3321-2011-GS-OSITRAN.	Tercer Trimestre	392 522,00
Informe N° 1734-11-GS-OSITRAN, remitido al Concesionario mediante Oficio N° 34-64-2011-GS-OSITRAN.	Cuarto Trimestre	440 617,00
Informe N° 2589-11-GS-OSITRAN, remitido al Concesionario mediante Oficio N° 5243-2011-GS-OSITRAN.	Quinto Trimestre	500 000,00
Informe N° 636-12-GS-OSITRAN, remitido al Concesionario mediante Oficio N° 1046-2012-GS-OSITRAN.	Sexto Trimestre	Pendiente
Informe N° 1052-12-GS-OSITRAN, remitido al Concesionario mediante Oficio N° 1748-2012-GS-OSITRAN	Sétimo Trimestre	Pendiente

(\*) Procedimientos suspendidos en virtud de lo dispuesto por el Artículo Segundo de la Resolución N° 008-2012-CD-OSITRAN

6. Así, a través de los Informes N° 461-11-GS-OSITRAN y 1634-11-GS-OSITRAN remitidos a DPWC mediante Oficios N° 2479-2011-GS-OSITRAN y 3321-2011-GS-OSITRAN del 16 de junio de 2011 y 18 de agosto de 2011, respectivamente, la Gerencia de Supervisión concluyó que DPWC ha incumplido con 6 indicadores de un total de 10 evaluados, entre ellos: (i) el rendimiento mínimo de cada operación de embarque o descarga y (ii) el rendimiento promedio mínimo trimestral de la operación individual respecto del embarque o descarga.

7. Sobre el particular, mediante Cartas N° GP.DPWC.082.11 y GP.DPWC.120.11, DPWC negó las imputaciones de incumplimiento formuladas por OSITRAN, explicando – entre otras cosas – que el incumplimiento imputado era consecuencia de un error en la interpretación de la fórmula establecida para medir los indicadores referidos al rendimiento de las operaciones en el Muelle Sur y que, en cada caso, el Concesionario habría cumplido los Niveles de Servicio y Productividad evaluados por el Regulador.

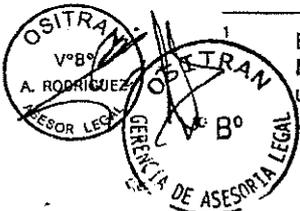


8. Mediante Resolución N° 019-2011-APN/DIR, del 06 de setiembre de 2011, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) aprobó la "Metodología para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., estableciendo entre otras cosas que *"Para la medición trimestral se considerará el promedio de la medición individual. Asimismo, [se considerará] el total de movimientos de contenedores de cada grúa pórtico en el trimestre entre el tiempo neto de operación trimestral de cada grúa (el tiempo que marca el horómetro de cada una)."*
9. Mediante escrito de fecha 03 de enero de 2012 DPWC solicitó al Consejo Directivo de OSITRAN el inicio del procedimiento de interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión, señalando que la interpretación correcta del indicador "rendimiento de embarque y descarga" establecido en el tercer apartado del Anexo 3, debe considerar como número de grúas (Ng) el valor ponderado de las grúas que estuvieron "en servicio" efectivo durante el tiempo de operación de una nave (t).
10. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2012-CD-OSITRAN, de fecha 27 de febrero de 2012, se dispuso el inicio del procedimiento de interpretación a pedido de parte del Contrato de Concesión, con el objeto de interpretar los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio".
11. Mediante Oficio N° 018-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 08 de marzo de 2012, OSITRAN solicita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) para que, en su calidad de entidad representante del Concedente, remita su posición respecto de los alcances de la solicitud de interpretación presentada por DPWC.
12. Mediante Oficio N° 042-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 2012, a efectos de contar con la opinión del Concedente, OSITRAN reiteró al MTC el requerimiento de absolución de posiciones respecto de la solicitud de interpretación presentada por DPWC.
13. Mediante Oficio N° 563-2012-APN/GG, recibida con fecha 22 de mayo de 2012, la APN remite al MTC, con copia a OSITRAN, el Informe Técnico N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA, el cual contiene el análisis técnico respecto del presente procedimiento de interpretación.

**III. CUESTION PREVIA: DE LA FALTA DE ABSOLUCIÓN DE POSICIÓN POR PARTE DEL MTC**

14. Como puede observarse de los antecedentes, mediante Oficio N° 018-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 08 de marzo de 2012, **reiterado** mediante Oficio N° 042-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 2012, OSITRAN solicitó al MTC remita su posición respecto de los alcances de la solicitud de interpretación presentada por DPWC.

El plazo otorgado en el Oficio N° 018-2012-GRE-OSITRAN para la remisión de la opinión del MTC fue de 15 días hábiles; mientras que en el Oficio N° 042-2012-GRE-OSITRAN, se otorgó un plazo adicional de 5 días hábiles.



15. Al respecto, mediante Oficio N° 563-2012-APN/GG, emitido con fecha 18 de mayo de 2012, la APN remitió al MTC el Informe Técnico N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA, el cual contiene la posición de la mencionada autoridad portuaria sobre la materia contractual sujeta a interpretación.
16. No obstante tener el Informe Técnico emitido por la APN, y a pesar del tiempo transcurrido, el Concedente no ha cumplido con remitir al Organismo Regulador su posición respecto de la solicitud de interpretación presentada por la empresa Concesionaria.
17. Pese a ello, debemos tener en consideración que la APN ha suscrito el Contrato de Concesión, no solamente en calidad de representante del MTC sino también a título propio, razón por la cual consideramos pertinente tomar en cuenta el contenido del mencionado Informe Técnico.

#### IV. MARCO LEGAL

##### De los criterios de interpretación

18. El artículo 7° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión de la Inversión Privada en infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de OSITRAN, establece que es función del Organismo Regulador el interpretar los contratos de concesión:

##### *Artículo 7.- Funciones*

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

- e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

(...)

19. Conforme a lo establecido en la Cláusula 16.1. del Contrato de Concesión, el Concesionario declara conocer las "Leyes y Disposiciones Aplicables", precisando que el Contrato de Concesión se registró e interpretará de acuerdo a ellas:

##### **LEY APLICABLE**

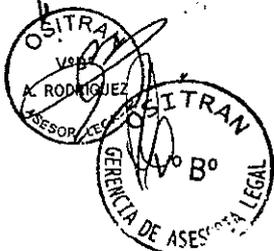
16.1. El contrato se registró e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se registrarán por dicha legislación, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.

[El subrayado es nuestro]

20. Con relación a los criterios de interpretación de los actos jurídicos, entre los cuales se encuentran los contratos, el Código Civil ha establecido diferentes criterios de interpretación:

##### *Artículo 168.- Interpretación objetiva*

El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que haya expresado en él y según el principio de la buena fe...



**Artículo 169.- Interpretación sistemática**

Las cláusulas de los actos jurídicos se interpretan las unas por medio de las otras, atribuyéndose a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas

**Artículo 170.- Interpretación integral**

Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto.

21. Sobre el particular, mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los Lineamientos para la interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas y reconversión de Contratos de Concesión (en adelante, Lineamientos), en cuyo ítem 1 se establece que los mismos "...tienen por objeto establecer los principios que serán de aplicación en los casos en que interprete los contratos de concesión..."

22. De esta manera, en el ítem 6.1. de los Lineamientos se establece que:

*Interpretar un Contrato de Concesión es descubrir su sentido y alcance (...) entre los principales métodos de interpretación de disposiciones contractuales se aceptan: el método literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni emplear su alcance. El método lógico resuelve qué quiso decir el punto interpretado, quiere saber cuál es el espíritu de lo pactado. El método sistemático, por comparación con otras cláusulas, busca atribuirle sentido ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato (...)*

23. En virtud de ello, queda claro que los Lineamientos recogieron expresamente los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil.

24. Adicionalmente, el Artículo 1362° del Código Civil establece lo siguiente:

**Artículo 1362.- Buena Fe**

Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes

25. Lo cual implica que, en concordancia con lo establecido por el Art. 168° del Código Civil, los contratos deberán ser interpretados asumiendo que las partes han actuado con buena fe.

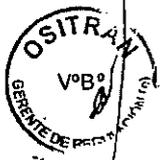
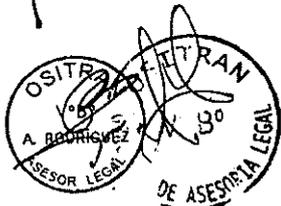
26. Por otra parte, el Contrato de Concesión ha establecido en las Cláusulas 16.3 a 16. 9 los siguientes criterios de interpretación:

16.3. En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- a) El Contrato;
- b) Circulares a que se hace referencia en las Bases; y
- c) Las Bases

16.4 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación

16.5. Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.



Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

- 16.6 Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa, los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa...
- 16.7 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende exclusivamente a alguno de los elementos de tal enumeración.
- 16.8 El uso de la conjunción "y" en un enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.
- 16.9 Todos aquellos Ingresos, costos, gastos y similares a que tenga derecho el CONCESIONARIO por la prestación de los Servicios deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los términos del Contrato."
27. Conforme a lo señalado por GUTIÉRREZ<sup>2</sup>; los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil, en el presente caso recogidos a su vez por los lineamientos, se constituyen en normas imperativas que pueden complementarse con los criterios de interpretación que hayan establecido las partes en el contrato:

*...no es posible interpretar los actos jurídicos sin utilizar los criterios interpretativos contenidos a lo largo del código, y en especial aquellos contenidos en el libro de acto jurídico. Se trata por tanto de normas imperativas, que en ningún caso las partes pueden derogar ni siquiera en materia contractual. Sin embargo, esto no quiere decir que está vedado a las partes introducir en sus actos jurídicos reglas interpretativas que complementen lo dispuesto en el código. Estos criterios interpretativos convenidos por las partes tendrán carácter vinculante no sólo para las partes sino para los jueces o árbitros y cualquier otro interprete.  
(..)*

28. En consecuencia, para efectos del presente procedimiento de interpretación, además de los criterios de interpretación mencionados, deben tenerse en consideración de manera complementaria los criterios establecidos en las Cláusulas 16.3 a 16.9 del Contrato de Concesión, en tanto resulten aplicables.

29. Finalmente, en virtud de lo dispuesto por el Artículo V del Título Preliminar del Código Civil, al momento de interpretar el Contrato de Concesión debe observarse el marco normativo de orden público debiendo la interpretación resultante encontrarse acorde con dicho marco pues de lo contrario el acto jurídico resultaría nulo:

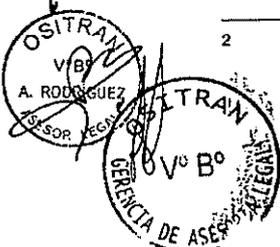
**Artículo V.- Orden Público, buenas costumbres y nulidad del acto jurídico**

*Es nulo el acto jurídico contrario a las leyes que interesan al orden público o a las buenas costumbres.*

30. Por tanto, respecto de la función de interpretación de los contratos de concesión, asignada a OSITRAN, queda claro que:

- ✓ Dicha función no puede implicar una modificación, directa o indirecta, de los términos contractuales establecidos en el Contrato de Concesión.

<sup>2</sup> GUTIERREZ CAMACHO, Walter. "Interpretación del Acto Jurídico", EN: Código Civil, Comentario, Tomo I, Gaceta Jurídica, Segunda Edición, Agosto 2007, página 551.



- ✓ El Contrato de Concesión se interpretará de acuerdo a las "Leyes y Disposiciones Aplicables" (Cláusula 16.1).
- ✓ Deberá observarse los criterios de interpretación establecidos tanto en los Lineamientos como en el Contrato de Concesión.
- ✓ La interpretación resultante debe guardar estricta observancia del marco legal de orden público, en virtud a lo dispuesto por el Artículo V del Código Civil.
- ✓ Los contratos deberán ser interpretados asumiendo que las partes han actuado con buena fe.

**V. DE LO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN**

31. Con relación al indicador de rendimiento de la operación de embarque y descarga, el Anexo 3 del Contrato de Concesión, establece lo siguiente:

**ANEXO 3**

**NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD**

El cumplimiento de los indicadores que se establecen a continuación se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso. El primer y segundo trimestres de Explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control.

(...)

**Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga (rendimiento de operación):** Un promedio no menor de veinticinco (25) contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle:

$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times n_g} \geq 25 \text{ contenedores por hora}$$

Donde:

NC: Número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres (3) meses

t: tiempo acumulado de operación correspondiente a los últimos tres (3) meses

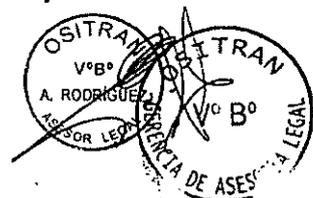
n<sub>g</sub>: Número de grúas pórtico de muelle en servicio.

El rendimiento de cada operación individual no podrá ser menor de veinte (20) contenedores por grúa y por hora.

Se entiende por "tiempo acumulado de operación" a la suma de los tiempos de operación de cada Nave atendida por el Terminal durante dicho período trimestral. El tiempo de operación de cada Nave, se contabiliza desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

En los últimos dos (2) trimestres del primer año de explotación, el rendimiento será no menor a veinte (20) contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle.

32. Debe observarse que en el referido Anexo, se hace mención a dos tipos de indicadores relacionados con el "rendimiento de la operación de embarque y descarga": como un promedio trimestral y por operación individual. No obstante, para el cálculo de ambos tipos de indicadores debe seguirse una metodología similar.



VI. DE LA POSICIÓN DE DPWC y de la APN

6.1 **De la forma de interpretación propuesta por DPWC para la aplicación del Anexo 3 del Contrato de Concesión**

33. DPWC solicita interpretar que el indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 deberá ser medido considerando que el número de grúas pórtico muelle en servicio se determina en función al tiempo de operación neto efectivo de cada grúa pórtico.
34. Respecto al diseño y operatividad del Muelle Sur, DPWC señala entre otras cosas lo siguiente:

*(...) las seis grúas pórtico pueden desplazarse a lo largo del Muelle en función a los mayores o menores requerimientos de descarga o embarque que tenga cada nave en un momento dado, lo cual permite lograr la mayor eficiencia en el uso de tales equipos. Así, en tanto en una nave se está por finalizar el proceso de carga y descarga, las grúas asignadas a dicha nave se dirigen hacia la nave que se encuentre con mayor retraso respecto a su hora estimada de salida...*

*... esta asignación de grúas permite incrementar la eficiencia en la descarga y embarque de contenedores en el terminal a través de una asignación de las grúas en función a los requerimientos de cada nave que es atendida en los Amarraderos... Así, mientras la nave esté menos acoderada al muelle, se reducen gastos operativos, lo cual generan menores costos de flete.*

*... la asignación de las grúas a una nave específica no supone que éstas estén operativas durante todo el proceso descarga en forma paralela, constante y simultánea. Por el contrario, cada grúa es asignada en forma independiente respecto de las demás en función a los requerimientos que se presentan en cada oportunidad.*

[El subrayado y negrillas son nuestros]

35. Con relación a la fórmula de medición del rendimiento de la operación de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, DPWC señala que:

**"Ng" o número de grúas pórtico de muelle en servicio deberá ser interpretado en el siguiente sentido:**

$$Ng = \left( \frac{tg_1}{t} + \frac{tg_2}{t} + \frac{tg_3}{t} \dots \right)$$

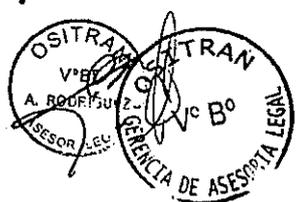
Donde:

$tg_n$ : Es el tiempo neto de la grúa en servicio.

$t$ : Es el tiempo de operación de cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

Por ende, Ng del trimestre será el promedio del número de grúas de cada Nave durante dicho periodo.

*... la asignación de cada grúa se realiza de manera independiente respecto de las demás grúas... es necesario que la fórmula refleje en "Ng" el término "en servicio" a través del peso ponderado de cada grúa en la atención de una nave específica durante su tiempo de trabajo.*



36. De esta forma, al no estar puestas en servicio las grúas pórtico de manera paralela, simultánea y constante a una determinada nave, DPWC señala que:

*.... no es posible considerar que "Ng" es el número total de grúas asignadas sin considerar su tiempo real de trabajo o "en servicio" dado que su asignación a una nave específica podría no coincidir con todo el tiempo de operación en el que ésta estuvo siendo atendida (t).*

*Considerar el número total de grúas asignadas a una nave sin reflejar el tiempo "en servicio", supondría asumir que todas las grúas asignadas a una nave han sido operadas exactamente en las mismas condiciones y durante el mismo tiempo de operación. En la medida que cada grúa es asignada a una nave en oportunidades y por tiempos distintos, es necesario que el factor "Ng" recoja la información relativa a cuánto tiempo del factor "t" (tiempo de operación de una nave) estuvo operativa cada una de las grúas asignadas a una nave específica. Con ello, Ng debe ser el número ponderado de grúas asignadas durante el periodo t, de lo contrario, el resultado del rendimiento de operación será equivoco y distorsionado.*

*... la actual interpretación de la fórmula que se viene aplicando... penaliza la asignación de más grúas durante la operación, toda vez que al asumir que todas las grúas asignadas están en servicio a la vez durante el mismo tiempo, agrega tiempo no operativo al cálculo...*

*... es incuestionable que una mayor asignación de grúas generará que la nave operada pueda ser atendida de manera más rápida y con ello se puede ganar eficiencia en la operación. Sin embargo, de acuerdo a la interpretación actual, una mayor asignación de grúas disminuye en todos los casos el promedio del rendimiento del Muelle Sur. Esto sin duda demuestra que la interpretación actual debe ser revisada y descartada, por ser manifiestamente errada.*

[El subrayado es nuestro]

37. De otro lado, DPWC señala que su interpretación guarda concordancia con la metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad para el caso del Terminal Portuario de Paíta<sup>3</sup>, aprobado por la APN:

*(....) la APN ha establecido que el rendimiento de operación de embarque o descarga del Nuevo Muelle de Contenedores del Terminal Portuario de Paíta deberá ser medido en función a la operación efectiva de cada grúa pórtico, tal y como nuestra empresa plantea (y como fluye del Anexo 3 del Contrato de Concesión).*

## 6.2 Del Informe N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA de la APN

38. Con relación al procedimiento de interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión, a fin de determinar los alcances del citado Anexo 3, en lo que respecta a la metodología utilizada para la medición del "rendimiento de la operación de embarque y descarga", en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio", la APN ha manifestado lo siguiente:

*"... OSITRAN ha venido considerando como "grúas en servicio" a la totalidad de grúas que participa en la operación mientras que lo correcto sería tomar en cuenta solo el tiempo*

<sup>3</sup> "Metodología para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.", aprobado mediante Resolución de Acuerdo del Directorio de la APN N° 019-2011-APN/DIR, del 06 de setiembre de 2011.



por el que fue asignada cada grúa en dicha operación, de lo contrario se estaría perjudicando el intento del operador de buscar una mayor eficiencia del terminal al trata de reducir el tiempo de operación y estadía de la nave en muelle...

... de acuerdo a la interpretación actual, una mayor asignación de grúas disminuye en todos los casos el promedio del rendimiento del terminal, al hacerse mayor el divisor de la fórmula."

[El subrayado y negrillas son nuestros]

39. Para argumentar estas afirmaciones, la APN realiza el cálculo de la productividad por cada grúa de DPWC para el último trimestre del año 2011, encontrando que la productividad de cada grúa es superior a 28 contenedores por hora. Es así que, en virtud de esto, la APN señala que:

"... si la productividad de cada grúa medida trimestralmente de manera independiente es superior a 25 contenedores por hora, debe entenderse que el promedio de las mismas debería también ser mayor a los 25 contenedores por hora."

40. Asimismo, realiza un ejercicio para calcular el indicador de rendimiento de la operación de embarque o descarga, utilizando la interpretación que inicialmente le ha dado OSITRAN al contenido del Anexo 3 del Contrato de Concesión, comparándola con los resultados que arrojan el aplicar la interpretación que asume la APN: "tomar en cuenta solo el tiempo por el que fue asignada cada grúa en dicha operación". De esta manera, como resultado de dicho ejercicio, se obtiene que en el primer caso el mencionado indicador sería de 21.7 contenedores por hora/grúa, con lo cual correspondería la aplicación de la penalidad dispuesta por el Contrato de Concesión; en tanto que en el segundo caso sería de 26 contenedores por hora/grúa, lo que implicaría el cumplimiento de los parámetros de calidad de servicio establecidos:

Para un mejor entendimiento podemos hacer un pequeño ejercicio con una nave que necesita servicio de carga/descarga para 1040 contenedores en total y que trabajó 12 horas con 3 grúas pórtico las 12 horas y una cuarta grúa que participó durante solo 4 horas.

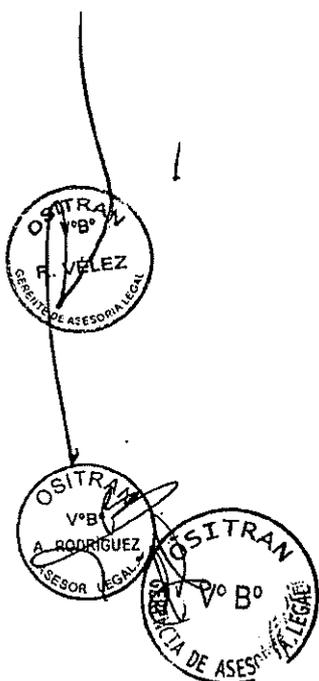
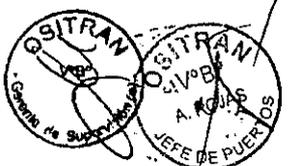
Si utilizamos la forma con la que OSITRAN ha venido efectuando el cálculo de los indicadores tenemos que:

$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times N_g} = \frac{1040}{12 \times 4} = 21.7 \text{ cont. hora por grúa}$$

Al considerar como si la 4ta grúa estuviera operando 12 horas al igual que las otras 3 grúas se está castigando el intento del operador de ser eficiente pues en realidad la 4ta grúa solo trabajó la tercera parte del tiempo es decir, ponderando la participación de las grúas, se tuvieron 3.33 grúas en servicio en la operación de la nave analizada, lo cual aplicado en la fórmula se tiene[:]

$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times N_g} = \frac{1040}{12 \times 3.33} = 26 \text{ cont. hora por grúa}$$

Teniendo en cuenta que el rendimiento según el contrato debe ser mayor o igual a 25 contenedores por hora por grúa, se tiene que en el primer caso (forma de medición de OSITRAN) se debería aplicar la sanción [sic] [penalidad] y en el segundo estaría dentro de los parámetros permitidos.



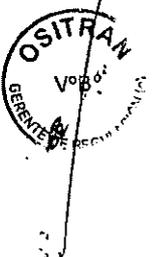
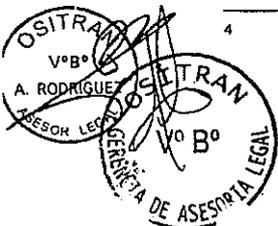
41. De esta forma, la APN concluye que "... la variable " $n_g$ " (número de grúas pórtico de muelle en servicio) debería considerar la ponderación del tiempo de participación de cada grúa en la operación (...)"
42. Como puede observarse, la posición de la APN se encuentra acorde con la interpretación propuesta por la empresa Concesionaria, en el sentido que " $N_g$ " es el número de grúas ponderado por el tiempo de participación de cada grúa en el tiempo total de operación de una nave.

## VII. ANÁLISIS:

### 7.1 De la metodología establecida en el Anexo 3 del Contrato de Concesión

43. Como puede apreciarse, de lo establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, para el cálculo del indicador "Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga" es necesario determinar las siguientes tres variables: i) número de contenedores embarcados o desembarcados, ii) tiempo acumulado de operación y, iii) número de grúas pórtico de muelle en servicio.
44. Asimismo, en el referido anexo sólo se precisa cómo debe determinarse una de las tres variables arriba mencionadas. En efecto, se establece que por "tiempo acumulado de operación" debe entenderse a la suma de los tiempos de operación de cada nave atendida; y éste a su vez se contabiliza desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.
45. Esta última precisión –respecto a que debe contabilizarse desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor– también puede ser utilizada para determinar el alcance de las dos variables restantes; a pesar de que ello no se señala expresamente en el Anexo 3.
46. No obstante, para determinar el número de contenedores embarcados o desembarcados no hay necesidad de realizar mayores precisiones, pues en torno al desembarque o embarque de estos contenedores es que se va a medir el rendimiento de las grúas pórtico de muelle.
47. En consecuencia, la única variable que resta por determinar su alcance es el número de grúas pórtico de muelle en servicio. Al respecto, debemos mencionar que para embarcar o descargar un determinado número de contenedores puede utilizarse dos o más grúas<sup>4</sup>, y éstas pueden operar de manera simultánea, o no, durante todo el periodo que dure el proceso de embarque o descarga de los contenedores para una determinada nave.
48. En ese sentido, para determinar el número de grúas pórtico de muelle en servicio deberá considerarse cuántas de éstas se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de los contenedores de cada nave, el cual se encuentra claramente

<sup>4</sup> La Cláusula 8.14, referido al alcance del Servicio Estándar, señala que "el CONCESIONARIO deberá atender cada Nave con un número no menor de dos grúas pórtico de muelle, salvo que no sea posible en razón de las características de la estiba de los contenedores de la Nave."



establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión: desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

7.2 De las formas de aplicar la metodología establecida por el Anexo 3 del Contrato de Concesión

49. Bajo estas premisas, y considerando que en el Anexo 3 no se hace una mayor precisión respecto de cómo se debe determinarse el número de grúas pòrtico de muelle en servicio, se desprenden dos posibles formas de cálculo de esta variable:
- El número de grúas pòrtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, asignadas a cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor, sin considerar el tiempo que cada grúa fue utilizada en ese periodo; o
  - El número de grúas pòrtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, pero ponderadas por el tiempo que cada grúa fue utilizada en dicho periodo; toda vez que no todas las grúas son asignadas a cada nave de manera simultánea desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.
50. Precisamente, estas posibles interpretaciones son las que han generado el presente procedimiento. Por un lado, OSITRAN ha venido considerando el número de grúas pòrtico de muelle como una **suma aritmética** de todas las grúas que se utilizaron durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave. Mientras que DPWC y la APN, señalan que el número de grúas pòrtico de muelle en servicio debe determinarse como la **suma ponderada** de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, siendo los ponderadores el tiempo de operación de cada grúa respecto del periodo de embarque y/o descarga de cada nave.
51. DPWC, para sustentar su propuesta, señala entre otras cosas lo siguiente:

... en tanto en una nave se está por finalizar el proceso de carga y descarga, las grúas asignadas a dicha nave se direccionan hacia la nave que se encuentre con mayor retraso respecto a su hora estimada de salida...

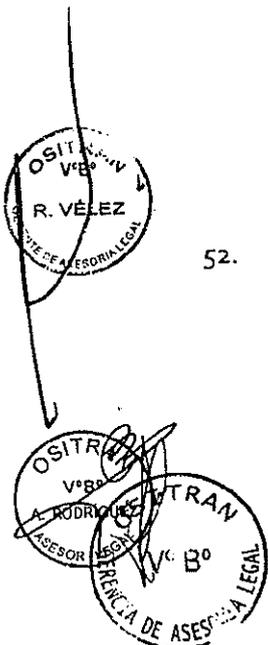
... la asignación de las grúas a una nave específica no supone que éstas estén operativas durante todo el proceso de descarga en forma paralela, constante y simultánea. Por el contrario, cada grúa es asignada en forma independiente respecto de las demás en función a los requerimientos que se presentan en cada oportunidad.

[El subrayado y negrillas son nuestros]

52. A partir de lo antes mencionado, DPWC propone que para el cálculo del número de grúas pòrtico de muelle en servicio se aplique la siguiente fórmula:

"Ng" o número de grúas pòrtico de muelle en servicio deberá ser interpretado en el siguiente sentido:

$$Ng = \left( \frac{tg_1}{t} + \frac{tg_2}{t} + \frac{tg_3}{t} \dots \right)$$



Donde:

$tg_n$ : Es el tiempo neto de la grúa en servicio.

$t$ : Es el tiempo de operación de cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

Por ende,  $Ng$  del trimestre será el promedio del número de grúas de cada nave durante dicho periodo.

... la asignación de cada grúa se realiza de manera independiente respecto de las demás grúas... es necesario que la fórmula refleje en " $Ng$ " el término "en servicio" a través del peso ponderado de cada grúa en la atención de una nave específica durante su tiempo de trabajo.

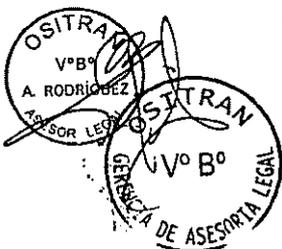
53. Nótese que las variables " $t$ " y " $Ng$ " definidas por DPWC en su propuesta de interpretación; son definidas de forma distinta a las señaladas en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. En la propuesta de DPWC, se hace referencia al tiempo que toma atender una nave (una operación) y al número de grúas efectivamente utilizadas para atender una determinada nave; mientras que las definidas en el Anexo 3 del Contrato de Concesión se refieren a datos trimestrales.
54. Cabe agregar que, para efectos de la presente interpretación, partiremos de un análisis de las dos metodologías en cuestión para la operación de una nave –como se ha venido mencionando hasta ahora en el presente informe–, para luego aplicarla para una medición trimestral.
55. Asimismo, DPWC señala que la interpretación del cálculo del número de grúas pòrtico de muelle en servicio como la simple suma aritmética de las grúas asignadas durante el periodo de embarque o descarga, no generaría los incentivos adecuados para que el Concesionario preste un servicio con mejores niveles de calidad. En efecto, DPWC señala que:

... la actual interpretación de la fórmula que se viene aplicando... penaliza la asignación de más grúas durante la operación, toda vez que al asumir que todas las grúas asignadas están en servicio a la vez durante el mismo tiempo, agrega tiempo no operativo al cálculo...

... es incuestionable que una mayor asignación de grúas generará que la nave operada pueda ser atendida de manera más rápida y con ello se puede ganar eficiencia en la operación. Sin embargo, de acuerdo a la interpretación actual, una mayor asignación de grúas disminuye en todos los casos el promedio del rendimiento del Muelle Sur. Esto sin duda demuestra que la interpretación actual debe ser revisada y descartada, por ser manifiestamente errada.

[El subrayado es nuestro]

56. Ahora bien, para analizar, tanto la interpretación que ha venido aplicando OSITRAN como la propuesta por DPWC –y ratificada por la APN–, procederemos a realizar un ejemplo sencillo con relación al cálculo del indicador de rendimiento de la operación de embarque o descarga para cada nave, utilizando las dos posibles formas de aplicación del Anexo 3 antes mencionadas (ver numeral 49) respecto de cómo debe determinarse el número de grúas pòrtico de muelle en servicio para atender cada nave.



57. Para tales efectos, se asumirá que el Muelle Sur cuenta con 6 grúas pórtico de muelle, y que ha arribado a éste una nave que desea embarcar y/o descargar 975 contenedores. Asimismo, se asumirá que todas las grúas pórtico de muelle poseen un rendimiento constante de 25 contenedores por hora.
58. Este supuesto sobre el rendimiento de las grúas es importante para clarificar cuál de las dos formas de interpretación del Anexo 3 resulta más razonable de aplicar; pues si asumimos que cada grúa siempre moviliza 25 contenedores por hora, es lógico esperar que el cálculo final del indicador de rendimiento de la operación de embarque o descarga de esta nave también deba ser igual a 25 contenedores por hora.
59. En virtud de estos supuestos, consideremos que el Concesionario planifica utilizar 4 grúas pórtico de muelle para llevar a cabo las operaciones de embarque y/o desembarque de los 975 contenedores (utilizará las 4 grúas conforme vaya teniendo disponibilidad de las mismas), tal y como se muestra en el siguiente plan de embarque y/o descarga:

**CUADRO 1:  
PLAN "A" DE EMBARQUE Y/O DESCARGA DE UNA NAVE**

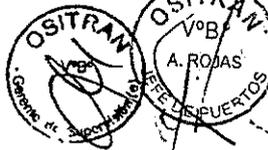
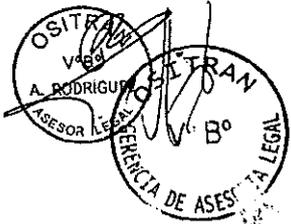
	1 hrs.	2 hrs.	3 hrs.	4 hrs.	5 hrs.	6 hrs.	7 hrs.	8 hrs.	9 hrs.	10 hrs.	11 hrs.	12 hrs.	Total
Grúa 1	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25			250
Grúa 2	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	300
Grúa 3			25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	250
Grúa 4					25	25	25	25	25	25	25		175
<b>TOTAL CONTENEDORES MOVILIZADOS</b>													<b>975</b>

60. Como puede apreciarse, de acuerdo al plan de embarque y/o descarga presentado en el Cuadro 1, el Concesionario demoraría 12 horas en atender a esta nave, utilizando durante todo ese periodo de tiempo por lo menos 2 grúas pórtico de muelle, tal y como lo establece el Contrato de Concesión.
61. Sin embargo, podría suceder que en la hora 10 del plan de embarque y/o descarga inicial, el Concesionario o la línea naviera –por diversos motivos– desee agilizar el proceso de embarque y/o descarga. Para lograr ello, el Concesionario asigna una quinta grúa, de acuerdo a como se muestra en el Cuadro 2.

**CUADRO 2:  
PLAN "A+" DE EMBARQUE Y/O DESCARGA DE UNA NAVE**

	1 hrs.	2 hrs.	3 hrs.	4 hrs.	5 hrs.	6 hrs.	7 hrs.	8 hrs.	9 hrs.	10 hrs.	11 hrs.	12 hrs.	Total
Grúa 1	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25			250
Grúa 2	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25		275
Grúa 3			25	25	25	25	25	25	25	25	25		225
Grúa 4					25	25	25	25	25	25	25		175
Grúa 5										25	25		50
<b>TOTAL CONTENEDORES MOVILIZADOS</b>													<b>975</b>

62. Como es de esperarse, la asignación de una quinta grúa en la hora 10 y 11 conllevaría a que en dichas horas, en vez de movilizarse 100 y 75 contenedores (con 4 grúas asignadas), se movilicen 125 y 100 contenedores (con 5 grúas asignadas), respectivamente. Esto, a su vez, traería como consecuencia que la nave desatrasque



una hora antes de lo inicialmente planificado (i.e., en vez de zarpar en la hora 13, podría hacerlo en la hora 12).<sup>5</sup>

63. Esta nueva situación, sin lugar a dudas, generaría un beneficio tanto para la línea naviera como para el Concesionario. La línea naviera obtendría un ahorro a través de un menor uso del muelle (pagaría menos por concepto de servicio estándar a la nave, el cual podría ser trasladado a los dueños de las cargas mediante menores fletes marítimos); mientras que el Concesionario tendría disponibilidad de muelle para atender otra nave, y así embarcar y/o descargar más contenedores en un determinado periodo de tiempo.
64. El siguiente cuadro resume los principales cálculos que se obtendrían de aplicar el Anexo 3, conforme a la interpretación que le viene dando OSITRAN (suma aritmética), como la propuesta por DPWC (suma ponderada).

**CUADRO 3:  
RENDIMIENTO DE UNA OPERACIÓN DE EMBARQUE O DESCARGA**

	Plan A	Plan A+		
<b>Interpretación como una suma aritmética</b>				
Nº grúas en uso	4	5		
Rendimiento OSITRAN*	20.31	17.73		
VIII.				
<b>Interpretación como una suma ponderada</b>				
	Hrs. de uso	Ponderador	Hrs. de uso	Ponderador
Grúa 1	10	0.83	10	0.91
Grúa 2	12	1.00	11	1.00
Grúa 3	10	0.83	9	0.82
Grúa 4	7	0.58	7	0.64
Grúa 5	--	--	2	0.18
Nº grúas en uso	1.	3.25	IX.	3.55
Rendimiento DPWC*	25		25	
	X.			
Tiempo estadía nave**	12		11	

(\*) Rendimiento es medido en contenedor / hora-grúa

(\*\*) Tiempo de estadía de la nave medido en horas.

65. Como puede observarse, interpretar el número de grúas pórtico de muelle en servicio como una suma aritmética, al momento de la verificación del cumplimiento de los indicadores del Anexo 3, presenta dos inconvenientes:

- ✓ Dado el supuesto del rendimiento constante de las grúas pórtico de muelle, el cálculo del indicador de rendimiento de la operación de embarque o descarga es menor a 25 contenedores por hora/grúa; es decir, se obtiene un rendimiento de 20.31 contenedores por hora/grúa.
- ✓ La incorporación de una nueva grúa para la atención de la nave genera una reducción en el nivel del indicador de rendimiento de la operación de

Nótese que, por lo establecido en la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, la nave siempre es atendida con 2 grúas pórtico de muelle como mínimo.



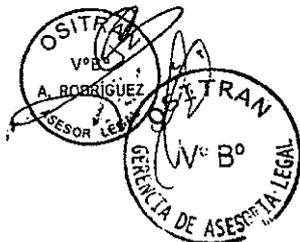
embarque o descarga, incluso por debajo del nivel inicialmente calculado (se reduce de 20.31 a 17.73 contenedores por hora/grúa).

66. En cambio, la interpretación del número de grúas pórtico de muelle como una suma ponderada –metodología propuesta por DPWC y ratificada por la APN–, mantiene el indicador de rendimiento de la operación de embarque o descarga en 25 contenedores por hora/grúa, tal y como era de esperarse debido al supuesto inicial respecto del rendimiento constante de las grúas.
67. Asimismo, debemos agregar que interpretar que el número de grúas pórtico de muelle en servicio como una suma aritmética, no genera los incentivos adecuados para la prestación de un servicio eficiente por parte del Concesionario. Ello debido a que si se incorpora una grúa adicional en una operación de embarque o descarga ya iniciada, el Concesionario vería reducido su rendimiento y sería pasible de una penalidad; siendo los usuarios del puerto los principales perjudicados de la decisión del Concesionario de no incrementar el número de grúas, aún en el supuesto que este último desee hacerlo por propia iniciativa.
68. En consecuencia, de las dos posibles interpretaciones respecto de cómo determinar el número de grúas pórtico de muelle en servicio, podemos concluir que:
- (i) Resulta razonable considerar el número de grúas pórtico de muelle en servicio como la **suma ponderada** de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave; toda que esta interpretación – concordante con la propuesta del Concesionario y de la APN– permitirá que el Operador Portuario incluya, de considerarlo pertinente, un mayor número de grúas según las necesidades del puerto, obteniendo una mayor productividad en beneficio de los usuarios.
  - (ii) La propuesta por DPWC, acorde con lo manifestado por la APN, es consistente con lo que ocurre en una operación de embarque o descarga. De esta forma, el número de grúas pórtico de muelle a que se hace referencia en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, debe ser calculado como la **suma ponderada** de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, siendo los ponderadores el tiempo de operación de cada grúa respecto del periodo de embarque y/o descarga de la nave.

69. Finalmente, debemos mencionar que el cálculo del número de grúas pórtico de muelle en servicio como una suma ponderada de las grúas utilizada durante el periodo de embarque y/o descarga, se ha efectuado sobre la base de la operación de una nave. No obstante, dado que el indicador de "rendimiento de la operación de embarque o descarga" establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión es un promedio trimestral, esta interpretación también debe ser considerada para el cálculo de este indicador para un trimestre determinado.

#### 7.4 De las metodologías utilizadas en otros puertos

70. La APN, mediante Resolución de Acuerdo del Directorio N° 019-2011-APN/DIR, del 06 de setiembre de 2011, aprobó la "Metodología para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A."



71. Sobre el particular, se puede observar que en el literal b) de la mencionada metodología, se establece lo siguiente:

(...)

*La medición se efectuará en forma individual para cada grúa pórtico y de acuerdo al tipo de nave atendida. Se inicia con el enganche del primer contenedor y culmina con el desenganche del último contenedor.*

*Para la medición trimestral se considerará el promedio de la medición individual. Asimismo, el total de movimientos de contenedores de cada grúa pórtico en el trimestre entre el tiempo neto de operación trimestral de cada grúa (el tiempo que marca el horómetro de cada una).*

(...)

[El subrayado es nuestro]

72. En esa misma línea, el Banco Mundial, en su "Port Reform Toolkit - Second Edition", publicada en el año 2003, señala que entre los principales indicadores utilizados para medir el desempeño de los puertos, y que deben ser incorporados en los contratos de concesión, se tiene a:

"Módulo 6: Módulo de Regulación Portuaria

(...)

Cuadro 19

(...)

*TEUs por grúa-hora: Número total de TEUs movilizados dividido por el número total de grúa-horas trabajadas.*

(...)"<sup>6</sup>

73. Asimismo, Kasypi y Shah (2011)<sup>7</sup> mencionan que en los terminales de contenedores, tanto de Hong Kong como de Malasia, la medida del rendimiento de las grúas de muelle durante un periodo (i.e. el movimiento por hora y por grúa)<sup>8</sup>, está dado por la siguiente fórmula:

$$\text{Grúa Muelle} = \frac{\text{Nº de contenedores descargados, embarcados}}{\text{Nº total de horas grúa muelle de todas las grúas de muelle que trabajaron}}$$

74. Como puede apreciarse, tanto la APN como la literatura sobre el tema, indican que para el cálculo del indicador de rendimiento de la operación deberá considerarse en el numerador: el número de contenedores movilizados, y en el denominador: el número de horas que ha trabajado cada grúa.

<sup>6</sup> Traducción propia de: "TEUs per crane-hour: Total numbers of TEUs handled divided by total number of crane-hours worked."

<sup>7</sup> Kasypi and Shah (2011). "A Productivity Analysis of Medium Seaport Container Terminal", Proceedings of The International Transport Research Conference. Penang, April 12, 2011.

<sup>8</sup> Este indicador está basado en el estudio de Murty, Liu, Wan, and Lim (2004). "A Decision Support System for Operations in a Container Terminal". *Decision Support System*. 39 (1), pp. 1-24

75. Es decir, utilizando las definiciones mencionadas en el Anexo 3 del Contrato de Concesión (indicador trimestral) y en la propuesta por DPWC (ajustándose su nomenclatura), debería aplicarse la siguiente fórmula:

$$Rdto. de operación = \frac{NC}{t_{1,1} + t_{2,1} + \dots + t_{g,1} + \dots + t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}$$

Donde:

NC : es el número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres meses.

$t_{g,n}$  : es el tiempo de utilización de la grúa "g" durante la operación de la nave "n", y atendida en los últimos 3 meses.

76. Ahora bien, para que la fórmula mencionada en el numeral anterior sea consistente con lo señalado en el Anexo 3 del Contrato de Concesión (como un indicador trimestral), deberá cumplirse que " $N_g$ " se calcule como lo propone DPWC, como demostraremos a continuación. Recuérdese que la metodología aplicable para el cálculo del indicador por 'operación individual', debe ser la misma que para el caso del cálculo del indicador 'como un promedio trimestral'.

77. No obstante, para calcular un indicador trimestral del "rendimiento de la operación de embarque o descarga", tal como está señalado en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, debe entenderse que la variable "t" es un vector fila y la variable " $N_g$ " es un vector columna. Esto es:

$$Rdto. de operación = \frac{NC}{t \times N_g}$$

Donde:

$$t = (t_1, t_2, \dots, t_n)$$

$$N_g = \begin{pmatrix} N_{g,1} \\ N_{g,2} \\ \vdots \\ N_{g,n} \end{pmatrix}$$

$$N_{g,n} = \frac{t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}{t_n}$$

NC : es el número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres meses.

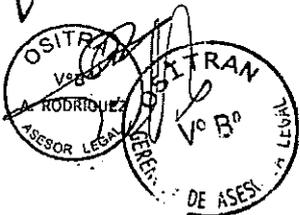
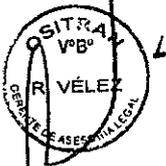
t : es el vector fila de los tiempos de operación de todas las naves atendidas en un trimestre.

$N_g$  : es el vector columna del número de grúas efectivamente utilizadas para la atención de cada una de las naves atracadas en un trimestre.

$t_n$  : es el tiempo de operación de la nave "n", desde el enganche del primer contenedor hasta del desenganche del último contenedor.

$t_{g,n}$  : es el tiempo de utilización de la grúa "g" durante la operación de la nave "n".

$N_{g,n}$  : es el número de grúas efectivamente utilizadas para atender la nave "n".



78. Nótese que la variable " $N_{g,n}$ " es exactamente equivalente a la definida por DPWC en su propuesta, pero con algunos ajustes a su nomenclatura para no confundirse con las definiciones de las variables " $t$ " y " $N_g$ " establecidas en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
79. Dado lo anterior, y realizando el producto de los vectores " $t$ " y " $N_g$ " antes definidos, se tiene:

$$Rdto. de operación = \frac{NC}{t \times N_g}$$

$$Rdto. de operación = \frac{NC}{\sum_{n=1}^N t_n \times \left( \frac{t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}{t_n} \right)}$$

$$Rdto. de operación = \frac{NC}{t_{1,1} + t_{2,1} + \dots + t_{g,1} + \dots + t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}$$

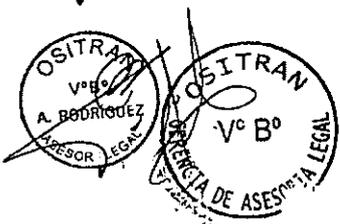
La cual es exactamente igual a la fórmula señalada en el numeral 75.

80. De esta forma, para ser consistentes entre la definiciones de las variables para cada operación de una nave señaladas en la sección 7.2 (operación individual) y la implementación del indicador de "rendimiento de la operación de embarque y descarga" de manera trimestral, no sólo debe tomarse en consideración la propuesta de DPWC, sino también debe interpretarse que la variable " $t$ " es un vector fila y la variable " $N_g$ " en un vector columna.
81. En consecuencia, se concluye que la interpretación de que el número de grúas pórtico de muelle en servicio debe calcularse como la **suma ponderada** de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, también es consistente con la forma en que se calcula el indicador de rendimiento de la operación en otros puertos, y como lo recomienda la literatura sobre el tema. No obstante, también debe precisarse que las variables " $t$ " y " $N_g$ ", señaladas en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, se refieren a vectores fila y columna, respectivamente.

**7.5 Con relación a la suspensión de procedimientos dispuesta por la Resolución N° 008-2012-CD-OSITRAN**

82. Mediante Resolución N°008-2012-CD-OSITRAN, que dio inicio al presente procedimiento de interpretación, el Consejo Directivo resolvió, entre otras cosas, que los diferentes órganos de OSITRAN suspendan la tramitación de cualquier procedimiento relacionado con:

- La determinación del nivel de cumplimiento y, de ser el caso, aplicación de penalidades relacionadas exclusivamente con el indicador de rendimiento de embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión.*
- El cuestionamiento a la imposición o exigencia del pago de penalidades relacionadas exclusivamente con el indicador de rendimiento de embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del anexo 3 del Contrato de Concesión.*



83. En consecuencia, al momento que el Consejo Directivo resuelva sobre el alcance de la interpretación del tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, dicho cuerpo colegiado deberá proceder a levantar la suspensión antes mencionada.

**XI. CONCLUSIONES:**

1. Considerando, que en el Anexo 3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, no se hace mayor precisión respecto de cómo debe determinarse el número de grúas pórtico de muelle "en servicio", es posible admitir dos interpretaciones sobre el cálculo de esta variable:
  - a. Que el número de grúas pórtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, asignadas a cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor, sin considerar el tiempo que cada grúa fue utilizada en ese periodo; o,
  - b. Que el número de grúas pórtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, siendo ponderadas por el tiempo que cada grúa fue utilizada en dicho periodo; toda vez que, en la realidad, no todas las grúas son asignadas a cada nave de manera simultánea desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.
2. Reconociendo que ambas interpretaciones son posibles de deducir a partir de lo literalmente establecido por el Anexo 3 del Contrato de Concesión, somos de la opinión que la segunda forma de aplicación es la más acorde con la finalidad del contrato, que es la de proveer servicios portuarios más eficientes a los usuarios.
3. En ese sentido, proponemos la siguiente interpretación respecto del tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, con relación a los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle de servicio":
 

*El número de grúas pórtico de muelle a que se hace referencia en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, debe ser calculado como la suma ponderada de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, siendo los ponderadores el tiempo de operación de cada grúa respecto del periodo de embarque y/o descarga de la nave.*
4. Asimismo, para efectos del cálculo un indicador "rendimiento de la operación de embarque o descarga" de manera trimestral, debe interpretarse que la variable "t" es un vector fila y la variable "N<sub>g</sub>" es un vector columna. Esto es:

$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times N_g} \geq 25 \text{ contenedores por hora}$$

Donde:

$$t = (t_1, t_2, \dots, t_n)$$

OSITRAN  
VºBº  
A. VELEZ  
GERENTE DE ASesorIA LEGAL

OSITRAN  
VºBº  
GERENTE DE ASesorIA LEGAL

OSITRAN  
A. RODRIGUEZ  
ASesor LEGAL

OSITRAN  
VºBº  
J. LI NING  
Analista de Regulación

OSITRAN  
Gerente de Regulación (a)

OSITRAN  
VºBº  
A. ROJAS  
JEFE DE PUERTOS

OSITRAN  
VºBº  
GERENTE DE REGULACIÓN (a)

$$N_g = \begin{pmatrix} N_{g,1} \\ N_{g,2} \\ \vdots \\ N_{g,n} \end{pmatrix}$$

$$N_{g,n} = \frac{t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}{t_n}$$

- NC : es el número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres meses.
- t : es el vector fila de los tiempos de operación de todas las naves atendidas en un trimestre.
- N<sub>g</sub> : es el vector columna del número de grúas efectivamente utilizadas para la atención de cada una de las naves atracadas en un trimestre.
- t<sub>n</sub> : es el tiempo de operación de la nave "n", desde el enganche del primer contenedor hasta del desenganche del último contenedor.
- t<sub>g,n</sub> : es el tiempo de utilización de la grúa "g" durante la operación de la nave "n".
- N<sub>g,n</sub> : es el número de grúas efectivamente utilizadas para atender la nave "n".

**XII. RECOMENDACIÓN:**

1. En consecuencia, recomendamos elevar el presente Informe ante el Consejo Directivo, a fin que dicho cuerpo colegiado resuelva:
  - (i) INTERPRETAR el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, con relación a los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle de servicio", en el siguiente sentido:

*El número de grúas pórtico de muelle a que se hace referencia en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, debe ser calculado como la suma ponderada de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, siendo los ponderadores el tiempo de operación de cada grúa respecto del período de embarque y/o descarga de la nave.*

*Asimismo, interpretar que la variable "t" es un vector fila y la variable "N<sub>g</sub>" es un vector columna. Esto es:*

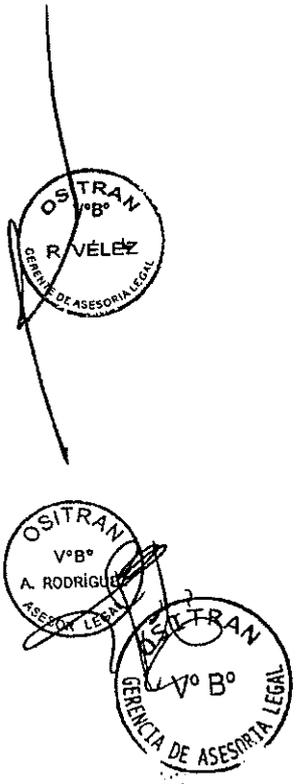
$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times N_g} \geq 25 \text{ contenedores por hora}$$

Donde:

$$t = (t_1, t_2, \dots, t_n)$$

$$N_g = \begin{pmatrix} N_{g,1} \\ N_{g,2} \\ \vdots \\ N_{g,n} \end{pmatrix}$$

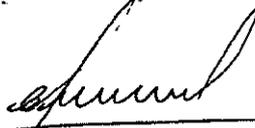
$$N_{g,n} = \frac{t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}{t_n}$$



- NC : es el número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres meses.
- $t$  : es el vector fila de los tiempos de operación de todas las naves atendidas en un trimestre.
- $N_g$  : es el vector columna del número de grúas efectivamente utilizadas para la atención de cada una de las naves atracadas en un trimestre.
- $t_n$  : es el tiempo de operación de la nave "n", desde el enganche del primer contenedor hasta del desenganche del último contenedor.
- $t_{g,n}$  : es el tiempo de utilización de la grúa "g" durante la operación de la nave "n".
- $N_{g,n}$  : es el número de grúas efectivamente utilizadas para atender la nave "n".

- (ii) LEVANTAR la suspensión de la tramitación de los procedimientos señalados por el Artículo Segundo de la Resolución N° 008-2012-CD-OSITRAN.
- (iii) NOTIFICAR la Resolución de interpretación (cuyo proyecto se adjunta), así como el presente Informe, a la empresa Concesionaria DP World Callao S.R.L., en su calidad de entidad Concesionaria, y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de entidad Concedente.
- (iv) AUTORIZAR la difusión de la Resolución de interpretación (cuyo proyecto se adjunta), así como el presente Informe, en el diario oficial El peruano y en la web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe))

Atentamente,

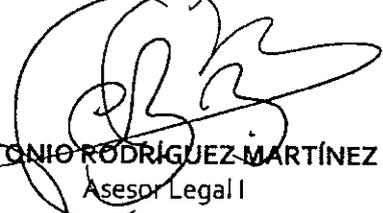
  
**RENZO ROJAS JIMÉNEZ**  
 Gerente de Regulación (e)

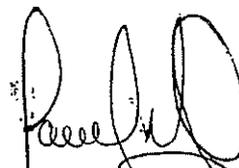
  
**ROBERTO VÉLEZ SÁLINAS**  
 Gerente de Asesoría Legal

  
**OSCAR HERRERA BENAVIDES**  
 Gerente de Supervisión (e)

  
**ATILIO ROJAS NORIEGA**  
 Jefe de Puertos

  
**JORGE L. NING CHAMAN**  
 Analista de Regulación

  
**ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ**  
 Asesor Legal I

  
**CAROLINE TEJADA PINTO**  
 Asesor Legal I

## RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° ~~XX~~-2012-CD-OSITRAN

Lima, ~~XX~~ de junio de 2012

### VISTOS:

La solicitud de interpretación presentada por DP WORD CALLAO S.R.L., recibida con fecha 03 de enero de 2012; el Oficio N° 563-2012-APN/GG, remitido en copia por la Autoridad Portuaria Nacional con fecha 22 de mayo de 2012, a través del cual remite el Informe Técnico N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA, de fecha 18 de mayo de 2012; y, el Informe N° 013-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, de fecha 12 de junio de 2012, emitido por la Gerencia de Regulación, la Gerencia de Supervisión y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN, así como los demás antecedentes del expediente administrativo; y,

### CONSIDERANDO:

Que, mediante escrito recibido con fecha 03 de enero de 2012, DP WORD CALLAO S.R.L solicitó al Consejo Directivo de OSITRAN el inicio del procedimiento de interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión, señalando que la interpretación correcta del indicador "rendimiento de embarque y descarga" establecido en el tercer apartado del Anexo 3, debe considerar como número de grúas (Ng) el valor ponderado de las grúas que estuvieron "en servicio" efectivo durante el tiempo de operación de una nave (t).

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2012-CD-OSITRAN del 27 de febrero de 2012 se dispuso el inicio del procedimiento de interpretación a pedido de parte del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur, por DP WORD CALLAO S.R.L., con el objeto de interpretar los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio".

Que, mediante Oficio N° 563-2012-APN/GG, recibida con fecha 22 de mayo de 2012, la Autoridad Portuaria Nacional remitió al Ministerio de Transportes Comunicaciones, con copia a OSITRAN, el Informe Técnico N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA, el cual contiene el análisis técnico respecto del presente procedimiento de interpretación.

Que, teniendo en consideración que la Autoridad Portuaria Nacional ha suscrito el Contrato de Concesión no solamente en calidad de representante del Ministerio Transporte y Comunicaciones sino también a título propio, consideramos pertinente tomar en cuenta el contenido del mencionado Informe Técnico N° 132-2012-APN/DIPLA-DOMA.



Que, en el citado Informe Técnico, la Autoridad Portuaria Nacional concluye que "... la variable "n<sub>g</sub>" (número de grúas pórtico de muelle en servicio) debería considerar la ponderación del tiempo de participación de cada grúa en la operación (...)"

Que, como puede observarse, la posición de la Autoridad Portuaria Nacional se encuentra acorde con la interpretación propuesta por la empresa Concesionaria, en el sentido que "Ng" es el número de grúas ponderado por el tiempo de participación de cada grúa en el tiempo total de operación de una nave.

Que, teniendo en consideración que en el Anexo 3 del mencionado Contrato de Concesión no se hace mayor precisión respecto de cómo debe determinarse el número de grúas pórtico de muelle "en servicio", es posible admitir dos interpretaciones sobre el cálculo de esta variable:

- a. Que el número de grúas pórtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, asignadas a cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor, sin considerar el tiempo que cada grúa fue utilizada en ese periodo; o,
- b. Que el número de grúas pórtico de muelle en servicio corresponde a una suma de todas aquellas que se utilizaron durante el periodo de embarque o descarga de contenedores, siendo ponderadas por el tiempo que cada grúa fue utilizada en dicho periodo; toda vez que, en la realidad, no todas las grúas son asignadas a cada nave de manera simultánea desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

Que, reconociendo que ambas interpretaciones son posibles de deducir a partir de lo literalmente establecido por el Anexo 3 del Contrato de Concesión, somos de la opinión que la segunda forma de aplicación es la más acorde con la finalidad del contrato, que es la de proveer servicios portuarios más eficientes a los usuarios;

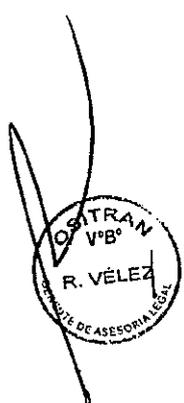
Que, luego de revisar y discutir el Informe de vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2. del Artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

#### POR LO EXPUESTO:

En virtud de las funciones previstas en el artículo 53° literal d) del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN, aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM y modificado mediante D.S. N° 057-2006-PCM, estando acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° ~~XX~~ de junio de 2012.

#### SE RESUELVE:

**Artículo 1°.- INTERPRETAR** los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio, en los siguientes términos:



El número de grúas p<sup>ó</sup>rtico de muelle a que se hace referencia en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, debe ser calculado como la suma ponderada de las grúas utilizadas durante el periodo de embarque y/o descarga de cada nave, siendo los ponderadores el tiempo de operación de cada grúa respecto del periodo de embarque y/o descarga de la nave.

Asimismo, interpretar que la variable "t" es un vector fila y la variable "N<sub>g</sub>" es un vector columna. Esto es:

$$\text{Ráto. de operación} = \frac{NC}{t \times N_g} \geq 25 \text{ contenedores por hora}$$

Donde:

$$t = (t_1, t_2, \dots, t_n)$$

$$N_g = \begin{pmatrix} N_{g,1} \\ N_{g,2} \\ \vdots \\ N_{g,n} \end{pmatrix}$$

$$N_{g,n} = \frac{t_{1,n} + t_{2,n} + \dots + t_{g,n}}{t_n}$$

- NC : es el número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres meses.  
t : es el vector fila de los tiempos de operación de todas las naves atendidas en un trimestre.  
N<sub>g</sub> : es el vector columna del número de grúas efectivamente utilizadas para la atención de cada una de las naves atracadas en un trimestre.  
t<sub>n</sub> : es el tiempo de operación de la nave "n", desde el enganche del primer contenedor hasta del desenganche del último contenedor.  
t<sub>g,n</sub> : es el tiempo de utilización de la grúa "g" durante la operación de la nave "n".  
N<sub>g,n</sub> : es el número de grúas efectivamente utilizadas para atender la nave "n".

**Artículo 2°.- LEVANTAR** la suspensión de la tramitación de los procedimientos señalados por el Artículo Segundo de la Resolución N° 008-2012-CD-OSITRAN de fecha 27 de febrero de 2012.

**Artículo 3°.- NOTIFICAR** la presente Resolución y el Informe de vistos, a la empresa DP World Callao S.R.L., en su calidad de entidad Concesionaria y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de entidad Concedente.

**Artículo 4°.- AUTORIZAR** la difusión de la presente Resolución, así como del Informe de Vistos, en el diario oficial El Peruano y en la web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

**CÉSAR SANCHEZ MODENA**  
Vicepresidente del Consejo Directivo  
Encargado de la Presidencia

