



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Firmado por: MEJIA
CORNEJO Juan
Carlos FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/10/2025
14:51:01 -0500

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

Lima, 3 de octubre de 2025

N° 00125-2025-GG-OSITRAN

VISTOS:

El recurso de apelación presentado por el Concesionario APM Terminals Callo S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN; y, el Informe N° 00183-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 02 de octubre de 2025, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 00149-2025-JFI-GSF-OSITRAN, se impuso a título de sanción, al Concesionario APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario) una multa ascendente a 06.60 UIT, por la comisión de la infracción prevista en el numeral 35.2 del artículo 35° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) del Ositrán; atendiendo a que incumplió su obligación establecida en la cláusula 8.21, así como en el Anexo 3, del Contrato de Concesión, al haber incumplido con los Niveles de Servicio y Productividad respecto los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga” y “Tiempo para el zarpe de la nave”, medición operaciones individuales, en el Cuadragésimo trimestre de explotación de la Concesión (abril – junio 2021);

Que, a través de la Carta N° 01480-2025-APMTC/LEG, el 26 de agosto de 2025, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 00339-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 29 de agosto de 2025, la Jefatura de Fiscalización de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió a la Gerencia General, con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica, el recurso mencionado en el párrafo anterior y el expediente correspondiente, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán;

Que, mediante el Oficio N° 00300-2025-GG-OSITRAN, notificado el 04 de septiembre de 2025, la Gerencia General comunicó al Concesionario el admisorio del recurso de apelación, conforme a la evaluación realizada por la Gerencia de Asesoría Jurídica a través del Memorando N° 00371-2025-GAJ-OSITRAN;

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 00183-2025-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar fundado en parte el recurso de apelación presentado por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

39. *Conforme a los análisis técnicos efectuados por la JCP y la JFI, se verifica que la información complementaria presentada por el Concesionario permitió reevaluar la medición del indicador “Tiempo para el inicio de la descarga” correspondiente al periodo materia de evaluación, reduciendo de ocho (08) a cinco (05) el número de naves que superaron el máximo permisible de treinta (30) minutos; sin embargo, dicho ajuste no desvirtúa el incumplimiento imputado, toda vez que subsisten cinco (05) naves en las que no se alcanzó el referido estándar.*
40. *El argumento expuesto por el Concesionario respecto al acta de desatraque de la operación de la nave CAPE TOWN EAGLE no resulta atendible, toda vez que la*

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/10/2025 13:48:22 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/10/2025 12:57:45 -0500

documentación presentada no acredita la existencia de un deducible aplicable, ni modifica el resultado de la medición efectuada. En esa línea, se ratifica que el valor del "Tiempo para el zarpe de la nave" superó el máximo permisible de treinta (30) minutos en diez (10) operaciones individuales, por lo que corresponde desestimar dicho argumento.

41. *Se verifica que no se ha configurado vulneración de los principios constitucionales invocados por el Concesionario, toda vez que la actuación de la primera instancia se enmarcó estrictamente en la normativa vigente, en especial en la Metodología V3, verificándose que la resolución apelada sustenta debidamente las razones que conllevaron a la desestimación de los medios probatorios propuestos por el Concesionario. En ese sentido, los alegatos del Concesionario carecen de sustento y deben ser desestimados en este extremo del recurso."*

Que, tal como lo manifiesta la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 00183-2025-GAJ-OSITRAN, corresponde que el Tribunal en Asuntos Administrativos resuelva el recurso de apelación interpuesto, siendo que, de conformidad con lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, en tanto no se constituya dicho órgano colegiado, las funciones de éste serán ejercidas por la Gerencia General;

Que, luego de revisar el Informe de vistos, la Gerencia General 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 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, en virtud a las facultades conferidas en el artículo 5 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público; el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias; y el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN y modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar INFUNDADO el recurso de apelación interpuesto por APM Terminals Callao S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos expuestos, dando por agotada la vía administrativa.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 00183-2025-GAJ-OSITRAN, a APM Terminals Callao S.A.; asimismo, poner tales documentos en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente, de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y de la Gerencia de Administración, para los fines correspondientes de acuerdo a ley.

Regístrese y comuníquese.

Firmado por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Visado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Asesor Legal Especializado en Concesiones y App
Gerencia General

NT 2025137487

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

INFORME N° 00183-2025-GAJ-OSITRAN

A : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Evaluación del recurso de apelación presentado por APM Terminals Callao S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN

Referencias : a) Memorando N° 00339-2025-JFI-GSF-OSITRAN
b) Expediente 202500031-PAS-JFI-GSF-OSITRAN

Fecha : 02 de octubre de 2025

I. OBJETO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión sobre el recurso de apelación interpuesto por APM Terminals Callao S.A. contra la Resolución N° 00134-2025-GSF-OSITRAN, emitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF), mediante la cual se le impuso, a título de sanción, una multa ascendente a 6.60 UIT por haber incurrido en la infracción tipificada en el numeral 35.2 del artículo 35 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N°009-2018-CD-OSITRAN (en adelante, RIIS).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 11 de mayo de 2011, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente), actuando a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM o el Concesionario), suscribieron el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, Contrato de Concesión).
3. Mediante el Informe N° 00210-2025-JCP-GSF-OSITRAN de fecha 11 de marzo de 2025, la Jefatura de Contratos Portuarios (en adelante, JCP) comunicó a la Jefatura de Fiscalización (en adelante, JFI) el presunto incumplimiento de APM de los Niveles de Servicio y Productividad (en adelante, NSP) referidos a los indicadores "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", correspondiente al promedio trimestral en el cuadragésimo trimestre de Explotación de la Concesión (abril - junio 2021). Por tal razón, a través del Informe de la referencia, la JCP recomendó a la JFI que evalúe el inicio de un Procedimiento Administrativo Sancionador (en adelante, PAS) contra la citada Entidad Prestadora.
4. A través del Oficio N° 00035- 2025-JFI-GSF-OSITRAN, el 27 de marzo de 2025, se notificó al Concesionario el inicio de un PAS por el presunto incumplimiento referido a los indicadores, "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave" medición operaciones individuales, durante el Cuadragésimo trimestre de explotación de la Concesión (abril – junio 2021), infracción prevista en el inciso 35.2 del artículo 35 del RIIS del OSITRAN; y, se le solicita presente sus descargos en un plazo de diez (10) días hábiles (contados a partir del día hábil siguiente al de notificación del presente), plazo que puede ser prorrogado por cinco (5) días hábiles adicionales a solicitud del Concesionario.
5. Mediante carta N° 00573-2025-APMTC/LEG, de fecha 28 de marzo de 2025, el Concesionario solicitó prórroga de cinco (5) días hábiles adicionales al plazo inicialmente otorgado para dar

respuesta al Oficio de Imputación de Cargos N° 00035-2025-JFI-GSF-OSITRAN, el mismo que fue concedido mediante Oficio N° 00041-2025-JFI-GSF-OSITRAN, el 01 de abril de 2025.

6. A través de la Carta N° 00727-2025-APMTC/LEG de fecha 16 de abril de 2025, el Concesionario presentó sus descargos contra el Oficio de Imputación de Cargos N° 00035-2025-JFI-GSF-OSITRAN.
7. Mediante el Oficio N° 07629-2025-GSF-OSITRAN, notificado el 04 de junio de 2025, se remitió al Concesionario el Informe Final de Instrucción N° 00116-2025-JFI-GSF-OSITRAN.
8. Por medio de la Carta N° 01017-2025-APMTC/LEG de fecha 05 de junio de 2025, el Concesionario solicitó prórroga para la presentación de sus descargos contra el Informe Final de Instrucción N° 00116-2025-JFI-GSF-OSITRAN, el mismo que fue concedido a través del Oficio N° 07791-2025-GSF-OSITRAN del 10 de junio de 2025.
9. A través de la Carta N° 01089-2025-APMTC/LEG de fecha 17 de junio de 2025, el Concesionario presentó sus descargos contra el Informe Final de Instrucción N° 00116-2025-JFI-GSF-OSITRAN.
10. Mediante Memorando N° 00274-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 14 de julio de 2025, la Jefatura de Fiscalización solicitó a la Jefatura de Contratos Portuarios evaluación técnica respecto a las alegaciones del Concesionario contra el Informe Final de Instrucción N° 00116-2025-JFI-GSF-OSITRAN.
11. Por medio del Memorando N° 00329-2025-JCP-GSF-OSITRAN de fecha 17 de julio de 2025, la Jefatura de Contratos Portuarios remitió la evaluación técnica solicitada.
12. Mediante Informe N° 00149-2025-JFI-GSF-OSITRAN, Informe Final del Procedimiento, la JFI recomienda que se imponga a la empresa APM Terminals Callao S.A., una multa ascendente a 6.60 UIT, por haber incurrido en la infracción prevista en el numeral 35.2 del artículo 35° del RIIS, respecto al incumplimiento de los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga”, y “Tiempo para el zarpe de la nave”, medición operaciones individuales, en el cuadragésimo trimestre de explotación de la Concesión (abril – junio 2021).
13. Por medio de la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN, notificada al Concesionario el 4 de agosto de 2025 mediante el Oficio N° 09934-2025-GSF-OSITRAN, se resolvió lo siguiente:

“Artículo 1.-Declarar que la empresa Concesionaria APM Terminals Callao S.A. incumplió su obligación establecida en la cláusula 8.21, así como en el Anexo 3, del Contrato de Concesión, al haber incumplido con los Niveles de Servicio y Productividad respecto los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga” y “Tiempo para el zarpe de la nave”, medición operaciones individuales, en el Cuadragésimo trimestre de explotación de la Concesión (abril – junio 2021), lo cual se encuentra tipificado en el numeral 35.2 del artículo 35° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones.

Artículo 2.- Imponer a la empresa Concesionaria APM Terminals Callao S.A., a título de sanción, una multa ascendente a 6.60 UIT.”

14. A través de la Carta N° 01480-2025-APMTC/LEG, el 26 de agosto de 2025, el Concesionario presentó su escrito de apelación en contra de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN.
15. Por medio del Memorando N° 00339-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 29 de agosto de 2025, la JFI remite a la Gerencia General con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica el recurso de apelación interpuesto por el Concesionario, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96 del RIIS.

16. A través del Oficio N° 00300-2025-GG-OSITRAN de fecha 04 de septiembre de 2025, notificado en la misma fecha, la Gerencia General comunicó al Concesionario la admisión a trámite del recurso de apelación interpuesto, conforme a la evaluación realizada por este despacho a través del Memorando N° 00371-2025-GAJ-OSITRAN.

III. ANÁLISIS

17. Según lo señalado en el objeto del presente Informe, a fin de evaluar el recurso de apelación interpuesto por APM, se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:

A. Cuestiones Previas: Análisis de admisibilidad del recurso, competencia y plazo para resolver.

B. Análisis de los argumentos del Concesionario.

B.1. Sobre el indicador “Tiempo para el inicio de la descarga”

B.2. Sobre el indicador “Tiempo para el Zarpe de la Nave”

B.3. Sobre la supuesta vulneración a los principios administrativos y constitucionalmente establecidos.

A. Cuestiones Previas: Análisis de admisibilidad del recurso, competencia y plazo para resolver.

18. Antes de entrar al análisis de fondo, es importante precisar que el recurso de apelación interpuesto fue evaluado en cuanto al cumplimiento de los requisitos exigidos: de un lado, por el numeral 98.1 del artículo 98 del RIIS y, de otro lado, por los artículos 124¹ y 221² del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N°004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), habiéndose determinado que el referido recurso de apelación cumplía con los requisitos de admisibilidad, procedencia y forma previstos en tales normas, motivo por el cual fue admitido a trámite mediante Oficio N° 00300-2025-GG-OSITRAN, sobre la base del Memorando N° 00371-2025-GAJ-OSITRAN.

19. De otro lado, cabe señalar que, conforme a lo establecido en el numeral 98.2 del artículo 98 del RIIS, el Tribunal en Asuntos Administrativos resolverá el recurso de apelación en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la presentación de dicho recurso. Es importante mencionar que, de conformidad con lo establecido en la Segunda

¹ Artículo 124.- Requisitos de los escritos

Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:

1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.
2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.
3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.
4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.
5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio.
6. La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.
7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados. (*)
(Texto según el artículo 113 de la Ley N° 27444).

² Artículo 221.- Requisitos del recurso

El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124.

(Texto según el artículo 211 de la Ley N° 27444, modificado según el artículo 2 Decreto Legislativo N° 1272)

Disposición Complementaria Transitoria del RIIS, en tanto no se constituya el Tribunal en Asuntos Administrativos, las funciones de este serán ejercidas por la Gerencia General.

20. En la medida en que el recurso de apelación fue presentado ante el Ositrán el 26 de agosto de 2025, el plazo para resolver el recurso de apelación presentado por el Concesionario vencerá el 07 de octubre del 2025.

B. Análisis de los argumentos del Concesionario.

B.1. Sobre los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga”

21. Sobre este punto, el Concesionario formuló los siguientes argumentos:

a) Remisión de reportes mensuales como prueba suficiente

- APMTC ha remitido oportunamente al Ositrán y a la Autoridad Portuaria Nacional (“APN”) los Reportes Mensuales de operaciones correspondientes a los meses de abril, mayo y junio de 2021, en los cuales se consignan las horas efectivas de inicio de operaciones, incluyendo las naves con atraque anticipado. Dichos reportes fueron enviados vía correo electrónico en fechas 17 de mayo de 2021, 15 de junio de 2021 y 15 de julio de 2021, respectivamente, y posteriormente precisados mediante correo electrónico de fecha 04 de abril de 2024.
- En los reportes se evidencia la información referida a las operaciones de las ocho (08) naves observadas por el Ositrán denominadas: PROGRESS ACE, UNITED HARMONY, CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, YANQUE, RHINE, MAERSK, MAIOCA TRES y CONDOR TRADER. En cada caso se consignaron las horas efectivas de atraque e inicio de operaciones, lo cual permite identificar objetivamente que estas naves iniciaron descarga en condiciones de atraque distinto al programado.
- Los reportes mensuales forman parte del flujo ordinario de información oficial remitida a su despacho, constituyendo prueba idónea y suficiente para acreditar el hecho. En consecuencia, no es correcto sostener que no se remitió documentación, cuando está ya obra en poder del Ositrán y de la APN.

b) Presentación complementaria de solicitudes de atraque anticipado

- Indica el Concesionario que a pesar de lo señalado en el punto anterior, el numeral 18 del Informe Final indica lo siguiente:

“(…) No obstante, se advierte que el Concesionario no ha remitido la documentación que acredite la solicitud del atraque anticipado para cada una de las ocho (08) naves (PROGRESS ACE, UNITED HARMONY, CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, YANQUE, RHINE, MAERSK, MAIOCA TRESS Y CONDOR TRADER) sujetas a la medición del indicador Tiempo para el inicio de la descarga, como, por ejemplo, los correos electrónicos que si fueron presentados por el Concesionario para el caso de las cinco (05) naves descritas en la viñeta precedente (...);”
- Es por ello que, adicionalmente, y con carácter complementario, se adjuntan copias de solicitudes de atraque anticipado correspondientes a cuatro (04) de las naves observadas, con lo cual queda reforzado el sustento de que, en todos los casos, existió un atraque anticipado debidamente registrado

<div>Nave</div> <div>PROGRESS ACE</div>	<div>Correo electrónico</div> <div><div>From: Manuel Diaz (TRANSTOTAL) <mdiaz@transotalperu.com></div><div>Sent: viernes, 2 de abril de 2021 16:34</div><div>To: +D APMT CALLAO TRAFICO <APMTTODSTRAFFIC1@APMTTERMINALS.COM>; Carlos Edgar Aguilar Polo <carlos.aguilar@apmterminals.com>; Karla Alexandra Bazen Rios <karla.bazen@apmterminals.com>; <guillermo.rosasco@apmterminals.com>; Jhony Orlando Pena Flores <jhony.pena@apmterminals.com>; Manuel Roberto Rodriguez Alago <manuel.rodriguez@apmterminals.com>; Ce: LD Operaciones <Operaciones@sanperu.com>; Eduardo Benites Carbajal <EBenites@sanperu.com>; Patricia Rosmery Rueda Chuquilanqui <PRueda@sanperu.com>; Luis Enrique Obregon Cunza <LEobrega@sanperu.com>; OperationsTAM <operations@transotalperu.com></div><div>Subject: MY PROGRESS ACE Y 136A / CALLAO - APMT / SOLICITUD DE ATRAQUE ANTICIPADO</div></div> <div><div>This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.</div><div>Estimados Sres.</div><div>Buenos tardos</div><div>Mediante la presente solicitamos a Uds el atraque ANTICIPADO de la nave en asunto para el día 03.04 / 05.00 Hrs al muelle 1 A a fin de efectuar la siguiente operación:</div><div>Operaciones : Descarga de vehículos / Maquinarias</div><div>Practico : PSAM (POB: 03.04 / 04.00 LT)</div><div>Remolcage : PSAM</div><div>Lancha : PSAM</div></div>
<div>UNITED HARMONY</div>	<div><div>From: Juan Carlos Chacon <juancarlos.chacon@canopus.pe></div><div>Sent: martes, 27 de abril de 2021 21:45</div><div>To: Carlos Edgar Aguilar Polo <carlos.aguilar@apmterminals.com>; +D APMT CALLAO TRAFICO <APMTTODSTRAFFIC1@APMTTERMINALS.COM>; +D APMT Callao ETA <apmtcpeeta@apmterminals.com>; <karla.bazen@apmterminals.com>; Amadeo Guillermo Rosasco Albarracin <guillermo.rosasco@apmterminals.com>; Jhony Orlando Pena Flores <jhony.pena@apmterminals.com>; Ce: +D APMT CALLAO BILLING <apmtcbbill@apmterminals.com>; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER <APMTTODSSHIFTMANAGER@APMTTERMINALS.COM>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; General Cargo <APMTGCGeneralCargo@apmterminals.com>; Estenio Petras <estenio@pet-marsa.com.pe>; Carol Arce <carol@pet-marsa.com.pe>; Nelson Maldonado <nelsonmaldonado@pet-marsa.com>; <edgulluhead@hotmail.com>; Isaura Capil <isauracapil@gmail.com>; Operaciones Inmarsa <operaciones@cor-inmarsa.com.pe>; Operaciones Canopus <operaciones@canopus.pe>; <lloayla@speedy.net.pe></div><div>Subject: M/V. "UNITED HARMONY" // INGRESO ANTICIPADO A MUELLE 4B - CALLAO</div></div> <div><div>This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.</div><div>Estimados Señores</div><div>Buenas noches,</div><div>Agradeceremos considerar nuestra solicitud de atraque anticipado al muelle 4B a partir de las 04:00 horas del día 28 de abril, sujeto al zarpe del buque</div><div>M/V. "UNITED HARMONY"</div><div>PRACTICAJE : JAINE LOYOLA ALVAREZ E.T.R.L.</div><div>REMOLCADORES : INMARS / 02</div><div>LANCHA : MARINE JULIET</div></div> <div>REQUERIMIENTOS : PROA A TIERRA</div>
<div>IMPRESSION BAY</div>	<div>M/V. "IMPRESSION BAY" // INGRESO ANTICIPADO A MUELLE 1A - CALLAO</div> <div><div>MT</div><div>Max Tineo <max.tineo@canopus.pe></div><div>Para : Jhony Orlando Pena Flores; +D APMT Callao ETA; Manuel Roberto Rodriguez; +D APMT CALLAO TRAFICO;</div><div>Carlos Edgar Aguilar Polo; +D APMT Callao GC Planners; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER; y 4 usuarios más</div><div>CC : Francisco Quiroz; Petranso - Diego Saavedra; R/M Andes; R/M Sechin; R/M Caral; R/M Lobos; R/M Mochica;</div><div>Patricia Rosmery Rueda Chuquilanqui; LD Operaciones; Eduardo Benites Carbajal; Luis Enrique Obregon Cunza; y 4 usuarios más</div><div>Haga clic aquí para descargar imágenes. Para ayudarle a proteger su confidencialidad, Outlook ha impedido la descarga automática de algunas imágenes en este mensaje.</div></div> <div><div>This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.</div><div>Estimados Señores</div><div>Buenas noches,</div><div>Agradeceremos considerar nuestra solicitud de desatraque del Muelle 1A para la nave de la refe</div><div>M/V. "IMPRESSION BAY"</div><div>ETD: 06/06/2021 - 23:45 HRS.</div><div>REMOLCADORES : PETRANSO / 02</div><div>PRACTICAJE : PSA Marine Peru S.A.</div><div>LANCHA : PSA Marine Peru S.A.</div><div>DESTINO : GUAYAQUIL - ECUADOR</div><div>Confirmar recepcion de la presente.</div><div>Saludos cordiales / Best regards, Max Tineo Valdiviezo Departamento de Operaciones / Operations Department</div></div>
<div>YANQUE</div>	<div><div>From: Agencia Dolmar - Operaciones <operaciones@dolmar.pe></div><div>Sent: miércoles, 9 de junio de 2021 13:07</div><div>To: Carlos Edgar Aguilar Polo <carlos.aguilar@apmterminals.com>; Karla Alexandra Bazen Rios <karla.bazen@apmterminals.com>; <jhony.pena@apmterminals.com>; +D APMT CALLAO TRAFICO <APMTTODSTRAFFIC1@APMTTERMINALS.COM>; +D APMT C <APMTTODSSHIFTMANAGER@APMTTERMINALS.COM>; +D APMT Callao Servicios <apmtcservicios@apmterminals.com>; +D</div><div>Subject: RE: BP Yanque / Callao - 2do ATRAQUE - SOLICITUD ATRAQUE ANTICIPADO al muelle 5B hoy 09 junio 2021 20:00 Hrs</div><div>Importance: High</div></div> <div><div>This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.</div><div>Estimados Sres APMT C TRAFICO,</div><div>Att.: Sr Carlos Aguilar,</div><div>Buenas Tardes,</div><div>Ref : SEGUNDO ATRAQUE:</div><div>De acuerdo a lo indicado en la Junta de Operaciones de hoy día,</div><div>Con la presente SOLICITAMOS ATRAQUE ANTICIPADO (2DO ATRAQUE) para la :</div><div>Nave : EP YANQUE</div><div>Empresa de Practicaje : ALDEBARAN</div><div>Practico : Cap. Pedro Galvez</div></div>

- Cabe resaltar que la información esencial ya obra en los reportes mensuales antes mencionados —que acreditan de manera directa las horas de atraque e inicio de operaciones—, esta documentación adicional se presenta únicamente con el objetivo de facilitar la verificación de la condición de atraque anticipado.
- En consecuencia, corresponde que el Ositrán valore integralmente la prueba aportada, reconociendo que los atraques anticipados acreditados deben generar el deducible respectivo en la medición del indicador “Tiempo para el inicio de la descarga”. El no reconocer el valor a los reportes mensuales implicaría desconocer una prueba directa y objetiva, afectando el principio de debida motivación y razonabilidad que rige en materia sancionadora.

Análisis de los argumentos del Concesionario

22. Respecto a este punto, el Concesionario afirma haber remitido oportunamente al Ositrán y APN los reportes mensuales de operaciones de abril, mayo y junio de 2021, en los que se consignan las horas efectivas de atraque e inicio de operaciones de las ocho (08) naves observadas (PROGRESS ACE, UNITED HARMONY, CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, YANQUE, RHINE, MAERSK, MAICOA TRESS y CONDOR TRADER), lo que permite acreditar que dichas naves iniciaron descarga en condiciones de atraque distinto al programado. Asimismo, de manera complementaria, adjunta solicitudes de atraque anticipado correspondientes a cuatro (04) de dichas naves, con el fin de reforzar su posición de que en todos los casos existió un atraque anticipado debidamente registrado.
23. En ese sentido, mediante Memorando N.º 00382-2025-GAJ-OSITRAN, esta Gerencia solicitó a la Jefatura de Contratos Portuarios emitir opinión técnica sobre los argumentos planteados en el recurso de apelación, dentro de los cuales se encontraba la información complementaria de solicitudes de atraque anticipado presentada por el Concesionario. Como respuesta a dicho requerimiento, la JCP, a través del Memorando N.º 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN, señaló lo siguiente:
- “(…)

a.4 Respecto a las cuestiones en discusión del resultado de la medición de los indicadores materia de análisis

11. *En relación con los argumentos del Concesionario descritos en el numeral 2 de su Carta 1480, se tiene lo siguiente:*
- *El Concesionario señala que existiría discrepancia en los resultados obtenidos en la medición de:*
 - i. *08 operaciones individuales, correspondiente a las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY, CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, YANQUE, RHINE, MAERSK, MAICOA TRESS Y CONDOR TRADER sujetas a la medición del indicador “Tiempo para el inicio de la Descarga” dado que OSITRAN no habría considerado el deducible correspondiente al atraque anticipado en cada una de dichas operaciones;*
y,
 - ii. *01 operación individual, correspondiente a la nave CAPE TOWN EAGLE sujeta a la medición del indicador “Tiempo para el zarpe de la nave”, dado que OSITRAN no habría considerado el deducible correspondiente al acta de congestión de maniobra vinculada a dicha operación;*
 - *Al respecto, de la evaluación de los argumentos señalados en el punto (i) precedente, se tiene lo siguiente:*

- Como consta en la subsección j.2 del Informe N° 00146-2025-JCP-GSF-OSITRAN (en adelante, Informe de Hallazgo), complementado con la subsección j.1 del mismo informe, las estipulaciones metodológicas para la medición del indicador materia de análisis señalan que no se tomará en cuenta el tiempo de demora ocasionado por aquellos hechos no imputables al administrador portuario que se encuentren **debidamente acreditados**, sea que correspondan a, entre otros,
 - caso en el que, por necesidad o por solicitud, una nave atraque de manera anticipada a lo planificado, caso que requiere el cumplimiento total de las condiciones indicadas a continuación:
 - la nave atraque de manera anticipada a la hora planificada;
 - el inicio de operaciones, en función al atraque anticipado de la nave, sea programado;
 - la fecha y hora del inicio de operaciones, que fue programado en función al atraque anticipado de la nave, sea comunicado por el Concesionario a la APN;
- Al respecto, el Concesionario ha remitido copia de los correos electrónicos de atraque anticipado, que además remitió a la APN, acreditando de esta manera el cumplimiento de las estipulaciones metodológicas, precitadas en la subsección j.2 de la sección IV del Informe de Hallazgo, referidas al atraque anticipado de tres (03) de las ocho (08) naves antes señaladas, correspondiente a las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY y YANQUE.
- Con base a lo escrito en las viñetas precedentes, se tiene que:
 - La información remitida por el Concesionario mediante su Carta 1480 acredita que, para el período de evaluación, el NSP del indicador Tiempo para el inicio de la descarga, medido por operación individual, alcanzado por el Concesionario en tres (03) operaciones correspondientes a las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY y YANQUE estuvo dentro del máximo permisible de 30 minutos, cumpliendo de esta manera, con el referido indicador.
 - Queda sin efecto los resultados obtenidos en el Informe N° 00146-2025-JCP-GSF-OSITRAN (Informe de Hallazgo) de fecha 13 de febrero de 2025, relacionados con el NSP del indicador Tiempo para el inicio de la descarga, medido por operación individual relacionado a las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY y YANQUE.
 - Sin embargo, este argumento del Concesionario no modifica la presunción de que el valor de las cinco (05) operaciones correspondientes a las naves CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, RHINE MAERSK, MAICOA TRESS Y CONDOR TRADER, correspondiente al NSP del indicador Tiempo para el inicio de la descarga, medido por operación individual, superó el máximo permisible de 30 minutos.
 - Los valores actualizados de la medición se encuentran detallados en el Anexo I. (...)

12. Al respecto, en línea con lo señalado en la subsección II.a.4 precedente,

- En relación con el indicador Tiempo para el inicio de la descarga por operación individual para el período de evaluación, se tiene lo siguiente:
 - En su medición inicial se identificaron trece (13) operaciones individuales de descarga de nave en cada una de las cuales no había quedado acreditado que el tiempo para su inicio fuera menor o igual al máximo permisible de 30 minutos;

- Con posterioridad a la notificación de dicha medición inicial, el Concesionario remitió copia de los correos electrónicos para el caso de cinco (05) naves en los cuales se aprecia la respectiva solicitud del atraque anticipado formulada por el respectivo usuario (agente marítimo), pero no incluyó información complementaria de las ocho (08) naves restantes (PROGRESS ACE, UNITED HARMONY, CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, YANQUE, RHINE, MAERSK, MAICOA TRESS Y CONDOR TRADER), por lo cual, a partir de la evaluación correspondiente, se identificó que el número de presuntos incumplimientos de dicho indicador se redujo de 13 a 8;
- Con la información remitida por el Concesionario en su Carta 1480 con la copia de los correos electrónicos para el caso de tres (03) naves en los cuales se aprecia la respectiva solicitud del atraque anticipado formulada por el respectivo usuario (agente marítimo), pero no incluyó información complementaria de las cinco (05) naves restantes (CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, RHINE MAERSK, MAICOA TRESS Y CONDOR TRADER), por lo cual, a partir de la evaluación correspondiente, se identificó que el número de presuntos incumplimientos de dicho indicador se redujo de 8 a 5.
(...)

13. En consecuencia, a partir del análisis de la documentación señalada y considerando la información adicional presentada por el Concesionario, para la medición de los indicadores materia de análisis en el periodo de evaluación, se tiene lo siguiente:

- Para el indicador de Tiempo para el inicio de la Descarga:
 - El Concesionario ha presentado información adicional, contenida en correos electrónicos que remitió a la APN, acreditando de esta manera el cumplimiento de las estipulaciones metodológicas, precisadas en la subsección j.2 de la sección IV del Informe de Hallazgo, referidas al atraque anticipado de las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY y YANQUE. Dicha información debe ser considerada en la medición del indicador Tiempo para el inicio de la Descarga durante el periodo de evaluación.
 - En ese sentido, mediante el presente Memorando se modifica el resultado de la medición del indicador antes mencionado, que fuera desarrollado en el Informe N° 00146-2025-JCP-GSF-OSITRAN (Informe de Hallazgo), en los términos indicados en la siguiente tabla:

Tabla N° 1. NSP referido al Tiempo para el inicio de la descarga en el periodo de evaluación

NSP	Medición	Máximo permisible	Resultado de la nueva medición
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	20 minutos	12 minutos 17 segundos
	Operación Individual	30 minutos	Doscientos ochenta y siete (287) operaciones estuvieron dentro del tiempo máximo permitido para el indicador, dispuesto en el Anexo 3 del Contrato de Concesión Cinco (05) operaciones excedieron el tiempo máximo permitido para el indicador, dispuesto en el Anexo 3 del Contrato de Concesión

Fuente: Informe N° 00146-2025-JCP-GSF-OSITRAN y la Carta N° 01480-2025-APMTC/LEG.

(...)"

(Subrayado agregado)

24. De este modo, la JCP precisó que la información remitida por el Concesionario en su Carta N.° 1480-2025-APMTC/LEG acredita que, durante el período de evaluación, el NSP del indicador “Tiempo para el inicio de la descarga”, medido por operación individual, se encontró dentro del máximo permisible de 30 minutos en tres (03) casos correspondientes a las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY y YANQUE. No obstante, advirtió que no se presentó información complementaria respecto de las cinco (05) naves restantes (CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, RHINE, MAICOA TRESS y CONDOR TRADER), en las que el indicador continuó superando el límite establecido. En consecuencia, la documentación presentada permitió reducir el número de presuntos incumplimientos de ocho (08) a cinco (05), correspondiendo que dicha información sea considerada para actualizar los resultados de la medición del indicador materia de análisis para el período de evaluación.
25. Sobre la base de la opinión técnica emitida por la JCP, y considerando que los resultados actualizados de las mediciones del NSP, a partir de la información complementaria presentada por el Concesionario, podrían tener incidencia en el importe de la multa impuesta la Gerencia de Asesoría Jurídica solicitó, mediante el Memorando N.° 00397-2025-GAJ-OSITRAN, a la Jefatura de Fiscalización efectuar, de corresponder, el recálculo de la sanción contenida en la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N.° 00134-2025-GSF-OSITRAN. En atención a ello, la Jefatura de Fiscalización, mediante el Memorando N.° 00377-2025-JFI-GSF-OSITRAN, precisó lo siguiente:

“Sobre el particular, según la información proporcionada por la Jefatura de Contratos Portuarios, a través del Memorando N° 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN, solo corresponde actualizar el cálculo del perjuicio económico generado a los usuarios por el incumplimiento de la obligación del Concesionario referido a los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga” y “Tiempo para el zarpe de la nave”, por operaciones individuales.

En efecto, de acuerdo a lo señalando en el Anexo IV del Memorando N° 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN, el nuevo perjuicio generado asciende, en total, a S/ 8,216.42 conforme se puede apreciar a continuación:

ANEXO IV DEL MEMORANDO N° 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN

ESTIMACIÓN DEL PERJUICIO ECONÓMICO OCASIONADO A LOS USUARIOS DEL TNM DERIVADO DEL PRESUNTO INCUMPLIMIENTO DE LOS NSP VINCULADOS AL INDICADOR TIEMPO PARA EL ZARPE DE LA NAVE EN EL 40° TRIMESTRE DE EXPLOTACIÓN (ABRIL A JUNIO DE 2021).

1. Con base en la información proporcionada en el Anexo III, así como de los resultados del cálculo de los sobretiempos por estadía neta de las naves indicadas en dicho anexo, se estima que el perjuicio a los usuarios debido a los presuntos incumplimientos de los NSP, ascienden a la suma de **PEN 8,216.42**, de acuerdo con la siguiente composición:

Tabla 1. Consolidación del perjuicio generado por los presuntos incumplimientos de los NSP.

Niveles de Servicio y Productividad	Tipo de Medición	Perjuicio estimado (PEN)
1. Tiempo para el inicio de la Descarga	Por Operación Individual	8,216.42
2. Tiempo para el zarpe de la nave	Por Operación Individual	0.00
TOTAL		8,216.42

Fuente: Anexo IV del Memorando N° 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN

De esta forma, el daño causado a los usuarios del terminal debido al incumplimiento de los NSP referido a los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga” y “Tiempo para el zarpe de la nave”, por operaciones individuales, asciende a S/. 8,216.42, el mismo que equivale a 1.54 UIT¹.

En consecuencia, teniendo en consideración lo establecido en el RIIS, la Multa Ad Hoc por el presente incumplimiento ascendería a 1.54 UIT, según se muestra a continuación:

$$M = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

¹ Se considera el valor de la UIT vigente del 2025: S/ 5,350.

$$\text{Multa} = (0/1 + 1.54 \text{ UIT}) * (1 + 0) * 1 = 1.54 \text{ UIT}$$

Sobre el Monto Mínimo de la Multa

Al respecto, debemos señalar que el Anexo I del RIIS ha establecido los límites mínimos de las multas a aplicar. El objetivo de los límites mínimos es asegurar la consistencia y coherencia de incentivos entre multas, de acuerdo con la graduación, de modo que infracciones leves sean sancionadas con multas bajas e infracciones muy graves con multas mayores.

Según el Anexo I del RIIS, en ningún caso se aplicarán montos de multas inferiores a los límites mínimos establecidos en el cuadro siguiente:

Límite mínimo para las Multas (En UIT)

Graduación	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Tipo 4
Leve	1.61	2.43	3.30	4.41
Grave	3.21	4.87	6.60	8.81
Muy grave	4.82	7.29	9.90	13.22

Fuente: Anexo I del RIIS

Dado que la infracción para el presente caso está tipificada como “Grave” y según la tipología de la empresa supervisada por OSITRAN, establecidas en el Anexo I del RIIS, el Concesionario está comprendido en el Tipo 3, la multa a aplicar no será inferior a las 6.60 UIT.

Por lo tanto, utilizando los criterios regulados en el RIIS, corresponde aplicar para el presente caso de incumplimiento de NSP, una multa ascendente a 6.60 UIT, la misma que se obtuvo según la siguiente función.

$$\text{Multa} = \text{Max} (1.54 \text{ UIT}; 6.60 \text{ UIT}) = 6.60 \text{ UIT}$$

26. En esa línea, según lo señalado por la JFI, y en concordancia con lo informado por la JCP a través del Memorando N.° 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN, corresponde actualizar el cálculo del perjuicio económico generado a los usuarios por el incumplimiento del indicador “Tiempo para el inicio de la descarga”, considerando que solo en tres (03) de las ocho (08) operaciones cuestionadas se acreditó el atraque anticipado, reduciéndose el número de incumplimientos de ocho (08) a cinco (05). Como resultado del recálculo efectuado, dicho perjuicio ascendió a S/ 8,216.42, equivalente a 1.54 UIT; sin embargo, al encontrarse la infracción tipificada como “Grave” y atendiendo a lo dispuesto en el Anexo I del RIIS, que establece un límite mínimo de 6.60 UIT para este tipo de incumplimientos, la JFI concluyó que corresponde mantener la multa en 6.60 UIT.
27. En consecuencia, conforme a los análisis técnicos efectuados por la JCP y la JFI, se verifica que la información complementaria presentada por el Concesionario permitió modificar la medición del indicador “Tiempo para el inicio de la descarga” correspondiente al periodo materia de evaluación, reduciendo de ocho (08) a cinco (05) el número de naves que superaron el máximo permisible de treinta (30) minutos. Sin embargo, dicho ajuste no

desvirtúa el incumplimiento, toda vez que subsisten cinco (05) naves en las que no se alcanzó el referido estándar. En ese sentido, corresponde declarar infundada la reclamación del Concesionario en este extremo, manteniéndose firme la multa de 6.60 UIT impuesta en la resolución apelada.

B.2. Sobre el indicador “Tiempo para el Zarpe de la Nave”

28. Sobre este punto, el Concesionario formuló los siguientes argumentos:

- a) Congestión de maniobras debidamente acreditadas
- Indica que tal como se acreditó en su oportunidad, se presentó el Acta N.º 2101124, correspondiente a la operación de la nave CAPE TOWN EAGLE. En dicho documento consta expresamente la ocurrencia de una congestión de maniobras, cuya duración se calculó en dieciocho (18) minutos tal y como se señaló en las Cartas N.º 1086-2024-APMTC/LEG y N.º 0727-2025-APMTC-LEG enviadas con anterioridad. Ese tiempo, por ser atribuible a una congestión operativa en el muelle, debe ser deducible de la medición.

Teniendo en cuenta ello, adjuntan el Acta de Desatraque que evidenciaría la congestión de maniobras de la referida operación:

Nave	Acta de congestión de maniobra	
CAPE TOWN EAGLE	<div>APM TERMINALS</div> <div>ACTA DE : DESATRAQUE N° 2101124</div> <div>USUARIO KAB058</div> <div>ESL 199.90 / 32.26</div> <div>MPTO 2021-00778</div> <div>NAVE CAPE TOWN EAGLE PARA / DE BALBOA</div> <div>AGENTE RASAN FACT. Pacific Basin Supramax Lin</div> <div>Practico 1 GIOVANNINI FREYRE C. (PSA MARINE) Posición de la Nave</div> <div>Practico 2 Tipo de Nave GENERAL</div> <div>al / amarradero 03A a las 23:00:00 Horas del Día 25-Abr-2021</div> <div>Remolcadores REMS. TRANSOCEANICA Fecha de Emisión 22-25-53</div> <div>Lancha Atria x Grau Hora de Emisión 23:22</div> <div>SEÑORES APM</div> <div>Subida de Practico aborto : 25/04/2021 23:00 Remolcadores Utilizados Andes</div> <div>Inicio de Operación : 25/04/2021 23:40 Majes</div> <div>Primer / Última Línea : 25/04/2021 23:58</div> <div>Termino de Operación : 26/04/2021 00:15</div> <div>Practico en Tierra : 26/04/2021 00:25 Lancha Atria x Grau</div> <div>Características de la Nave</div> <div>Calad. Proa 4.79 U. A. B. EsI Helices T</div> <div>Calad. Popa 7.27 U. A. N. Manga Bandera</div> <div>Observaciones : Congestión de maniobras, ingreso del 05D.</div> <div>Capitan del Barco Practico Nro 01 Practico Nro 02</div>	
	Explicación de la obtención del deducible:	
	De la resta el tiempo de autorización de Tramar y el inicio de operación (tiempo de desatraque de primera línea), se obtiene la duración de la congestión la cual fue de dieciocho (18) minutos . Por lo que dicho tiempo deducible debe ser descontado de la medición.	

- Refiere el Concesionario que la propia resolución del Ositrán reconoce que la situación se generó por la superposición de maniobras de la nave MSC KANOKO, lo cual confirma que se trató de una interferencia externa ajena al control del Concesionario.

b) Sobre el cálculo del tiempo deducible

- Indica el Concesionario que en el numeral 18 del Informe Final se indicó lo siguiente:

“(…) Conforme con lo señalado en la subsección a.3.3 del Informe de Hallazgo, si bien el Concesionario ha presentado el acta de desatraque N° 2101124 con la finalidad de acreditar el presunto deducible por la ocurrencia de una congestión de maniobras, en la referida acta no se especifica el momento (fecha y hora) de inicio y fin de dicha congestión, por lo cual, no es posible calcular el tiempo acumulado de dicha congestión.
(…);

- Refiere el Concesionario que en sus descargos se explicó de manera detallada la forma utilizada para calcular la duración de la congestión: a partir de la diferencia entre la hora de autorización de TRAMAR (23:22 horas) y el inicio de la maniobra de desatraque (23:40 horas, primera línea), se obtiene un retraso de 18 minutos. Dicho procedimiento fue comunicado oportunamente mediante las Cartas N.° 1086-2024-APMTC/LEG y N.° 0727-2025-APMTC-LEG, de modo que Ositrán contaba con la información necesaria para verificar y corroborar la deducción solicitada.
- En consecuencia, no es correcto sostener que no es posible calcular el tiempo acumulado de congestión, pues este ya fue explicado, documentado y cuantificado en los descargos, resultando plenamente posible su deducción de la medición del indicador.

c) Naturaleza de la congestión de maniobras y su incidencia en la demora del zarpe

- La secuencia de eventos señalada en el numeral 18 del Informe Final, demuestra que la nave CAPE TOWN EAGLE, pese a contar con autorización de TRAMAR desde las 23:22 horas, no pudo iniciar su maniobra de desatraque hasta las 23:40 horas, una vez que la nave MSC KANOKO culminó su atraque en el muelle 05 amarradero D (última línea a las 23:30 horas). Esta superposición de operaciones en amarraderos contiguos constituye una congestión de maniobras, entendida como la interferencia operativa que impide ejecutar de manera paralela maniobras de atraque y desatraque por razones de seguridad náutica y operativa.
- En este contexto, la demora de 18 minutos en el inicio del desatraque de la CAPE TOWN EAGLE no puede ser atribuida al Concesionario, pues respondió a la necesidad de esperar la culminación de la maniobra de otra nave en posición adyacente. Dicho tiempo, consignado en el Acta de Congestión de Maniobras N.° 2101124 y explicado en los descargos, debe ser considerado como deducible en la medición del indicador de “Tiempo de Zarpe de la Nave”.
- En tal sentido, la demora en cuestión responde a una condición operativa de congestión portuaria —propia de la dinámica de atención simultánea de naves— y no a una acción u omisión atribuible al Concesionario. Por ello, dicho tiempo debe considerarse deducible al momento de medir el indicador de “Tiempo de Zarpe de la Nave”.
- Desconocer el tiempo de congestión documentado y explicado en los descargos implica sancionar al Concesionario por un retraso generado por la concurrencia de operaciones de dos naves en el mismo muelle, situación totalmente ajena a su control.

Análisis de los argumentos del Concesionario

29. Respecto al alegato del Concesionario, referido a que en la operación de la nave CAPE TOWN EAGLE, no se habría considerado el deducible correspondiente al acta de congestión de maniobra vinculada a dicha operación, corresponde remitirnos al Memorando N.º 00435-2025-JCP-GSF-OSITRAN, mediante el cual la JCP emitió opinión técnica evaluando el acta de congestión presentada por el Concesionario, precisando lo siguiente:

“(…)

a.4 Respecto a las cuestiones en discusión del resultado de la medición de los indicadores materia de análisis

11. En relación con los argumentos del Concesionario descritos en el numeral 2 de su Carta 1480, se tiene lo siguiente:

- El Concesionario señala que existiría discrepancia en los resultados obtenidos en la medición de:

(i) 08 operaciones individuales, correspondiente a las naves PROGRESS ACE, UNITED HARMONY, CELSIUS MALAGA, IMPRESSION BAY, YANQUE, RHINE, MAERSK, MAICOA TRESS Y CONDOR TRADER sujetas a la medición del indicador “Tiempo para el inicio de la Descarga” dado que OSITRAN no habría considerado el deducible correspondiente al atraque anticipado en cada una de dichas operaciones; y,

(ii) 01 operación individual, correspondiente a la nave CAPE TOWN EAGLE sujeta a la medición del indicador “Tiempo para el zarpe de la nave”, dado que OSITRAN no habría considerado el deducible correspondiente al acta de congestión de maniobra vinculada a dicha operación;

(…)

- De la evaluación de los argumentos señalados en el punto (ii) precedente, se tiene lo siguiente:

- Conforme con lo señalado en la subsección a.3.3 del Informe de Hallazgo, si bien el Concesionario ha presentado el acta de desatraque N° 2101124 con la finalidad de acreditar el presunto deducible por la ocurrencia de una congestión de maniobras, en la referida acta no se especifica el momento (fecha y hora) de inicio y fin de dicha congestión, por lo cual, no es posible calcular el tiempo acumulado de dicha congestión.

- Asimismo, y conforme a lo señalado en la subsección a.3.3 del Informe de Hallazgo debemos poner de relieve que el acta de desatraque N° 2101124 hace referencia a que la presunta congestión de maniobras correspondería a que las maniobras de desatraque de la nave CAPE TOWN EAGLE se habrían realizado después del atraque de la nave MSC KANOKO en el muelle 05 amarradero D;

- Al respecto, de conformidad con la información presentada por el Concesionario mediante el formato “P.4.1. TRÁFICO DE NAVES” adjunto a su Carta N° 0561-2021-APMTC/LEG para fines de la medición de, entre otros, los indicadores materia de análisis durante el periodo de evaluación, se desglosa la información vinculada a las naves CAPE TOWN EAGLE y MSC KANOKO indicada a continuación:

- En relación con la nave CAPE TOWN EAGLE,
 - Práctico a bordo para la operación de desatraque: 25/04/2021 23:00:00
 - Autorización de TRAMAR: 25/04/2021 23:22:00
 - Desatraque (primera línea): 25/04/2021 23:40:00
 - Desatraque (última línea): 25/04/2021 23:58:00

- *Desembarque de práctico: 26/04/2021 00:25:00*
 - *En relación con la nave MSC KANOKO,*
 - *Práctico a bordo para la operación de atraque: 25/04/2021 21:15:00*
 - *Inicio de maniobra o desplazamiento de la nave a muelle: 25/04/2021 22:06:00*
 - *Atraque (primera línea): 25/04/2021 23:00:00*
 - *Atraque (última línea): 25/04/2021 23:30:00*
 - *Escala en posición: 26/04/2021 00:07:00*
 - *De la información antes señalada, se tiene que el Concesionario realizó las maniobras de desatraque de la nave CAPE TOWN EAGLE después del atraque de la nave MSC KANOKO, pese a que la nave CAPE TOWN EAGLE obtuvo la autorización de TRAMAR para realizar la maniobra de desatraque del amarradero 3A luego de que la nave MSC KANOKO se encontraba posicionada al costado del amarradero 5D en el cual:*
 - *El personal de APMTC (gaveros) ya había amarrado la primera línea (cabo) de la nave MSC KANOKO en el amarradero 5D; o El personal de APMTC (gaveros) se encontraban amarrando el resto de las líneas (cabos) de la nave MSC KANOKO en el amarradero 5D, siendo que a las 23:30 horas la última línea (cabo) de la referida nave fue amarrada en el amarradero antes indicado;*
 - *En consecuencia, este argumento del Concesionario no modifica la presunción de que el valor del "Tiempo para el zarpe de la nave" superó el máximo permisible de 30 minutos en 10 operaciones individuales.*
(...)
12. *Al respecto, en línea con lo señalado en la subsección II.a.4 precedente,*
(...)
- *En relación con la medición del Tiempo para el zarpe de la nave por operación individual para el período de evaluación*
 - *En su medición inicial se identificaron diez (10) operaciones individuales de zarpe de nave en cada una de las cuales no había quedado acreditado que el tiempo para su inicio fuera menor o igual al máximo permisible de 30 minutos;*
 - *Con posterioridad a la notificación de dicha medición inicial, el Concesionario remitió información complementaria vinculada al zarpe de la nave CAPE TOWN EAGLE, la cual es una copia del acta de desatraque N° 2101124, pero no remitió información complementaria respecto al zarpe de las otras nueve naves;*
 - *De la revisión correspondiente, se identificó que, según lo que consta en mencionada copia, la referida nave obtuvo la autorización de TRAMAR para realizar la maniobra de desatraque del amarradero 3A luego de que la nave MSC KANOKO se encontraba posicionada al costado del amarradero 5D, pero dicha copia no contiene información que evidencie la existencia de algún deducible u otro hecho que conlleve a modificar el resultado de la medición inicial;*
 - *Se tiene entonces que en la medición y formulación de hallazgos se consideró y evaluó el íntegro de la información y documentación recibida y obtenida, en estricta concordancia con el marco normativo, sujeto a la Metodología v3.*
13. *En consecuencia, a partir del análisis de la documentación señalada y considerando la información adicional presentada por el Concesionario, para la medición de los indicadores materia de análisis en el período de evaluación, se tiene lo siguiente:*
(...)
- *Para el indicador de Tiempo para zarpe de la Nave:*

- El Concesionario presentó el acta de desatraque N° 2101124 con el fin de acreditar la ocurrencia de hechos no imputables a APMTC referidos a una presunta congestión de maniobras respecto de la operación de la Nave CAPE TOWN EAGLE, cuyo resultado de evaluación no modifica el resultado de la medición de los NSP vinculados al indicador Tiempo para el zarpe de la nave durante el período de evaluación, que fuera desarrollado en el Informe N° 00146-2025-JCP-GSF-OSITRAN (Informe de Hallazgo) y en el presente Memorando. En ese sentido, mediante el presente informe se ratifica el resultado de la medición del indicador antes mencionado, en los términos indicados en la siguiente tabla:

Tabla N° 2. NSP referido al Tiempo para el zarpe de la nave en el período de evaluación

NSP	Medición	Máximo permisible	Resultado de la medición (*)
Tiempo para el zarpe de la Nave	Promedio Trimestral	20 minutos	12 minutos 36 segundos
	Operación Individual	30 minutos	Trescientos cuarenta y ocho (348) operaciones estuvieron dentro del tiempo máximo permitido para el indicador, dispuesto en el Anexo 3 del Contrato de Concesión Diez (10) operaciones excedieron el tiempo máximo permitido para el indicador, dispuesto en el Anexo 3 del Contrato de Concesión

Fuente: Informe N° 00146-2025-JCP-GSF-OSITRAN y la Carta N° 01480-2025-APMTC/LEG.

(Subrayado agregado)

30. Conforme con lo señalado por la JCP, se verifica que, si bien el Concesionario ha presentado el acta de desatraque N.° 2101124 con la finalidad de acreditar el presunto deducible por la ocurrencia de una congestión de maniobras, en la referida acta no se especifica el momento (fecha y hora) de inicio y fin de dicha congestión, por lo cual no es posible calcular el tiempo acumulado de la misma. Asimismo, se destaca el hecho de que la referida acta de desatraque hace referencia a que la presunta congestión de maniobras correspondería a que las maniobras de desatraque de la nave CAPE TOWN EAGLE se habrían realizado después del atraque de la nave MSC KANOKO en el muelle 05 amarradero D.
31. Además, se tiene que el Concesionario efectuó las maniobras de desatraque de la nave CAPE TOWN EAGLE después del atraque de la nave MSC KANOKO, pese a que la primera ya contaba con autorización de TRAMAR para realizar dicha maniobra del amarradero 3A luego de que la nave MSC KANOVO se encontraba posicionada al costado del amarradero 5D, en circunstancias en que: i) el personal de APMTC (gaveros) ya había amarrado la primera línea (cabo) de la nave MSC KANOKO en el amarradero 5D; ii) el personal de APMTC (gaveros) se encontraba amarrando el resto de las líneas (cabos) de la nave MSC KANOVO en el amarradero 5D.
32. En consecuencia, el argumento expuesto por el Concesionario respecto al acta de desatraque de la operación de la nave CAPE TOWN EAGLE no resulta atendible, toda vez que la documentación presentada no acredita la existencia de un deducible aplicable, ni modifica el resultado de la medición efectuada. En esa línea, se ratifica que el valor del “Tiempo para el zarpe de la nave” superó el máximo permisible de treinta (30) minutos en diez (10) operaciones individuales, por lo que corresponde desestimar dicho argumento.

B.3. Sobre la supuesta vulneración de los principios administrativos y constitucionalmente establecidos.

33. Sobre este punto, el Concesionario formuló los siguientes argumentos:

a) Principio de Legalidad

- El principio de legalidad, previsto en el numeral 1 del artículo IV del TUO de la LPAG, establece que *“las autoridades administrativas deben actuar conforme a la Constitución, la ley y el derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas”*. Este principio garantiza que toda acción administrativa se sustente en una norma y constituye uno de los pilares básicos de la actuación de las autoridades administrativas.
- APMTC sostiene que dicho principio habría sido vulnerado, pues, pese a haber cumplido con acreditar debidamente los tiempos deducibles, Ositrán insiste en señalar que APMTTC no ha cumplido con la documentación que acredite los deducibles y solo ha desarrollado argumentos circulares y repetitivos, más no ha explicado el motivo por el cual no se ha tomado como válida la información enviada por APMTTC.

b) Principio de Debido procedimiento y debida motivación

- El principio del debido procedimiento, regulado en el numeral 2 del artículo IV del TUO de la LPAG, reconoce a los administrados de derechos y garantías, entre ellos el derecho a una decisión motivada y fundada en derecho. La debida motivación se encuentra subsumida y es un componente esencial de este principio, mediante el cual se garantiza a los administrados que gozarán de todos los derechos y garantías inherentes al procedimiento, así como a “obtener una decisión motivada y fundamentada en derecho.
- Para el presente caso, se puede apreciar que, en el fallo emitido por el Ositrán, existe una constante calificación de insuficiente otorgada a los medios probatorios aportados por APMTTC, señalando que no constituyen una debida acreditación para poder registrar los deducibles que APMTTC intenta consignar. Sin embargo— y en la línea de lo mencionado por el Tribunal Constitucional - no existe una fundamentación real que sostenga dicha calificación, ni se consigna a modo de ejemplificación medio probatorio alguno que sí pudiese calificar como idóneo para aquello que se quiere probar.

c) Principio de Predictibilidad

- La actuación del Ositrán respecto a la aplicación de la Metodología de APMTTC vulnera, además, seriamente el Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima, regulado en el numeral 1.15 del artículo IV del TUO de la LPAG, conforme al cual la autoridad administrativa debe brindar a los administrados información veraz, completa y confiable sobre los procedimientos; actuar de manera coherente con las expectativas legítimas de los administrados generadas por su práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos; y someterse al ordenamiento jurídico, evitando interpretaciones arbitrarias, irrazonables o inmotivadas de las normas aplicables.
- La vulneración al principio de predictibilidad se ve afectado justamente cuando el Ositrán exige requisitos o procedimientos que no se encuentran previstos en la

Metodología V3. Esto resulta aún más grave si se tiene en cuenta que las exigencias del Ositrán carecen totalmente de sustento, son subjetivas, antojadizas y arbitrarias.

d) Principio de Interdicción de la arbitrariedad

- El principio de interdicción de la arbitrariedad exige que toda actuación de la administración pública tenga un sustento probatorio. Dicho principio cuenta con reconocimiento constitucional, conforme a lo establecido por el Tribunal Constitucional en las Sentencias recaídas en los Expedientes N.º 00090-2004-AA, 3167-2010-AA y 3864-2014-AA.
- Refiere el Concesionario que en diferentes pronunciamientos que han formado parte del presente PAS, el Ositrán ha incurrido en emitir decisiones que no cuentan con un sustento adecuado, propio de una entidad con la relevancia que esta ostenta de cara al desarrollo de la infraestructura de transportes en el Perú. Muy por el contrario, a ello, la regla general ha venido siendo que existan decisiones que no se terminan de explicar dentro de los estándares normativos y administrativos a los que se encuentra circunscritas las actuaciones de APMTC por el Contrato de Concesión, sino que van más apegadas a un criterio interpretativo de índole discrecional que deviene en que tengan finalmente una naturaleza arbitraria.
- A respecto, debemos señalar que el Ositrán no ha cumplido con efectuar una clara y motivada descripción de porqué las pruebas presentadas por APMTC para sustentar los deducibles no son consideradas como válidas, lo que revierte en arbitrario y una clara afectación al derecho de la debida motivación de mi representada.
- Por lo tanto, la infracción de los principios antes señalados determina que el acto se encuentre comprendido en las causales de nulidad previstas en los numerales 1 y 2 del artículo 10º del TUO de la LPAG, referidas a la contravención de la Constitución, las leyes o las normas reglamentarias, así como al defecto u omisión de alguno de los requisitos de validez. Sin embargo, en el presente procedimiento sancionador, el Ositrán incumplió el marco legal aplicable al vulnerar los principios de Legalidad e Interdicción de la Arbitrariedad.

Análisis de los argumentos del Concesionario

34. En cuanto al alegato del Concesionario referido a la supuesta vulneración del principio de legalidad, cabe precisar que en el presente caso no se advierte afectación alguna a dicho principio, toda vez que Ositrán ha actuado con estricto respeto al marco legal vigente, tanto en la conducción del procedimiento administrativo sancionador como en la aplicación de la normativa aplicable, particularmente la Metodología v3. En esa medida, la alegación del Concesionario carece de sustento, dado que la autoridad no ha desestimado la documentación presentada de manera arbitraria, sino en estricto cumplimiento de las disposiciones aplicables, al constatar que el Concesionario no acreditó los medios probatorios exigidos conforme a lo establecido en la citada Metodología v3.
35. Con relación a la supuesta vulneración del principio de debido procedimiento y de la debida motivación, corresponde reiterar lo señalado por la primera instancia en el sentido de que Ositrán ha emitido sus pronunciamientos debidamente motivados, comunicando al Concesionario, de forma oportuna y clara, las razones de la desestimación de los medios probatorios ofrecidos, garantizando así el respeto al derecho de defensa. Dicha motivación se encuentra recogida tanto en la evaluación de los descargos presentados contra el Oficio de Imputación, como en la valoración y análisis de los alegatos y medios probatorios incorporados

en el Informe Final del Procedimiento, que incluye el pronunciamiento técnico emitido mediante el Memorando N.º 00329-2025-JCP-GSF-OSITRAN. En ese sentido, dado que los descargos presentados por el Concesionario no han desvirtuado el incumplimiento imputado, se ha acreditado el incumplimiento de los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga” y “Tiempo para el zarpe de la nave” correspondientes a operaciones individuales durante el Cuadragésimo trimestre de explotación de la Concesión (abril – junio 2021).

36. Respecto de la alegada vulneración al principio de predictibilidad o confianza legítima en el procedimiento sancionador, se verifica que se ha mantenido a lo largo del presente procedimiento una línea coherente en sus decisiones, aplicando de manera consistente los criterios previstos en el Contrato de Concesión y en la Metodología v3, documentos que establecen procedimientos y criterios para la medición y evaluación de los indicadores de calidad del servicio, brindando información veraz y confiable sobre los procesos y permitiendo a los administrados comprender los requisitos y obtener los resultados esperados; por lo que, corresponde desestimar la alegación formulada por el Concesionario en este extremo del recurso.
37. En esa misma línea, no se advierte la vulneración del principio de interdicción de la arbitrariedad, dado que, en el presente procedimiento sancionador se ha actuado conforme al marco normativo aplicable, valorando los medios probatorios ofrecidos por el Concesionario. Así, en los pronunciamientos emitidos se ha explicado las razones por las cuales las pruebas presentadas no resultaban idóneas para acreditar los deducibles invocados, señalando además los criterios técnicos y contractuales que justificaban su desestimación. En consecuencia, no resulta atendible el alegato del Concesionario respecto a una supuesta arbitrariedad, por cuanto las decisiones adoptadas cuentan con sustento normativo, técnico, han sido debidamente motivadas y se emitieron en coherencia con la normativa contractual y metodológica vigente. Por ello, corresponde desestimar este extremo del recurso.
38. Por lo tanto, se verifica que no se ha configurado vulneración de los principios constitucionales invocados por el Concesionario, toda vez que la actuación de la primera instancia se ha enmarcado estrictamente en la normativa vigente, en especial en la Metodología V3, emitiendo decisiones claras, oportunas y debidamente sustentadas respecto de las razones de la desestimación de los medios probatorios, y manteniendo una línea coherente y consistente en la aplicación de las disposiciones contractuales y metodológicas. En ese sentido, los alegatos del Concesionario carecen de sustento y deben ser desestimados en este extremo del recurso.

IV. CONCLUSIONES

39. Conforme a los análisis técnicos efectuados por la JCP y la JFI, se verifica que la información complementaria presentada por el Concesionario permitió reevaluar la medición del indicador “Tiempo para el inicio de la descarga” correspondiente al periodo materia de evaluación, reduciendo de ocho (08) a cinco (05) el número de naves que superaron el máximo permisible de treinta (30) minutos; sin embargo, dicho ajuste no desvirtúa el incumplimiento imputado, toda vez que subsisten cinco (05) naves en las que no se alcanzó el referido estándar.
40. El argumento expuesto por el Concesionario respecto al acta de desatraque de la operación de la nave CAPE TOWN EAGLE no resulta atendible, toda vez que la documentación presentada no acredita la existencia de un deducible aplicable, ni modifica el resultado de la medición efectuada. En esa línea, se ratifica que el valor del “Tiempo para el zarpe de la nave” superó el máximo permisible de treinta (30) minutos en diez (10) operaciones individuales, por lo que corresponde desestimar dicho argumento.
41. Se verifica que no se ha configurado vulneración de los principios constitucionales invocados por el Concesionario, toda vez que la actuación de la primera instancia se enmarcó estrictamente en la normativa vigente, en especial en la Metodología V3, verificándose que la

resolución apelada sustenta debidamente las razones que conllevaron a la desestimación de los medios probatorios propuestos por el Concesionario. En ese sentido, los alegatos del Concesionario carecen de sustento y deben ser desestimados en este extremo del recurso.

V. RECOMENDACIÓN

42. Se recomienda declarar INFUNDADO el recurso de apelación interpuesto por APM Terminals Callao S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00134-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos.

Atentamente,

Firmado por
Javier Chocano Portillo
Jefe de la Gerencia de Asesoría
Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Christian Rosales Mayo
Jefe de Asuntos Jurídicos-
Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Guillermo Daivis Nevado Sebastián
Asistente legal de la Jefatura de Asuntos
Jurídicos-Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Se adjunta lo siguiente:

- Proyecto de Resolución de Gerencia General
- Proyecto de Oficio de Gerencia General

NT: 2025137123