

**CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**  
**SESIÓN N° 42 (28/02/2017)**

El martes 28 de febrero de 2017, en el Auditorio del OSITRAN ubicado en Calle Los Negocios N° 182, Piso 5, Surquillo, se llevó a cabo la Sesión N° 42 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

Por parte de OSITRAN, asistieron:

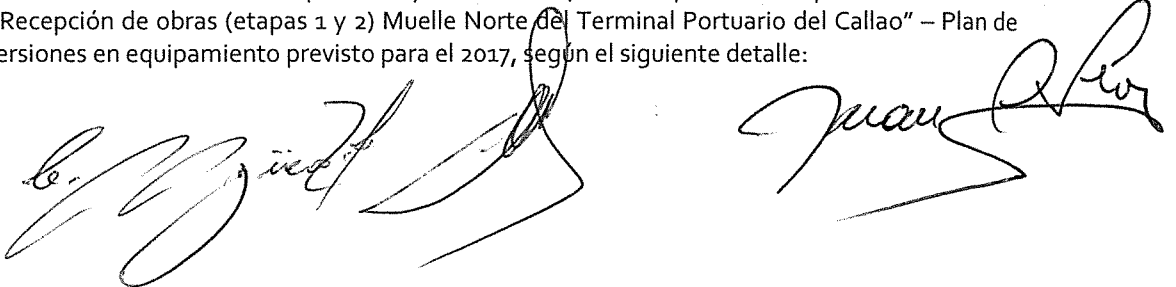
- Patricia Benavente Donayre, Presidente del Consejo Directivo.
- Cynthia Yáñez Alva, Gerente de Atención al Usuario
- Evelyn Chumacero Asención, Jefe (e) de Atención al Usuario Final de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Hanz Vilcapoma, Supervisor de la Jefatura de Puertos de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- César Caipo, Supervisor de la Jefatura de Puertos de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos, asistieron:

- Juan Carlos León Siles, representante alterno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
- Orietta Socorro Gajate Toche, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimo - APAM
- Sabino Zaconeta, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM
- Luis Marcos Bernal, representante alterno de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú - UNT
- Jorge Vigil Matter, representante alterno de la Sociedad Nacional de Pesquería - SNP
- Milagros Chirinos, representante de la Asociación de Automotriz del Perú – AAP.
- Alejandro José Pedraza MacLean, representante de la Asociación de Armadores del Perú.
- Cesar Agüero, representante alterno de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida de parte de la Dra. Patricia Benavente, Presidente del Consejo Directivo de OSITRAN.

En atención a los temas de agenda, se cedió la palabra al señor Carlos Aliaga, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, a fin de que realice la presentación sobre la "Recepción de obras (etapas 1 y 2) Muelle Norte del Terminal Portuario del Callao" – Plan de Inversiones en equipamiento previsto para el 2017, según el siguiente detalle:



(i) Terminal Norte Multipropósito

1.1. Sobre la "Recepción de obras iniciales": Se presentó un breve resumen de los antecedentes, correspondientes al año 2016, según el siguiente detalle:

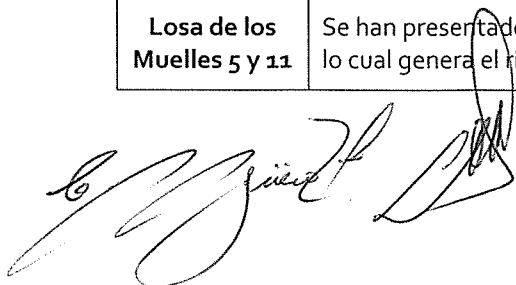
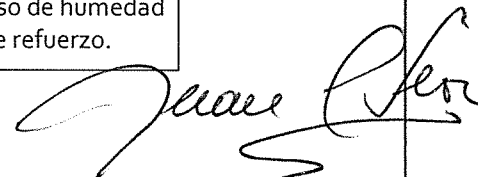
Fecha	Detalle
11.04.2016	APMTC remitió Expediente de Recepción Final a la APN con copia a OSITRAN.
29.04.2016	CSMN (*) presentó a OSITRAN su Informe respecto a la solicitud de recepción presentada por APMTC.
11.05.2016	OSITRAN opinó que las Obras Iniciales no se han culminado.
09.06.2016	APN señaló que al no haberse culminado las Obras Iniciales, no se admite el trámite de la solicitud de APMTC.
29.09.2016	APMTC culminó las Obras Iniciales con excepción de la Instalación de bombas de agua de mar y a cuatro tramos del cerco perimétrico.
06.10.2016	La APN se pronunció respecto a la inexigibilidad o inejecutabilidad de los tramos del cerco perimétrico.

En relación a la Recepción de obras, se precisó lo siguiente:

Fecha	Detalle
7.10.2016	APMTC reiteró su solicitud de recepción final de Obras Iniciales, la cual fue canalizada por la APN como una nueva solicitud.
11.10.2016	Se constató la instalación de las bombas de agua de mar, con lo cual quedaron culminadas las Obras Iniciales.
26.10.2016	OSITRAN opinó en el sentido de que las Obras Iniciales se encontraban culminadas pero con observaciones menores al 1% del presupuesto estimado de Obras contenido en el Expediente Técnico Final, por lo cual la segunda solicitud de recepción final de Obras Iniciales era procedente.
14.12.2016	APN y APMTC suscribieron el Acta de Recepción Final de las Obras Iniciales.
15.12.2016	Se suscribió el Acta Complementaria de Recepción Final de Obras respectivamente, en el cual se señaló la existencia de nueve (09) observaciones a las Obras Iniciales culminadas.

Como resultado de la Recepción de obras se formularon las siguientes observaciones:

Obra	Observación
Losa de los Muelles 5 y 11	Se han presentado fisuras que permiten el ingreso de humedad lo cual genera el riesgo de oxidación del acero de refuerzo.

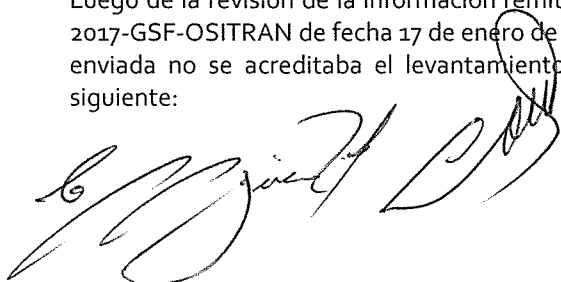
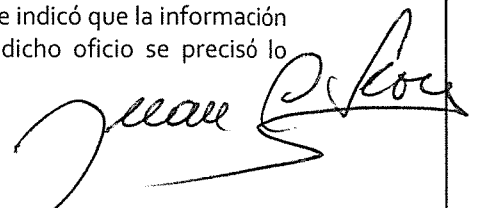
Obra	Observación
<b>Sistema de agua contra incendios</b>	No se ha acreditado la presión y caudal en los hidrantes de agua contra incendio.
<b>Sistemas eléctricos</b>	No se ha acreditado el adecuado funcionamiento de la energía de emergencia para las grúas y otros equipos.
<b>Dossiers de Calidad</b>	El Concesionario debe remitir la totalidad del dossier de calidad correspondiente a los sistemas de agua de lavadero RTG, edificio administrativo y taller de mantenimiento.
<b>Planos de Replanteo</b>	El Concesionario deberá remitir en digital y en físico los planos de replanteo del proyecto de las Etapas 1 y 2 del TNM-TPC, firmados y sellados por los Ingenieros responsables de cada especialidad.
<b>Sistema para operaciones portuarias</b>	No ha quedado acreditado que el sistema informático NAVIS SPARCS N4 cuenta con el módulo de citas para programar el ingreso de los camiones al terminal, conforme a lo señalado en el Expediente Técnico.
<b>Equipamiento para descarga de granos</b>	No se acreditado que la cuchara para descarga de fertilizantes tiene la capacidad de 40 toneladas que permita atender todo tipo de fertilizantes, según lo exigido en el Expediente Técnico.
<b>Oficina móvil para pasajeros</b>	Esta oficina no se encuentra acondicionada con el mobiliario y con el equipo de Rayos X (detector de metales) para control de equipaje y de pasajeros exigido por el Expediente Técnico.

Respecto a las subsanaciones se informó que:

- A solicitud del Concesionario, en virtud de la cláusula 6.25 del Contrato de Concesión, el plazo para la subsanación originalmente estipulado en 30 días fue ampliado por un plazo de 30 días calendarios adicionales.
- OSITRAN, contando con el apoyo del Consorcio Supervisor Muelle Norte, efectuó el seguimiento al proceso de subsanación de observaciones a cargo del Concesionario.

Como parte de este punto, se realizó un resumen sobre la observación referida a la capacidad de la cuchara para fertilizantes. Al respecto, se señaló que se requirió al Concesionario a fin que sustentara, mediante documentación emitida por el fabricante, que dicha cuchara tenía una capacidad de 40 toneladas, de acuerdo a lo establecido en el Expediente Técnico. En el marco de la evaluación realizada por OSITRAN, el Concesionario remitió, como parte de las especificaciones técnicas enviadas por el Fabricante, una Declaración CE de Conformidad para una Máquina (Directiva 2006/42/EEC, Anexo II, inciso A) en la cual se indica que la Carga de Trabajo Segura (SWL) de la cuchara para fertilizantes es de 40,3 MT (densidad máxima volumétrica: 1,55 t/M<sup>3</sup>).

Luego de la revisión de la información remitida por el Concesionario, mediante Oficio N° 0458-2017-GSF-OSITRAN de fecha 17 de enero de 2017, dirigido a la APN, se indicó que la información enviada no se acreditaba el levantamiento de la observación. En dicho oficio se precisó lo siguiente:

- Para que una cuchara con un volumen de 26 M<sup>3</sup> tenga una capacidad de carga de 40 Toneladas, se requiere que dicha carga tenga una densidad de 1.54 T/M<sup>3</sup>.
- Sin embargo, la carga sólida a granel fertilizante que se moviliza en el TNM incluye productos, que según el Código IMSBC, tienen una densidad menor a 1.54 T/m<sup>3</sup>.

En ese orden de ideas, se mencionó lo siguiente:

- El valor de 40.3 MT corresponde a la variable que en dicha documentación es referida como *SWL* y no como *capacidad*.
- La documentación del fabricante remitida por el Concesionario refieren para la variable *capacity* (capacidad) un valor volumétrico de 26 m<sup>3</sup> y no un valor de masa igual a 40 MT o superior como requiere expresamente el Expediente Técnico.
- No queda entonces garantizado que para cualquier tipo de fertilizante que se movilice vía el Terminal Norte Multipropósito, cuando la cuchara se encuentre cargada a su máximo volumen (26m<sup>3</sup>), dicha carga alcance cuando menos una masa de 40 MT.
- En efecto, cuando la cuchara se encuentre cargada a su máximo volumen, la masa de dicha carga será
  - Mayor o igual a 40 MT sólo cuando la densidad del producto a descargar tenga densidad  $\geq 1.54$  Ton/m<sup>3</sup>.
  - Menor que 40 MT en otros casos, los cuales incluyen los referidas a roca fosfórica y clinker con densidad  $< 1.54$  Ton/m<sup>3</sup>.
- En este contexto, no quedaba acreditada la subsanación de la observación.
- Esta posición fue manifestada en la reunión de coordinación con la APN y APMTC, realizada el 2 de febrero de 2017 en la sede institucional de OSITRAN.
- No obstante, en dicha reunión la APN manifestó que en su opinión el término SWL era equivalente al de capacidad.
- La posición de dicha autoridad fue formalizada mediante el Pronunciamiento de la APN contenido en el Oficio N° 0167-APN/GG/DITEC, de fecha 3 de febrero de 2017.

Así también se hizo de conocimiento el pronunciamiento de la Autoridad Portuaria Nacional – APN el cual señala:

"(...)

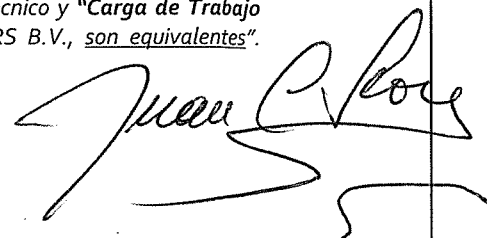
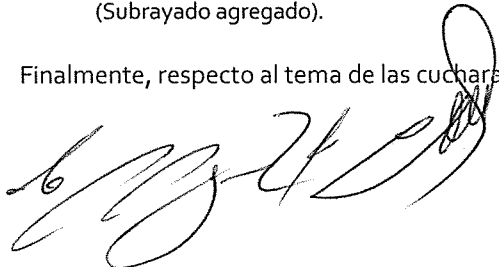
*Si tomamos los términos usados por el fabricante son aparentemente diferentes, en términos de ingeniería no es así, porque la capacidad de una cuchara se puede medir en volumen (m<sup>3</sup>) o en peso (toneladas), entonces lo que debemos evaluar es si el fabricante ha declarado que la cuchara tiene una capacidad de 40 toneladas tal como lo indica el Expediente Técnico.*

*Si tomamos los términos originales, en inglés, del fabricante "SAFETY WEIGHT LOAD" o su abreviación SWL, estos términos en Ingeniería Mecánica se conoce como "Capacidad de carga de trabajo" o "Capacidad segura de trabajo" y se refiere a la carga máxima que la cuchara puede soportar para trabajar en forma segura en cualquier maniobra, pero de ninguna manera es la máxima capacidad de la cuchara o la capacidad última, este valor último es determinado por el fabricante y depende de los factores de seguridad que adopte en su diseño.*

(...)

*(...) queda claro que la cuchara tiene una capacidad de 40 toneladas especificada en el expediente técnico y el fabricante ha presentado la documentación que declara dicha capacidad de 40 toneladas de la cuchara, concluyéndose que los términos "Capacidad" del Expediente Técnico y "Carga de Trabajo Segura (WSL)" de la Declaración del fabricante VERSTEGEN GRIJPERS B.V., son equivalentes". (Subrayado agregado).*

Finalmente, respecto al tema de las cucharas se señaló que:



- La información remitida por el Concesionario según la cual la SWL es de 40.3 MT, no acreditaba por sí sola la subsanación de la observación 8.
- No obstante, teniendo en cuenta que la APN, en el marco de su competencia de supervisión de diseño (lo que incluye la aprobación del referido Expediente Técnico, sus modificaciones y cualquier otro pronunciamiento sobre éste), ha determinado la equivalencia entre los términos *Capacidad* y *Carga de Trabajo Segura (SWL)*, según lo indicado en el Pronunciamiento de la APN, se tiene que dicho pronunciamiento determinó la subsanación de la observación 8, que era la única pendiente de subsanación.
- En este contexto, en la fecha 10 de febrero de 2017, habiéndose acreditado la subsanación de todas las observaciones, se suscribió el Acta de Recepción Final de Obras sin observaciones.

A continuación, la Presidenta del Consejo Directivo indicó que OSITRAN remitirá a Presidencia del Consejo de Ministros (con copia al MTC, MEF y Consejo de Usuarios de Puertos) una propuesta para la modificación del Reglamento de la Ley de Puertos con la finalidad de precisar lo siguiente:

1. Se establezca que la metodología para la medición los niveles de servicios sea establecida por la entidad encargada de dicha medición, es decir, que sea OSITRAN quien vea metodología pues ellos son los encargados de supervisar el cumplimiento de contrato de concesión.
2. Se defina claramente las funciones e intervención de la APN en estos temas.

Al respecto, los miembros del Consejo de Usuarios manifestaron estar de acuerdo dado que las mediciones incluían descuentos de tiempos sin sustento; y se comentó que CONUDFI está preparando una comunicación a la APN con copia a OSITRAN llamando la atención al respecto.

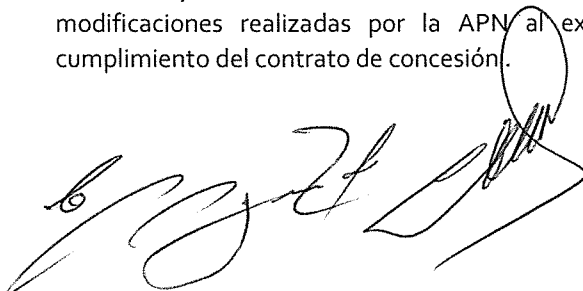
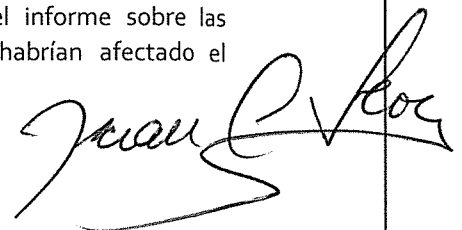
Luego, los miembros del Consejo de Usuarios consultaron si el sistema de citas realmente existe en el Muelle Norte del Terminal Portuario del Callao. Al respecto, Carlos Aliaga de la GSF respondió que sí existe equipo y eso lo dice el contrato; aun cuando no se ha implementado.

- 1.2. Sobre el "Plan de inversiones de equipamiento 2017": se hizo un breve resumen de las inversiones para el movimiento de carga a granel, el concesionario ha presentado un Expediente Técnico con un presupuesto estimado de US\$ 9 719 000 (sin IGV). Dicho Expediente fue aprobado por la APN en mayo de 2016 y se tiene previsto que sea ejecutado en el transcurso del presente año.

Así también, se indicó que la estimación de inversiones 2017-2018 en miles de USD (\*) (Según el Plan de Negocios 2017 de APMTC

DESCRIPCIÓN	DETALLE	2017	2018
Inv. adicionales	Equipamiento	2,989	
Fase 2A (*)	Equipamiento	30,800	30,500
<b>TOTAL</b>		<b>33,789</b>	<b>30,500</b>

Finalmente, Juan Carlos León Siles solicitó se remita a Contraloría el informe sobre las modificaciones realizadas por la APN al expediente técnico y que habrían afectado el cumplimiento del contrato de concesión.

1.3. Respecto al "Servicio Especial Tratamiento de Carga Peligrosa para el caso de la harina de pescado estabilizada": En este punto, se señaló lo siguiente:

- Mediante comunicado de fecha 24 de agosto de 2015, APMTC informó sobre la promoción para contenedores de embarque fishmeal IMO 9, en los siguientes términos:

"(...)

*Mediante la presente APM Terminals Callao hace de su conocimiento que para los contenedores de embarque de harina de pescado declarados como "Fishmeal IMO 9" en el CAL de embarque no se estará aplicando la tarifa por tratamiento de carga peligrosa. Esta promoción se basa en un descuento de la tarifa indicada en la sección 1.5.1.2. (n28) de nuestro tarifario público versión 4.º vigente a partir del día 6 de Julio del presente año.*

*Servicio "Tratamiento de Carga Peligrosa IMO 9"*

*La promoción no es aplicable para los contenedores de carga peligrosa pertenecientes a otras clases de IMO distintas del "Fishmeal IMO 9".*

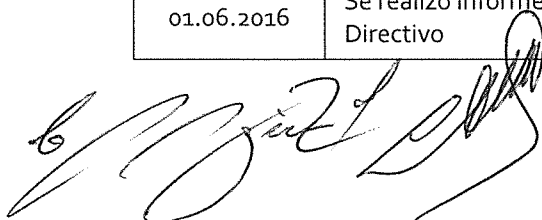
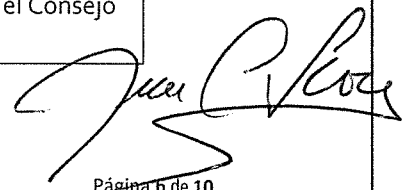
- Esta promoción se ha ido ampliando repetidamente y se mantiene hasta el 31 de marzo de 2017.
- Con el Oficio N° 038-2016-GAU-OSITRAN, se le solicitó a la APN su pronunciamiento respecto al tratamiento de carga peligrosa para los casos específicos de *harina de pescado estabilizada* y *desechos de pescado estabilizados* y sobre si este tipo de carga demanda el suministro de equipos o cuadrillas especiales.
- En respuesta, con el Oficio N° 393-2016-APN/GG-UPS, la APN remitió a OSITRAN el Informe Ejecutivo N° 137-2016-APN/UPS el cual señala que en el Plan de Emergencias de APM Terminals Callao S.A. no se indica el uso de equipos y/o cuadrillas especiales para el embarque/desembarque de contenedores con carga peligrosa.
- En este contexto, con base en el Pronunciamiento de la APN, no se cumplen las condiciones para el cobro de precios por el Servicio Especial "Tratamiento de Carga Peligrosa" para los casos específicos de *harina de pescado estabilizada* y *desechos de pescado estabilizados*.
- Esta posición ha sido formalizada mediante el Oficio N° 1586-2017-GSF-OSITRAN, entregándose copia de dicho documento a los miembros del Consejo de Usuarios.

Por su parte, el señor Jorge Vigil señaló que el IMO ya regula las condiciones para que la manipulación de la Harina de Pescado sea segura. Asimismo, miembros del Consejo de Usuarios señalaron que para movilizar harina de pescado en transporte terrestre se considera norma que detalla en libro naranja y sugiere pedir pronunciamiento de DICAPI.

(ii) **Terminales Portuarios Euroandinos**

Respecto al Recurso de reconsideración del REA se hizo un breve resumen de los antecedentes para lo cual se detalló lo siguiente:

Fecha	Detalle
22.04.2016	Emisión de Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que modifica el REA de TPE.
16.05.2016	TPE interpuso recurso de reconsideración parcial
18.05.2016	IAN TAYLOR interpuso recurso de reconsideración
01.06.2016	Se realizó informe oral de TPE e IAN TAYLOR ante el Consejo Directivo

04.07.2016	MTC y APN remitieron la posición del Concedente a favor de la obligatoriedad del empleo de los parámetros establecidos por el Estudio de Maniobras de TPE.
19.07.2016	DICAPI respondió consulta de OSITRAN sobre el alcance y obligatoriedad de aplicación del Estudio de Maniobras de TPE.
09.12.2016	IAN TAYLOR efectuó uso de la palabra para exponer sus argumentos.

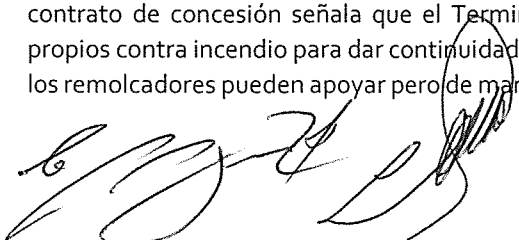
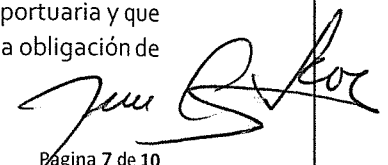
Sobre el análisis y evaluación se indicó que:

Nº	Tema	Aspecto relevante por determinar
1	Uso de amarradero	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si los remolcadores deben contar con un amarradero disponible en el terminal.</li> </ul>
2	Requerimiento de <i>Bollard Pull</i> (*) y propulsión	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El valor de <i>bollard pull</i> mínimo requerido por los remolcadores.</li> <li>• Quién debe certificar dicho valor.</li> <li>• Si la propulsión del remolcador debe ser convencional o azimutal</li> </ul>
3	Sistema contra incendio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema contra incendio que debe contar el remolcador.</li> </ul>

Luego de brindar información detallada sobre los tres temas se presentaron las siguientes conclusiones:

- OSITRAN incorporó en la evaluación de recurso de reconsideración de TPE contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, las disposiciones emitidas por las autoridades competentes en el ámbito marítimo y el de seguridad de las instalaciones portuarias.
- La Resolución Nº 055-2016-CD-OSITRAN declaró fundado el recurso de reconsideración de TPE en tanto lo solicitado por éste se encuentra sustentado en el Estudio de Maniobras de TPE, aprobado por DICAPI; y el Plan de Emergencia de TPE, aprobado por la APN, de acuerdo con las normas y disposiciones aplicables.
- A la fecha, los usuarios intermedios TRAMARSA e IAN TAYLOR han presentado solicitudes de cambio de remolcador para el ingreso de naves de reemplazo que cumplen con el REA vigente de TPE (60 toneladas de BP y sistemas FI-FI 1, ambos con certificación IACS); y se encuentran en proceso de negociación directa con TPE de las condiciones de acceso (plazo y cargo de acceso) según lo establecido en el REMA de OSITRAN.

Al respecto, miembros del Consejo de Usuarios señalaron que los remolcadores son para apoyar el ingreso y salida de naves y que la característica contra incendios es supletorio, indicando que el contrato de concesión señala que el Terminal Portuario debe de contar con sus mecanismos propios contra incendio para dar continuidad al servicio y continuidad a operación portuaria y que los remolcadores pueden apoyar pero de manera supletoria. Asimismo, se objetó la obligación de

usar amarradero por parte de TPE, con lo cual, se señaló que debería analizarse si ello podría constituir una barrera burocrática susceptible de ser denunciada ante INDECOPI.

En este punto, la Presidenta del Consejo Directivo solicitó que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización envíe oficio a la APN sobre el requisito e) que ha establecido pues no tendría base contractual ni legal, y por tanto, solicitando su eliminación.

**(iii) Terminal Portuario General San Martín**

El Contrato de Concesión, suscrito el 21 de julio 2014, por un plazo de 30 años, considera la ejecución de obras en cuatro etapas e inversiones complementarias por un importe comprometido de US\$ 249 millones inc. IGV, de acuerdo al siguiente detalle:

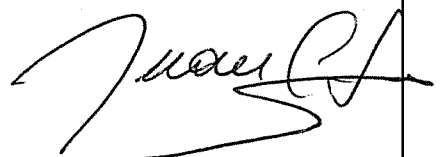
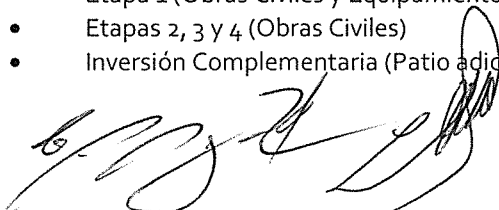
Concepto	Detalle	Millones USD
Etapa 1	<b>Fase Preliminar: Equipamiento</b> Plazo: 6 meses desde la fecha de cierre  <b>Fase Límite: Obras civiles y equipamiento</b> Plazo: 18 meses desde el inicio de la construcción.	62,6
Etapa 2	Gatillo: Demanda total de 2'500,000 TM/año	34,1
Etapa 3	Gatillo: Demanda de 60,000 TEU anuales	44,7
Etapa 4	Gatillo: Demanda de 225,000 TM/año de granos limpios (granos comestibles)	13,4
Inversiones Complementarias	A ser ejecutadas durante los primeros 20 años de la Concesión.	94,4
<b>Total</b>		<b>249.1</b>

Las inversiones recibidas a la fecha son:

Concepto	Importe en USD (*)
Etapa 1	1,104,788
Etapa 2	111,552
Etapa 3	680,126
(04) Inversiones complementarias	2,239,981
<b>Total</b>	<b>4,136,447</b>

El Expediente Técnico aprobado en la fecha 24 de diciembre de 2015:

- Etapa 1 (Obras Civiles y Equipamiento de la Fase Límite)
- Etapas 2, 3 y 4 (Obras Civiles)
- Inversión Complementaria (Patio adicional de 6.9 Ha)



Así también se expuso el Plan de Inversiones 2017 para las Etapas por lo que se detalló:

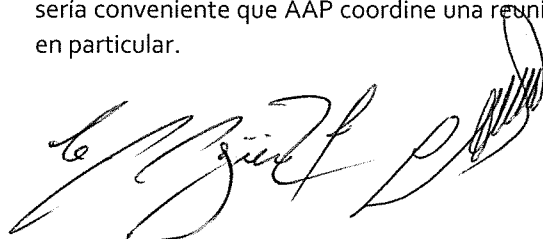
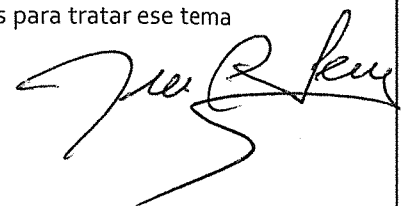
- Demolición de las edificaciones e instalaciones existentes en patios de almacenamiento y muelle.
- Construcción y modernización de los amarraderos 3 y 4.
- Construcción del Patio de Contenedores.
- Ampliación del Comedor.
- Dragado de los amarraderos y zonas de maniobras para lograr una profundidad de -14 metros.
- Se cuenta con los Expedientes Técnicos Aprobados de las IC 05, 06, 07, 08, 11.
- El Concesionario ha presentado a la APN para su aprobación los Expedientes Técnicos de las Inversiones Complementarias: IC 09, 10, 12, 13 y 14.

Finalmente, se informó sobre las próximas inversiones complementarias:

Nº	Descripción	Situación
1	IC 05: Equipamiento portuario de elementos de izaje	Expediente Técnico Aprobado
2	IC 06: Ampliación del comedor del terminal portuario	Expediente Técnico Aprobado
3	IC 07: Balanza para camiones	Trámite de Recepción
5	Inversión Complementaria 09	Expediente Técnico en Revisión por APN
6	Inversión Complementaria 10	Expediente Técnico en Revisión por APN
7	IC 11: Remontador de Graneles	Expediente Técnico Aprobado
8	IC 12: Equipamiento Portuario Jaibas	Expediente Técnico en Revisión por APN
9	IC 13: Equipamiento Portuario Tolvas	Expediente Técnico en Revisión por APN
10	IC14: Grupo Electrónico 500 KW	Expediente Técnico en Revisión por APN

Al respecto, miembros del Consejo de Usuarios solicitaron el envío de los indicadores de productividad. Se acordó enviar reporte de reclamos y de niveles de servicio y productividad respecto el Puerto de Paita y Paracas.

De otro lado, Milagros Chirinos de AAP señaló que no hay suficiente área para parqueo de autos desembarcados y que en los casos que usan las área cercanas a muelle de granos los se afectan y contaminan, con lo cual faltaría informe técnico de contaminación. Al respecto, se señaló que sería conveniente que AAP coordine una reunión con la Jefatura de Puertos para tratar ese tema en particular.

Finalmente, ante consulta de los usuarios sobre cuál es REOP que se aplica en el Muelle Norte, y sobre la duda o falta de claridad al respecto, la Presidenta del Consejo Directivo solicitó a GSF se envíe un oficio a APMT solicitando explique cómo realiza la aplicación del REOP pues a la fecha hay incertidumbre o falta de claridad por parte de los usuarios. Por último, usuarios mencionaron que APMT no estaría aplicando adecuadamente el concepto de ventana de atraque, porque permiten a graneles que son naves de servicio no regular. Se señaló que CONUDFI envió a la APN comentarios para que se modifique norma a términos estándar - a nivel internacional y no se afecte a los usuarios.

Culminada las exposiciones, la sesión concluyó con las palabras de agradecimiento de la Presidenta del Consejo Directivo.

De esta manera, se dio fin a la sesión.

Lima, febrero de 2017

