



*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

Callao, 6 de febrero de 2021

INFORME LEGAL N° 0035-2021-APN-UAJ

A : **Dr. Guillermo Bouroncle Calixto**
Gerente General

De : **Juan Carlos Alberto Vásquez Santillán**
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica (e)

Asunto : Solicitud de Otorgamiento de Habilitación Portuaria de la empresa COSCO SHIPPING Ports Chancay Perú S.A. (Expediente N° 202000006732)

Referencia : Memorando N° 0017-2021-APN-DITEC del 05.02.2021

Tengo el agrado de dirigirme a usted para emitir opinión legal con relación al asunto del rubro y el documento de la referencia.

ANTECEDENTES

1. Mediante Resolución Suprema N° 029-2011-MTC del 26 de julio de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) otorgó a Terminales Portuarios Chancay S.A. una autorización temporal de uso de área acuática y franja ribereña ubicada en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima sobre un área acuática total de 1 425,829.33 m².
2. Por medio de la Resolución Directoral (RD) N° 043-2014-MGP/DCG del 12 de febrero de 2014, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) otorgó a Terminales Portuarios Chancay S.A. el derecho de uso de área acuática y franja ribereña para la ejecución del proyecto "Terminal de Gráneles Sólidos, Líquidos y Carga Rodante" sobre un área total de 414,200.19m² ubicada en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima, la cual caducará el 04 de febrero de 2044.
3. A través de la Resolución de Acuerdo de Directorio (RAD) N° 046-2014-APN/DIR del 03 de octubre de 2014, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) otorgó a Terminales Portuarios Chancay S.A. la Habilitación portuaria de la Etapa 1 del proyecto "Terminal de Graneles Sólidos, Líquidos y Carga Rodante del Terminal Portuario de Chancay", para la construcción del terminal portuario de titularidad privada y uso público, destinado al despacho y recepción de graneles sólidos, líquidos y carga rodante, por el plazo señalado en la Resolución Directoral N° 043-2014-MGP/DCG de fecha 12 de febrero de 2014.
4. Por medio de la RAD N° 041-2015-APN/DIR del 14 de agosto de 2015, la APN aprobó el Expediente Técnico de Obra (ETO) presentado por Terminales Portuarios Chancay S.A. que modificaba el ETO respecto del "Trazo bajo las vías de la ciudad de Chancay (Viaducto) de comunicación entre el complejo de ingreso y el terminal portuario", reemplazándolo con el proyecto denominado "Mejoramiento del Trazo del Túnel entre el Complejo y la Zona de Operaciones Portuarias" del Proyecto Chancay, que formaba parte del



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

componente de la Habilitación Portuaria otorgada a dicha empresa mediante la RAD N° 046-2014-APN/DIR.

5. Mediante RAD N° 057-2017-APN/DIR del 01 de setiembre de 2017, la APN otorgó a Terminales Portuarios Chancay S.A. la Viabilidad Técnica Portuaria Temporal para el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, sobre un área acuática de 1,374.397.617 m², por un plazo de dos (2) años.
6. A través de la RD N° 1069-2017 MGP/DGCG del 13.12.2017, la DICAPI aprobó la reserva de uso de área acuática de 1,374.397.617 m² a favor de Terminales Portuarios Chancay S.A. para el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, a ubicarse en el distrito de Chancay, provincia de Hualal y departamento de Lima, cuyo plazo es de dos (2) años renovables por un año.
7. Por medio de la RAD N° 068-2018-APN/DIR del 25.09.2018, la APN otorgó la Viabilidad Técnica Portuaria Temporal a Terminales Portuarios Chancay S.A. para el proyecto portuario que se desarrolla en un área adyacente al área otorgada mediante RD N° 1069-2017 MGP/DGCG del 13 de diciembre de 2017, por un plazo de dos (2) años.
8. A través de la Carta N° CSPCP-GL-CRT-008-2019 recibida el 9 de octubre de 2019, COSCO SHIPPING Ports Chancay PERÚ S.A. (COSCO) comunicó el cambio de denominación social de "Terminales Portuarios Chancay S.A." a "COSCO SHIPPING Ports Chancay PERÚ S.A.", asimismo, adjunta la escritura pública de modificación de estatutos y la constancia de la inscripción en el Asiento de la Partida Registral N° 12650076.
9. Mediante RAD N° 0132-2019-APN-DIR del 11 de diciembre de 2019, la APN otorgó a COSCO la Viabilidad Técnica Portuaria Temporal de la Nueva Etapa 1 del proyecto Terminal Portuario Multipropósito Chancay, en un área acuática de 4,249,898.21 m²; por el plazo de dos (02) años.
10. A través de la RAD N° 0017-2019-APN-PD del 20 de setiembre de 2019, se rectificó el error material incurrido en el Décimo Segundo Considerando de la RAD N° 0132-2019-APN-DIR del 11 de diciembre de 2019, en el extremo del uso del proyecto, el cual es público.
11. Por medio de la Carta N° CSPCP-GGE-CRT-242-2020 del 23 de abril de 2020, (Expediente SIGED N° 202000002301) COSCO solicita la revisión del Expediente Técnico de Ingeniería del proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en aplicación al literal c) del artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional.
12. Mediante Carta N° CSPCP-GGE-0249-2020 del 05 de junio de 2020, COSCO solicitó a la APN la Viabilidad Técnica Portuaria Definitiva de la nueva Etapa 1 proyecto Terminal Portuario Multipropósito Chancay.
13. COSCO mediante Carta N° CSPCP-GGE-0272-20 del 16 de julio de 2020, solicita a la APN la ampliación del área acuática que forma parte de la viabilidad técnica portuaria temporal aprobada mediante la RAD N° 0132-2019-APN-DIR del 11 de diciembre de 2019. El área acuática sobre el cual se solicita la viabilidad técnica temporal es de 30,881.07 m² que corresponde

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

a parte del área que ocupará el rompeolas principal del proyecto de la nueva primera etapa.

14. La APN mediante RAD N° 0050-2020-APN-DIR del 13 de agosto de 2020, otorga a COSCO la modificación por ampliación de área de la Viabilidad Técnica Temporal Portuaria otorgada con RAD N° 0132-2019-APN-DIR del 11 de diciembre de 2019, por un área de 4' 249, 898.21 m², considerando como nueva área total de la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay", ubicado en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima a 4'280,779.28 m².
15. La DICAPI mediante RD N° 151-2020-MGP/DGCG del 22 de mayo de 2020, el cual fue modificado por la RD N° 270-2020-MGP/DGCG del 31 de agosto de 2020, otorga a COSCO la reserva de uso de área acuática.
16. La DICAPI mediante RD N° 318-2020 MGP/DGCG del 28 de setiembre de 2020, corrigió el error material consignado en el artículo 1 de la RD N° 270-2020- MGP/DCG del 31 de agosto de 2020, y señala que se otorga a la empresa Cosco Shipping Ports Chancay PERU S.A., la reserva de uso de área acuática de 4'280,779.28 m² para el proyecto denominado "Terminal Portuario Multipropósito Chancay", ubicado en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima.
17. COSCO mediante correos electrónicos de fechas 07 de setiembre de 2020 y 25 de setiembre de 2020, menciona que solo se solicitará como área acuática de la Viabilidad Técnica Portuaria Definitiva, el área que ocupará realmente como parte de la infraestructura portuaria de la nueva Etapa 1 del TPMCH; es decir, según su documentación remitida el área acuática solicitada sería de 1'871,581.638 m², sobre un total de 4'280,779.28 m² aprobados mediante la RAD N° 0050-2020-APN-DIR.
18. Por medio de la RAD N° 0060-2020-APN-DIR del 7 de octubre de 2020, la APN aprobó la Viabilidad Técnica Portuaria Definitiva de la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay" de COSCO, ubicado en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima, sobre un área de 1,871,581.638 m², por un plazo de treinta (30) años, clasificado como terminal portuario marítimo, multipropósito (graneles sólidos, líquidos, carga rodante y contenedores), de titularidad privada, de uso público, de alcance nacional.
19. Mediante Carta N° CSPCP-GGE-CRT-345-2020 del 09 de diciembre de 2020, (Expediente SIGED N° 202000002301) la empresa COSCO remitió a la APN la última versión del Expediente Técnico de ingeniería del proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.
20. A través de la Carta CSPCP-LTR-GMA-356-2020 del 30 de diciembre de 2020, COSCO solicita a la APN el otorgamiento de la Habilitación Portuaria de la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay".
21. Por medio del Memorando N° 0010-2021-APN-UAJ del 15 de enero de 2021, la Unidad de Asesoría Jurídica se pronunció sobre los poderes de la persona que presentó la mencionada carta en representación de COSCO.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

22. Mediante Carta N° CSPCP-LTR-GMA-008-2021 del 03 de febrero de 2021, COSCO complementa la Carta CSPCP-LTR-GMA-356-2020 del 30 de diciembre de 2020, con relación a las consideraciones sobre la inclusión de la exclusividad de servicios en la Habilitación Portuaria.
23. A través del correo electrónico de fecha 04 de febrero de 2021, que se encuentra en el Expediente SIGED N° 202100000641, el administrado presenta información adicional sobre solicitud de otorgamiento de uso exclusivo en la Habilitación Portuaria, en el extremo del uso exclusivo del proyecto.
24. Por medio del Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV del 05 de febrero de 2021, la Dirección Técnica (DITEC) concluye que la empresa COSCO ha cumplido con la presentación de la documentación técnica necesaria comprendida en el procedimiento administrativo de otorgamiento de habilitación portuaria del TUPA de la APN; por tanto, recomienda remitir a la alta dirección de la APN el informe, con la finalidad de dar conformidad a la solicitud de otorgamiento de Habilitación Portuaria presentada por la empresa COSCO.
25. Mediante documento de la referencia, el Director de la DITEC hace suyo el Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV del 05 de febrero de 2021, y lo remite a la Gerencia General para los fines pertinentes.

BASE LEGAL

26. Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN).
27. Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN).
28. Decreto Supremo N° 016-2005-MTC, Texto Único de Procedimientos Administrativos de (TUPA) de la APN y sus modificaciones.
29. Decreto Legislativo N° 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la AMN – DICAPI.
30. Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.
31. Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 (TUO), Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), aprobado con Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

ANÁLISIS

32. La empresa COSCO mediante Carta N° CSPCP-LTR-GMA-356-2020 del 30 de diciembre de 2020, solicita a la APN el otorgamiento de la Habilitación Portuaria de la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay", ubicado en la bahía Chancay, en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, región Lima.
33. Al respecto, el artículo 9 de la LSPN, referido a habilitaciones portuarias, establece que la APN autoriza el inicio de obras de construcción o ampliación de un puerto. El cambio de uso de exclusivo a general o actividad del puerto o terminal portuario requiere de la modificación de la habilitación, que se efectúa bajo los criterios que señale el procedimiento establecido en el Reglamento. La APN, una vez terminada la obra, debidamente habilitada,

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

verifica el cumplimiento del proyecto y procederá a otorgar la licencia portuaria para operarlo.

34. Asimismo, el artículo 35 del RLSPN señala que la Habilitación Portuaria faculta al administrado para iniciar la ejecución de obras de construcción, ampliación o modificación de la infraestructura de un terminal portuario, dentro del área previamente autorizada. Sobre el particular, el artículo 36 del RLSPN establece lo siguiente:

"Artículo 36.- Solicitud para la habilitación portuaria

Para efectos del otorgamiento de la habilitación portuaria, el peticionario deberá presentar una solicitud en la que se señale la clasificación del puerto o terminal portuario de acuerdo con el artículo 6 de la Ley, acompañada de la siguiente documentación:"

- a) Copia de la Escritura Pública de Constitución de la empresa; o, en el caso de personas naturales copia del documento nacional de identidad.*
- b) Copia de la Resolución Suprema del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que otorga la autorización Definitiva para uso de áreas acuáticas y franjas costeras. Literal b), derogado por el Artículo 3 del Decreto Supremo Nº 027-2008-MTC, publicado el 31 agosto 2008.*
- c) Memoria descriptiva y características generales de la instalación del proyecto con la delimitación y extensión del recinto portuario que se pretende habilitar.*
- d) Aprobación del Estudio de impacto ambiental por la autoridad competente del peticionario.*
- e) Indicación del lugar físico en el que las autoridades competentes puedan realizar sus funciones, incluidas el control aduanero, de migraciones, de sanidad, y otros vinculados a las actividades portuarias.*
- f) Planos de ubicación del proyecto en coordenadas geográficas a escalas entre 1/5,000 - 1/25,000 al Datum Psad 56 y Datum WGS 84.*
- g) Plano perimétrico de detalle a escala grande, con coordenadas UTM - Geográficas referidas al Datum Psad 56 y Datum WGS 84 de sus vértices, área en metros cuadrados de ocupación acuática a partir de la línea de más alta marea y/o planos de distribución de tuberías submarinas, chatas, boyas, plataformas y otros similares, etc.*
- h) Descripción morfológica ribereña con las líneas de Baja y más Alta Marea y su paralelo de 50 y 250 metros de dicha línea hacia tierra.*
- i) Descripción de la gradiente submarina y/o perfil longitudinal del proyecto a fin de conocer sus características de diseño y/o sensibilidad o impacto a la estabilidad de la línea costera.*
- j) Fotografías aéreas y/o panorámicas de la zona del área y zonas adyacentes de apoyo a la evaluación del proyecto.*
- k) Expediente Técnico de Obra firmado por un ingeniero colegiado.*
- l) Estudio Hidro-Oceanográfico señalando las características del área (batimetría, fondo marino, meteorológicas, corrientes, mareas, vientos, olas, y otras), aprobado por la Dirección de Hidrografía y navegación.*
- m) Estudio de maniobras que contenga:*
 - Descripción de las maniobras de ingreso y salida de la nave, bajo cualquier situación.*
 - Análisis de la actuación de los factores dinámicos del medio y de las fuerzas que actúan en cada momento de la maniobra.*
- n) Descripción del sistema de equipos de señalización náutica, de acuerdo a la normatividad vigente.*
- o) Título de propiedad, o en su defecto, el título que acredite el otorgamiento a su favor de un derecho de superficie o de usufructo, inscrito en los Registros Públicos correspondientes, respecto del área terrestre que se pretende habilitar como puerto o terminal portuario. En caso de que el título a ser presentado por el peticionario corresponda a un derecho de superficie o de usufructo, el derecho concedido en el mismo, deberá tener una vigencia no*



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”

“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

*menor al plazo de la viabilidad técnica definitiva portuaria concedida a dicho
peticionario.*

p) Pago de la tasa correspondiente.

*La Autoridad Portuaria correspondiente remitirá el proyecto cuya habilitación
se solicita a la Autoridad Marítima para que dentro del plazo máximo de 20
(veinte) días hábiles se pronuncie sobre los efectos de la obra respecto a la
seguridad y protección de la vida humana en el mar. Vencido dicho plazo sin
que se haya remitido el informe operará el silencio administrativo positivo.”*

35. Además, el numeral 10 del TUPA de la APN establece los siguientes requisitos de la solicitud de *“Otorgamiento de Habilitación Portuaria”*:

- “1. Solicitud dirigida al Presidente de Directorio indicando nombre o denominación social, domicilio, número de documento de identidad del representante legal, número de RUC, teléfono, fax y correo electrónico (si lo tuviera) adjuntando lo siguiente:*
- 2. Memoria descriptiva y características generales de la instalación del proyecto, con la delimitación y extensión del recinto portuario que se pretende habilitar.*
- 3. Aprobación del Estudio del Impacto Ambiental por la autoridad competente.*
- 4. Indicación del lugar físico en que las autoridades competentes puedan realizar sus funciones, incluidas el control aduanero, de migraciones, de sanidad y otros vinculados a las actividades portuarias.*
- 5. Planos de ubicación del proyecto, en coordenadas geográficas y UTM referidas al DATUM WGS 84 escalas entre 1/5,000-1/25,000.*
- 6. Plano perimétrico de detalle del proyecto en coordenadas geográficas UTM referidas al DATUM WGS 84, área de ocupación acuática a partir de la línea de más alta marea en metros cuadrados DATUM WGS 84, área de ocupación acuática a partir de la línea de más alta marea en metros cuadrados y/o planos de distribución de tuberías submarinas, chatas, boyas, plataformas y otros similares, etc.*
- 7. Expediente Técnico de obra firmado por un ingeniero.*
- 8. Estudio Hidro Oceanográfico señalando las características del área (batimetría, fondo marino, meteorológicas, corrientes, mareas, vientos, olas y otras) aprobado por la Dirección de Hidrografía y Navegación.*
- 9. Estudio de Maniobras que contenga:*
 - Descripción de las maniobras de ingreso y salida de las naves, bajo cualquier situación.*
 - Análisis de la actuación de los factores dinámicos del medio y de las fuerzas que actúen en cada momento de la maniobra.*
- 10. Descripción del sistema de equipos de señalización náutica, de acuerdo a la normativa vigente.*
- 11. Número de constancia de pago por derecho de trámite indicando la fecha de pago”*

36. A través del Memorando N° 0010-2021-APN-UAJ del 15 de enero de 2021, esta Unidad de Asesoría Jurídica señaló que de la lectura de la solicitud de Otorgamiento de Habilitación Portuaria de la referida empresa, se observa que contiene los datos siguientes: nombre y/o denominación social del solicitante, domicilio, número de teléfono, nombre del gerente general adjunto, el señor Carlos Roberto Tejada Mera y su número de documento nacional de identidad; quien cuenta con poder inscrito en la Partida Electrónica N° 12650076 de la Oficina Registral Lima de la SUNARP conforme se aprecia en la búsqueda de la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE).

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web

<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

37. En consecuencia, la solicitud remitida por la empresa COSCO mediante la Carta N° CSPCP-LTR-GMA-356-2020 del 30 de diciembre de 2020, cuenta con la firma de persona con facultades suficientes para representarla.
38. Además, la empresa COSCO presenta la copia simple de la escritura pública de constitución y la copia simple del estatuto social, conformado por tres (3) escrituras públicas: i) Aumento de capital y modificación de Estatuto, ii) Modificación del artículo 10 del Estatuto Social del 31 de julio de 2019, y iii) Modificación del artículo 1 del Estatuto Social del 2 de setiembre de 2019.
39. Con relación al literal o) del artículo 36 del RLSPN, en el Informe Técnico Legal N° 0076-2020-APN-UAJ-DITEC-DIPLA del 7 de octubre de 2020, sobre el cual se fundamentó la RAD N° 0060-2020-APN-DIR del 7 de octubre de 2020, que otorgó la Viabilidad Definitiva de la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay" de COSCO, la DITEC analizó y constató la documentación presentada por el administrado en el año 2014 para optar por la Habilitación Portuaria del proyecto: "Terminal de Gráneles Sólidos, Líquidos y Carga Rodante del Terminal Portuario Chancay, otorgada mediante RAD N° 046-2014-APN/DIR del 03 de octubre de 2014.
40. Así, de acuerdo con lo señalado en el Informe Técnico Legal N° 0076-2020-APN-UAJ-DITEC-DIPLA del 7 de octubre de 2020, la DITEC constató con documentos y planos, las siguientes áreas terrestres y acuáticas:
- ❖ Títulos de propiedad inscritos en registros Públicos:
 - ✓ Partida N° 600 90424 Área: 115, 876.77 m²
 - ✓ Partida N° 600 93006 Área: 2, 225.86 m²
 - ✓ Partida N° 600 93007 Área: 39, 454.00 m²
 - ✓ Partida N° 600 90844 Área: 32, 340.35 m²
 - ✓ Partida N° 600 88200 Área: 108, 974.23 m²
 - ✓ Partida N° 2000 8652 Área: 107, 213.84 m²
 - ❖ Contrato Derecho de Superficie: 26.717 Has.
 - ❖ Resolución de Alcaldía N° 750-2012-MDCH/A–Viaducto Subterráneo.
 - ❖ Planos Suscritos por los Ingenieros: Civil Carlos Enrique Thornton Marticorena con CIP: 5080 y Geógrafo Huamán Amasifuén – CIP N° 56244, los cuales se describen:
 - ✓ Plano N° P114002-EP-000-A-DWG-0001- Delimitación y Extensión de la Zona Terrestre y Acuática Operativa, aprobada con RD N° 0043-2014 MGP/DGCG.
Adjunta coordenadas U.T.M (WGS-84), Norte – Este, el cual incluye 117 vértices con un área de 532, 854.5795 m² y un perímetro de 5,747.4293 mts.
 - ✓ Plano N° P114002-EP-000-A-DWG-0002- Delimitación y Extensión del Complejo de Ingreso al Puerto.
Adjunta coordenadas U.T.M (WGS-84), Norte – Este, el cual incluye 06 vértices con un área de 26, 718.97 m² y un perímetro de 26, 628.5 mts.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

- ✓ Plano N° P114002-EP-000-A-DWG-0003- Delimitación y Extensión del Viaducto.
Adjunta coordenadas U.T.M (WGS-84), Norte – Este, el cual incluye 63 vértices con un área de 2, 278.75 m² y un perímetro de 4,165.87 mts
- ✓ Plano N° P114002-EP-000-A-DWG-0003- Disposición General Uso Definitivo de Área Acuática y Franja Ribereña – Planta, plano que adjunta todas las coordenadas de:
 - Coordenadas de Área de Uso Efectivo I.
 - Coordenadas de Área de Uso Efectivo II.
 - Coordenadas de Área de Uso Efectivo III.
 - Coordenadas de Área de Franja Ribereña I
 - Coordenadas de Área de Franja Ribereña II
 - Coordenadas de Área de Uso Operativo.

41. En consecuencia, la empresa COSCO ha cumplido con lo establecido en el literal o) del artículo 36 del RLSPN, dado que ha presentado los títulos de propiedad respecto del área terrestre que se pretende habilitar como terminal portuario.
42. Por otro lado, el administrado señala que el proyecto será de titularidad privada, es decir las obras y las instalaciones serán de propiedad privada de COSCO, además el proyecto será de uso público con operación exclusiva, esto es COSCO tendrá exclusividad para la prestación de los servicios esenciales dentro de la infraestructura del proyecto portuario.
43. Al respecto, el literal e) del artículo 38 del RLSPN establece que el Acuerdo de Directorio que apruebe la Habilitación Portuaria podrá establecer otras disposiciones que la APN considere pertinentes; por tanto, la APN tiene la facultad de pronunciarse en el acto administrativo que otorga la Habilitación Portuaria para iniciar la ejecución de obras de construcción de un terminal portuario, sobre otras cuestiones relevantes para el proyecto portuario como es el pedido del administrado, además de acuerdo con el principio de predictibilidad y confianza legítima recogido en el inciso 1.15 del numeral 1 del Artículo IV del TUO de la LPAG la Administración Pública brinda a los administrados información veraz completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo con la finalidad que el administrado tenga una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener. Por tanto, se analizará el pedido del administrado referido a la exclusividad para la prestación de servicios esenciales que tiene incidencia directa con el monto de la inversión que el administrado realizará para el desarrollo del proyecto portuario.
44. El proyecto de COSCO es un proyecto de inversión a cuenta y riesgo del particular, el cual cumple con los criterios de focalización conforme lo comunicó la APN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 0115-2020-APN-PD-UAJ del 11 de mayo de 2020, para la reanudación de actividades en el marco del artículo 3 de la Resolución Ministerial N° 259-2020-MTC/01¹, que aprueba los lineamientos sectoriales

¹ **“Artículo 3.- Aprobar los criterios de focalización para la reanudación de los proyectos del Sector Transportes y Comunicaciones, los cuales se detallan a continuación:**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web

<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

para la reanudación gradual y progresiva de los proyectos del Sector Transportes y Comunicaciones, garantizando la protección de las personas que intervienen en dichos proyectos, frente a la emergencia sanitaria del COVID-19.

45. En consecuencia, el proyecto portuario de COSCO cuenta, entre otros, con el criterio de impacto económico y social, dado que contribuye al país en materia económica y social, el monto de inversión que incluye todo el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito Chancay es de 1,213,315,623 USD sin IGV, lo cual está relacionado directamente con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional establecidos en el artículo 3 de la LSPN, como son: la promoción de la inversión privada en el Sistema Portuario Nacional y el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamientos portuarios (literales 5 y 8, respectivamente).
46. De acuerdo con lo establecido, desde el punto de vista jurídico, se evidencia que el proyecto portuario de COSCO es de interés público.
47. Al respecto, en el considerando 11 de la sentencia recaída en el Expediente N° 0090-2004-AA/TC el Tribunal Constitucional hace referencia al interés público de la siguiente manera:

“El interés público tiene que ver con aquéllo que beneficia a todos; por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad. Su satisfacción constituye uno de los fines del Estado y justifica la existencia de la organización administrativa.

La administración estatal, constituida por órganos jerárquicamente ordenados, asume el cumplimiento de los fines del Estado teniendo en cuenta la pronta y eficaz satisfacción del interés público.

El interés se expresa confluyentemente como el valor que una cosa posee en sí misma y como la consecuencia de la inclinación colectiva hacia algo que resulta atractivo, apreciable y útil. De allí que Fernando Sainz Moreno [“Reducción de la discrecionalidad: el interés público como concepto jurídico”, Revista española de Derecho Administrativo, disco compacto, Madrid, Civitas Ediciones, Revista N.º 008, enero - marzo de 1976] plantee que la noción interés público se entienda como expresiones del valor público que en sí mismo tienen ciertas cosas; o bien como expresión de aquello que únicamente interesa al público.

Dicho interés es tan relevante que el Estado lo titulariza, incluyéndolo entre los fines que debe perseguir necesaria y permanentemente.

En ese aspecto, Emilio Fernández Vázquez (“Diccionario de derecho público”. Buenos Aires: Astrea, 1981) enfatiza que “El Estado no puede tener más que intereses públicos”; razón por la cual éste está comprendido en un régimen de Derecho Público.

a. Territorialidad: Ubicación geográfica del proyecto en concordancia con los niveles de contagio, letalidad y otros, de acuerdo con la información oficial de la autoridad sanitaria, prefiriéndose los ubicados en zonas de menor riesgo.

b. Personas: La intensidad de la mano de obra, de acuerdo con la fase constructiva o actividad del proyecto, así como el grado de movilidad de las personas, prefiriéndose los de menor intensidad de mano de obra o los de menor movilidad.

c. Impacto económico y social: Contribución del proyecto en materia económica y social, prefiriéndose los de mayor impacto.

d. Aseguramiento de EPP: Capacidad de la empresa en asegurar la disponibilidad de los Elementos de Protección Personal - EPP y otros implementos de salud exigidos por la autoridad sanitaria, reiniciándose únicamente las que puedan asegurar la disponibilidad de los EPP y otros implementos de salud.

e. Nivel de supervisión: Análisis del acceso al proyecto, y otros factores vinculados a este, que permitan una adecuada supervisión o fiscalización, prefiriéndose los de mayor facilidad para la supervisión.

f. Actividades conexas: Necesidad de insumos o actividades conexas necesarias para el proyecto, prefiriéndose el proyecto que demande menor necesidad de insumos o actividades conexas.”

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web

<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”

“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

Consecuentemente, el interés público es simultáneamente un principio político de la organización estatal y un concepto jurídico. En el primer caso opera como una proposición ético-política fundamental que informa todas las decisiones gubernamentales; en tanto que en el segundo actúa como una idea que permite determinar en qué circunstancias el Estado debe prohibir, limitar, coactar, autorizar, permitir o anular algo.”

48. Por tanto, el interés público se relaciona con aquello que beneficia a la generalidad de la ciudadanía, siendo sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad y su satisfacción constituye uno de los fines del Estado y justifica la existencia de la organización administrativa, por lo que el Interés público debe ser tomando en cuenta de forma prioritaria para la toma de decisiones relevantes para el Estado, a través de sus diversas entidades, en el marco de sus respectivas competencias, como es el caso de la APN.
49. Cabe señalar que el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN regula el supuesto del uso exclusivo para la ejecución y/o prestación de los servicios esenciales dentro de la infraestructura portuaria como una excepción en el marco de las Asociaciones Públicas Privadas, específicamente en los contratos de concesión.

“Artículo 11.- Inversiones en infraestructura portuaria.

(...)

*11.3 La Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley, celebran compromisos contractuales con el sector privado para la explotación de un área de desarrollo portuario o de un área dentro de una zona portuaria, con la finalidad que se desarrolle, construya y equipe por cuenta y riesgo del titular del contrato, una infraestructura portuaria nueva, **en cuyo caso se podrá otorgar al sector privado el Uso Exclusivo de dicha infraestructura.** La infraestructura portuaria nueva que se hubiese desarrollado, construido y/o equipado conforme al presente numeral, podrá entregarse al sector privado, bajo las modalidades establecidas en el numeral 10.3 de la presente Ley.*

Entiéndase por Uso Exclusivo a la facultad establecida en los compromisos contractuales suscritos con el sector privado, para la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro de dicha infraestructura, por una sola persona jurídica, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos.

(...).” (Resaltado agregado)

50. El citado artículo hace referencia al numeral 10.3 de la LSPN que señala lo siguiente:

“Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria

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

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

51. Por su parte, el artículo 54 del RLSPN establece que *“En los contratos celebrados al amparo del artículo 11.3 de la Ley para puertos de titularidad*

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web

<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

privada, la autoridad portuaria correspondiente evaluará la conveniencia de otorgar la exclusividad de las actividades y los servicios portuarios, en razón de la inversión comprometida y el impacto en la competitividad del comercio, previo informe de la comisión de Libre Competencia del INDECOPI sobre el impacto de dicha exclusividad sobre la competencia en las actividades de prestación de dichos servicios. La exclusividad de los servicios portuarios podrá ser total o parcial y/o temporal o permanente y se establecerá en el contrato respectivo."

52. De la lectura de la LSPN y su Reglamento se advierte que el pedido del administrado no ha sido regulado, porque se trata de un proyecto portuario de uso público y de titularidad privada (distinto a los supuestos regulados en el numeral 10.3 del artículo 10 y numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y del artículo 54 del RLSPN, antes mencionados) que se está tramitando de acuerdo con el TUPA de la APN, es decir en un contexto normativo distinto a las Asociaciones Público Privadas.
53. Ahora bien, el Artículo VIII del TUO de la LPAG señala que las autoridades administrativas no podrán dejar de resolver las cuestiones que se les proponga, por deficiencia de fuentes; en tales casos se acudirá a los principios del procedimiento administrativo previstos en la LPAG, en su defecto a otras fuentes supletorias, y de forma subsidiaria a las normas de otros ordenamientos que sean compatibles con su naturaleza y finalidad.
54. En ese sentido, la administración pública por falta de regulación en las normas no puede dejar de resolver el pedido del administrado, por tanto, el extremo referido a que el proyecto portuario de COSCO será de uso público con operación exclusiva para la prestación de los servicios esenciales dentro de la infraestructura del proyecto, será encauzado de oficio en virtud del numeral 3 del artículo 86 del TUO de la LPAG como una solicitud en interés particular sobre la base del artículo 118 del TUO de la LPAG.
55. Conforme con lo señalado en los numerales anteriores la LSPN y su reglamento no han establecido el supuesto de hecho solicitado por el administrado, específicamente sobre la prestación exclusiva de los servicios portuarios de un proyecto portuario de titularidad privada y de uso público como consecuencia de un procedimiento TUPA; sin embargo, la normativa portuaria tampoco lo ha prohibido.
56. Es importante señalar que, de acuerdo con el artículo 24 de la LSPN la APN está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios, así como también elabora y propone los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario, y celebra con el sector privado los compromisos contractuales que faculta la citada Ley, como resultado de un concurso público.
57. Es así que, la LSPN y el Reglamento han facultado a la APN, como ente técnico especializado en el sector transportes, por encargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a que en casos excepcionales en los contratos de concesión otorgue al sector privado el uso exclusivo de la infraestructura portuaria; por consiguiente, la APN es la entidad competente para evaluar dicha excepción, también, en los proyectos portuarios que se

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

desarrollan sobre la base del TUPA de esta Entidad, máxime cuando las normas portuarias no lo prohíben ni restringen.

58. Al respecto, es preciso tener en cuenta que el ámbito de aplicación de la LSPN, establecido en su artículo 2 son las actividades portuarias y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias; así como las competencias y atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional, por lo que, tomando en consideración que, conforme al artículo 19 de dicha Ley, la APN es el organismo técnico especializado en materia portuaria, lo solicitado por COSCO resulta de competencia de esta Autoridad Portuaria en cuanto a su evaluación y resolución.
59. Además, como se ha explicado anteriormente el proyecto portuario de COSCO está relacionado con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional recogidos en el artículo 3 de la LPSN.
60. Por otra parte, el artículo 4 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN establece que dicho Reglamento tiene por objeto establecer las reglas y los procedimientos aplicables al derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales, y establece los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse: i) Los Contratos de Acceso, incluida su forma y mecanismo de celebración; y, los ii) Mandatos de Acceso y demás pronunciamientos que emite el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) sobre el Acceso a la Facilidad Esencial.
61. Además, el artículo 6 del REMA preceptúa que es de aplicación a las Entidades Prestadoras que tienen la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público y a los Usuarios Intermedios que presten o soliciten prestar Servicios Esenciales.
62. Asimismo, el artículo 3 del Reglamento General del OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 004-2006-PCM, define al usuario intermedio como el prestador de servicios de transporte o vinculados a dicha actividad, considerando de manera enunciativa como usuario intermedio, a las líneas aéreas, los agentes marítimos, los transportistas de carga o pasajeros, por ferrocarril o carretera o utilizando puertos, y en general cualquier empresa que utiliza la infraestructura para brindar servicios a terceros. Este tipo de usuarios puede ser un operador secundario.
63. Cabe señalar que el artículo 23 del REMA regula la limitación a la prestación de servicios en los siguientes términos:

"Artículo 23.- Limitación a la prestación de servicios.

Cualquier limitación a la capacidad de brindar servicios utilizando la Facilidad Esencial deberá justificarse en motivos razonables ante OSITRAN. No serán admisibles disposiciones cuyo efecto sea restringir la competencia en el mercado del servicio que se pretende limitar."

64. El literal I) del Artículo 1 del REGO señala que la facilidad esencial es aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones: i) es administrada o controlada por un

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional,
Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web
<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- único o un limitado número de Entidades Prestadoras; ii) no es eficiente que sea duplicada o sustituida; y iii) el acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación de origen - destino. Por tanto, el acceso a la misma será analizada recién cuando empiece operaciones.
65. Entonces, si bien el OSITRAN garantiza que el usuario intermedio acceda a los servicios esenciales; sin embargo, todo derecho de los usuarios debe realizarse bajo el tamiz del interés público, que inspira todo el Derecho Administrativo y es la razón de ser del Estado, dado que la actuación pública sirve a la protección del interés general, garantizando los derechos e intereses de los administrados conforme con el Artículo III del TUO de la LPAG; por tanto, resulta viable que el Estado pueda establecer limitaciones, precisamente, por razones de interés público.
66. Al respecto, en reiterada jurisprudencia el Tribunal Constitucional ha utilizado el Test de Proporcionalidad para el análisis de medidas que presuponen la afectación de bienes constitucionales a favor de otros (STC N° 0016-2002-AI/TC, N° 0008-2003-AI/TC, N° 0018-2003-AI/TC, N° 0048-2004-AI/TC y N° 00034-2004-PI/TC), el cual se subdivide en el análisis y aplicación, al caso concreto, de tres (3) subprincipios: de idoneidad o de adecuación, de necesidad y de proporcionalidad en *stricto sensu*.
67. Sobre la base del principio de idoneidad o de adecuación, la injerencia al derecho de los usuarios intermedios de acceder a servicios esenciales del proyecto portuario de COSCO es apta para fomentar un objetivo superior que es el interés público, dado que COSCO ha señalado mediante Carta N° CSPCP-LTR-GMA-008-2021 del 03 de febrero de 2021, que el Terminal Portuario de Chancay es el segundo proyecto priorizado más grande en términos de monto de inversión en el sector de infraestructura en transportes, luego del proyecto para la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima, con la diferencia que en caso de dicho terminal el inversionista invertirá el 100% de todo el costo de la inversión sin la subvención ni con garantías del Estado.
68. Así, en la Directiva N° 001-2019-EF/10.08 que aprueba los “Lineamientos Generales para la priorización de los proyectos de inversión” y la Lista Priorizada de Proyectos, se advierte que el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay se encuentra en la segunda posición en la referida Lista con una inversión de US\$ 3,000, 000, 000², solo superado por la Línea 2 y Ramal del Consorcio Nuevo Metro de Lima que es una asociación pública privada. La referida Directiva fue modificada por la Resolución Directoral N° 002-2020-EF/10.08 manteniendo la priorización del referido proyecto portuario.
69. Con relación al subprincipio de necesidad, en la Carta N° CSPCP-LTR-GMA-008-2021 del 03 de febrero de 2021, COSCO explica que no permitir que el termina de titularidad privada cuente con la capacidad de proveer servicios exclusivos en beneficio de los usuarios, es un factor que desincentiva y lleva a reconsiderar la inversión privada para el desarrollo portuario.
70. Además, es importante señalar que mediante correo electrónico de fecha 04 de febrero de 2021, el presentante legal de COSCO explica que “de no

² Actualmente el monto de inversión que incluye todo el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito Chancay es de 1,213,315,623 USD sin IGV



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

otorgarse este uso exclusivo la empresa tendría un serio riesgo financiero de no poder recuperar la inversión a realizarse, en el plazo de los 30 años que actualmente están establecidos en la Ley del Sistema Portuaria Nacional, lo cual ocasionará que se tenga que considerar la posibilidad de no continuar con esta inversión, más aún cuando nuestra empresa está asumiendo la totalidad de los riesgos vinculados al financiamiento, construcción y fluctuación de la demanda durante la etapa de operación, al tratarse de una proyecto con inversión 100% privada."

71. Sobre la base de los principios de buena fe procedimental y de presunción de veracidad del Artículo IV del TUO de la LPAG lo señalado por el administrado responde a la verdad de los hechos que afirma, por lo que, en el presente caso, es jurídicamente viable admitir lo manifestado por COSCO.
72. Por último, sobre el Subprincipio de proporcionalidad *strictu sensu*, el otorgar la exclusividad de servicios esenciales al proyecto portuario de COSCO es proporcional a que se limiten los derechos de los usuarios intermedios porque el grado de realización es de mayor beneficio, dado que se favorece el interés público que reviste el presente proyecto y que jurídicamente ha quedado acreditado conforme a lo mencionado en los puntos anteriores del presente informe.
73. Cabe señalar que la LSPN y su reglamento se enmarcan en el régimen económico nacional que se configura con la aplicación de diferentes principios constitucionales entre los que se encuentra el principio de *Libre Iniciativa Privada*³ y el principio de *Economía Social de Mercado*⁴.
74. El primero de dichos principios consiste en que las personas pueden intervenir en la actividad económica **sin mayor limitación que la no afectación de intereses generales de la comunidad**, mientras que el principio de economía social de mercado habilita al Estado a intervenir en las libertades de los agentes económicos **por razones justificadas**. De la aplicación conjunta de los mencionados principios se concluye que **el Estado se encuentra legitimado para intervenir en las libertades y derechos de los actores económicos; siempre y cuando el ejercicio de éstos colisione con algún interés de la comunidad**.
75. En ese sentido, la libre iniciativa privada, en cuanto forma parte del sistema económico regido por la Economía Social de Mercado, se ejerce dentro de un marco legal configurado por las reglas que ordenan la economía y, entre ellas, las que protegen, en este caso específico, la promoción de la inversión y el desarrollo del Sistema Portuario Nacional a través de proyectos portuarios que benefician el interés general, lo cual redundará en el bienestar de todos los peruanos.

³ Al respecto, la Libre Iniciativa Privada ha sido definida por el Tribunal Constitucional como: "*el derecho fundamental de toda persona a participar, ya sea en forma individual o asociada, en la vida económica de la Nación. La iniciativa privada puede desplegarse libremente en tanto no colisione los intereses generales de la comunidad, los cuales se encuentran resguardados por la Constitución, los tratados internacionales y las leyes sobre la materia. [...]*" (Fundamentos 17 y 18 de la Sentencia N° 0008-2003-AI/TC).

⁴ Asimismo, el Tribunal Constitucional ha establecido que la Economía Social de Mercado, recogida en el artículo 58 de la Constitución "[...] se opone también a la economía del *laissez faire*, en donde el Estado no puede ni debe inmiscuirse en el proceso económico. La economía social de mercado, como presupuesto consustancial del Estado Constitucional aparece como una "tercera vía" entre el capitalismo y el socialismo [...]. Y es que, dado el carácter "social" del modelo económico establecido en la Constitución vigente, **el Estado no puede permanecer indiferente a las actividades económicas, lo que en modo alguno supone la posibilidad de interferir arbitraria e injustificadamente en el ámbito de libertad reservado a los agentes económicos**" (Fundamento 16 de la sentencia N° 0008-2003-AI/TC).

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XcIkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

76. En la sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional recaída en los Expedientes Nos. 00026-2008-PI/TC y 00028-2008-PI/TC, el Tribunal Constitucional señaló que el Estado, al regular la actividad económica, cuenta con facultades para establecer límites o restricciones a fin de proteger la salubridad, la seguridad, el medio ambiente, el patrimonio cultural de la Nación, o por razones de interés general o bien común. Es decir, a nivel constitucional se permite la intervención del Estado en la economía, mediante el ejercicio de la regulación respectiva y el ejercicio de las actividades propias de la administración pública, como la adopción de medidas y emisión de actos administrativos.
77. En el presente caso, el administrado en la Carta N° CSPCP-LTR-GMA-008-2021 del 03 de febrero de 2021, ha explicado que a través del desarrollo de terminales portuarios privados de uso público, como el suyo, es posible contribuir de manera efectiva en el cierre de brechas de infraestructura en materia portuaria y, por ende, en la competitividad del país y el desarrollo del comercio internacional sin implicar mayor gasto público pues, el desarrollo de las inversiones, el riesgo de la demanda, la operación y el mantenimiento de la infraestructura son asumidas completamente por el propietario del Terminal Portuario.
78. Como hemos señalado, sobre la base de los principios de buena fe procedimental y de presunción de veracidad del Artículo IV del TUO de la LPAG lo señalado por el administrado responde a la verdad de los hechos que afirma, siendo que el proyecto portuario de COSCO disminuye las brechas de infraestructura en el sector portuario, resultaría jurídicamente viable otorgar exclusividad en la explotación del mismo, sobre la base del interés general desarrollado del Tribunal Constitucional y conforme con el Test de Proporcionalidad aplicado al presente caso.
79. Cabe señalar que el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay se encuentra en el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario⁵, aprobado en la Sesión N° 541 celebrada el 29 de setiembre al 02 de octubre de 2020, que ha sido remitido al Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 0007-2021-APN-PD-DIPLA del 20 de enero de 2021. Asimismo, el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay forma parte del Plan Maestro del Callao que fue aprobado en la sesión del Directorio N° 547 del 7 de diciembre de 2020.
80. Teniendo en cuenta lo expuesto, es evidente el interés público que reviste el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, por consiguiente, resulta viable jurídicamente otorgar al administrado, titular del referido proyecto portuario, el uso público con operación exclusiva; es decir, que tenga la exclusividad para la prestación de los servicios esenciales dentro de su infraestructura conforme con el interés general que permite la existencia del Estado y el desarrollo de sus metas programáticas.
81. Por otro lado, como se señala al principio del análisis del presente informe el numeral 35.1 del artículo 35 del RLSPN establece que la habilitación portuaria

⁵ De acuerdo con el artículo 4 de la LSPN el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el documento técnico normativo elaborado por la APN que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

faculta al administrado para iniciar la ejecución de obras de construcción, ampliación o modificación de la infraestructura de un terminal portuario, **dentro del área previamente autorizada.**

82. Desde la vigencia del Decreto Legislativo N° 1147 la Autoridad Marítima Nacional, a través de la DICAPI, es la entidad competente para otorgar la reserva de uso de área acuática y el derecho de uso de área acuática. Por tanto, en la Habilitación Portuaria se hace referencia a que el proyecto portuario se desarrollará dentro del área previamente autorizada.
83. Mediante Oficio N° 0243/21 del 01 de febrero de 2021, la DICAPI remite una relación con las coordenadas del área del proyecto "Ampliación de la zona operativa portuaria- Etapa 1 del Terminal Multipropósito de Chancay" que ha sido evaluado y aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, el cual fue ampliado con el Oficio N° 0266/21 del 03 de febrero de 2021, en el que la DICAPI señala que el derecho de uso de área acuática a COSCO es por un periodo de hasta treinta (30) años, renovables, en el área comprendida entre las coordenadas indicadas en el Oficio N° 0243/21, en concordancia con el párrafo 673.1 del artículo 673 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.
84. Por medio de la Resolución Directoral N° 00158-2020-SENACE-PE/DEIN del 22 de diciembre de 2020, el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE) aprobó:
- La Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Proyecto "Ampliación de la Zona Operativa Portuaria – Etapa 1 del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay", presentado por la empresa COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU S.A., en el marco del proceso "IntegrAmbiente", regulado mediante Ley N° 30327 y el Reglamento de su Título II, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM, de conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00997-2020-SENACE-PE/DEIN, de fecha 22 de diciembre de 2020, el cual se adjunta como anexo de la presente Resolución Directoral y forma parte integrante de la misma, y, en consecuencia otorgar la Certificación Ambiental Global, dándose por concluido el proceso de IntegrAmbiente.
 - La emisión de los títulos habilitantes Autorización de Vertimientos de aguas Residuales Industriales, Municipales y Domésticas Tratadas y Autorización para ejecución de obras de aprovechamiento hídrico; teniendo como base y fundamento el Informe Técnico N° 1440-2020-ANA-DECRH, emitido por la Dirección de Calidad y Evaluación de Recursos Hídricos de la Autoridad Nacional de Agua. El referido informe técnico constituye el sustento técnico para el otorgamiento del título habilitante a que se refiere el presente artículo; por lo que, el Titular deberá cumplir con las obligaciones técnicas o de otra índole, condiciones y obligaciones establecidas en dicho informe técnico, el cual se encuentra adjunto al Informe N° 00997-2020-SENACEPE/DEIN que sustenta la presente resolución directoral y que forman parte integrante de la misma.
 - La emisión del título habilitante Derecho de uso de área acuática, teniendo como base y fundamento el Informe Técnico N° 142-2020-

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web

<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

DICAPI/DIRAMA, emitido por la Dirección del Ambiente Acuático de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. El referido informe técnico constituye el sustento técnico para el otorgamiento del título habilitante a que se refiere el presente artículo; por lo que, el Titular deberá cumplir con las obligaciones técnicas o de otra índole, condiciones y obligaciones establecidas en dicho informe técnico, el cual se encuentra adjunto al Informe N° 00997-2020-SENACE-PE/DEIN que sustenta la presente resolución directoral y que forma parte integrante de la misma.

85. La Resolución Directoral N° 00158-2020-SENACE-PE/DEIN del 22 de diciembre de 2020, del SENACE se otorgó a COSCO sobre la base del literal c) del artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2016- MINAM, que regula el proceso de Certificación Ambiental Global como un proceso de IntegrAmbiente a fin de resaltar el carácter integrador del mismo.
86. Al respecto, el artículo 4 del Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM establece como finalidad del proceso IntegrAmbiente, optimizar el procedimiento de certificación ambiental de proyectos de inversión, integrando a éste el otorgamiento de títulos habilitantes de acuerdo con la naturaleza del proyecto y asegurando una evaluación integral, que contribuya con las inversiones sostenibles en el país.
87. Además, de acuerdo con el numeral 45.8 del artículo 45 del Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM, cuando los informes técnicos u opiniones relacionadas a los títulos habilitantes sean favorables, constituyen el sustento técnico para el otorgamiento del título habilitante correspondiente, integrándose a la Certificación Ambiental Global.
88. En ese sentido, la entidad autoritativa, en atención a lo estipulado en el literal a) del artículo 11 del referido Decreto Supremo, remite al SENACE los informes técnicos que sustentan la aprobación o denegación de títulos habilitantes para su integración; la cual se plasma en la Resolución Directoral por la cual se resuelve la certificación.
89. La Resolución Directoral N° 00158-2020-SENACEPE/DEIN del 22 de diciembre de 2020, es un acto administrativo emitido por SENACE como autoridad competente para el proceso de IntegrAmbiente, en el marco de sus funciones establecidas en la Ley N° 29968, Ley de Creación del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles y la Ley N° 30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, y en concordancia con la transferencia de funciones de las autoridades competentes del nivel nacional; así como en correspondencia con lo establecido en el literal c) del artículo 10 del Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM, el cual establece que el SENACE es responsable de aprobar y otorgar la Certificación Ambiental Global, así como sus actualizaciones y modificaciones.
90. Por tanto, en el marco del IntegrAmbiente la DICAPI ha otorgado a COSCO el derecho de uso de área acuática para el desarrollo del proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, para su explotación exclusiva, por tanto, es coherente que también se otorgue la exclusividad de los servicios esenciales en dicha infraestructura portuaria.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

91. Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, el OSITRAN mediante el Oficio N° 125-17-GG-OSITRAN del 24 de marzo de 2017, remitió el Informe N° 012-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, en el cual concluye que el proyecto portuario de Chancay se le aplica el REMA.
92. Al respecto, de acuerdo con el análisis realizado en los numerales 43 al 80 del presente informe legal reiteramos que es jurídicamente viable otorgar al administrado la exclusividad de la explotación de los servicios en la infraestructura portuaria objeto del referido proyecto, tal cual lo ha solicitado COSCO, lo cual no enerva el ejercicio de la competencia de OSITRAN como autoridad facultada para supervisar, fiscalizar y sancionar, respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público conforme con sus atribuciones y de acuerdo con la normativa vigente.
93. Asimismo, la decisión de la APN de otorgar a COSCO la exclusividad de la explotación de los servicios en la infraestructura portuaria, no obsta a que, de forma posterior, se solicite las opiniones a las entidades, como del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) con la finalidad de verificar los efectos de dicha decisión en el mercado.
94. Por otro lado, mediante Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV del 05 de febrero de 2021, la DITEC señala que el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay será un Terminal que movilizará carga general, carga a granel (graneles sólidos y líquidos), carga general, carga rodante y carga en contenedores; y que contará con los siguientes terminales especializados que estarán diseñados para ser administrados y operados en forma independiente:
- Terminal especializado de Graneles sólidos y líquidos, Carga General y Carga Rodante (importación y exportación), en adelante TGAR.
 - Terminal especializado de Carga General y Carga Rodante en adelante TGER.
 - Terminal especializado de contenedores (importación y exportación), en adelante TCONT.
95. Además, la DITEC detalla la clasificación del mencionado Terminal portuario:
- Titularidad: Privada.
 - Uso: Público.
 - Ubicación: Marítimo.
 - Alcance: Nacional.
 - Actividad Esencial: Multipropósito, para carga de graneles sólidos, líquidos, carga rodante y contenedores.
96. Asimismo, la DITEC menciona que el desarrollo de la Nueva Etapa 1 del referido proyecto portuario considera tres componentes principales: Zona Operativa Portuaria (ZOP), Zona de Complejo de Ingreso (CI) y el Túnel de

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional,
Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web
<http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

1.8 km que une la ZOP con CI. Además, el plazo para la ejecución de obra de la nueva Etapa 1 del proyecto en mención es de cuarenta y dos (42) meses, que regirá a partir del inicio de obra, de acuerdo con el Cronograma de Actividades presentado en el Expediente Técnico de Obra. Siendo que el área acuática sobre la cual se otorga la habilitación portuaria es de 1'871,581.638 m².

97. También, la DITEC menciona que con la Carta N° 0015-2021-APN-GG-DITEC del 8 de enero de 2021, se comunicó a COSCO que en concordancia con el literal c) del artículo 24 de la LSPN y luego de la evaluación de la documentación técnica remitida, la misma ha sido encontrada conforme.
98. Por último, la DITEC concluye que la empresa COSCO ha cumplido con la presentación de la documentación técnica necesaria comprendida en el procedimiento administrativo de otorgamiento de habilitación portuaria del TUPA de la APN; por tanto, recomienda remitir a la alta dirección de la APN el informe, con la finalidad de dar conformidad a la solicitud de otorgamiento de Habilitación Portuaria presentada por la empresa COSCO, lo que permitirá el inicio de ejecución de las obras de la Nueva Etapa 1 del proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, ubicado en la bahía de Chancay, kilómetro 80 de la Panamericana Norte, distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima, en concordancia con el RLSPN.
99. Cabe precisar que, mediante el documento de la referencia, el Director de la DITEC hace suyo el Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV del 05 de febrero de 2021, y lo remite a la Gerencia General para los fines pertinentes.
100. Teniendo en cuenta lo desarrollado por la DITEC se advierte que dicha dirección ha cumplido con revisar la documentación técnica remitida por el administrado para que se le otorgue la Habilitación Portuaria del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay conforme con el ítem 10 del TUPA de la APN y el RLSPN.
101. Por consiguiente, esta Unidad no ha encontrado observaciones a la documentación de índole legal presentada por COSCO para el otorgamiento de la Habilitación Portuaria para iniciar la construcción de obras en la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay".

APROBACIÓN POR EL DIRECTORIO

102. El numeral 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2004-MTC, señala que el Directorio, evalúa y aprueba las propuestas del Gerente General en materia de planificación, normatividad, vigilancia y control de los servicios y actividades portuarias.
103. Por tanto, esta Unidad recomienda que el Directorio, en aplicación de lo dispuesto en el mencionado artículo del ROF de la APN, otorgue la Habilitación Portuaria del proyecto Terminal Portuario Multipropósito Chancay de COSCO, incluyendo la exclusividad de la explotación de los servicios esenciales dentro de la infraestructura del proyecto portuario.



CONCLUSIONES

A partir de lo manifestado en las líneas precedentes arribamos a las siguientes conclusiones:

104. La solicitud presentada por la empresa COSCO en el presente procedimiento administrativo de Habilitación Portuaria ha sido suscrita por quien cuenta con facultades suficientes para representarla y presentar documentación referida al presente procedimiento ante la APN.
105. La empresa COSCO ha cumplido con presentar las copias simples de la escritura pública de constitución y del estatuto social.
106. La empresa COSCO ha cumplido con lo establecido en el literal o) del artículo 36 del RLSPN, dado que presentó en su oportunidad los títulos de propiedad respecto del área terrestre que se pretende habilitar como terminal portuario.
107. De acuerdo con el literal e) del artículo 38 del RLSPN la APN tiene la facultad de pronunciarse en el acto administrativo que otorga la Habilitación Portuaria, sobre otras cuestiones relevantes para el proyecto portuario como es el pedido del administrado referido a la exclusividad para la prestación de servicios esenciales, además de acuerdo con el principio de predictibilidad y confianza legítima recogido en el inciso 1.15 del numeral 1 del Artículo IV del TUO de la LPAG la Administración Pública brinda a los administrados información veraz completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo con la finalidad que el administrado tenga una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.
108. El proyecto portuario de COSCO ostenta relevancia social y económica, dado que cumple con los criterios de focalización desarrollados en la Resolución Ministerial N° 259-2020-MTC/01, que aprueba los lineamientos sectoriales para la reanudación gradual y progresiva de los proyectos del Sector Transportes y Comunicaciones, garantizando la protección de las personas que intervienen en dichos proyectos, frente a la emergencia sanitaria del COVID-19.
109. El monto de inversión que incluye todo el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito Chancay es de 1,213,315,623 USD sin IGV, lo cual está relacionado directamente con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional establecidos en el artículo 3 de la LSPN, como son: la promoción de la inversión privada en el Sistema Portuario Nacional y el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamientos portuarios (literales 5 y 8, respectivamente); por tanto, es de evidente interés público.
110. El pedido del administrado sobre la exclusividad para la prestación de servicios esenciales dentro de la infraestructura del proyecto portuario no se encuentra regulado en la LSPN y su Reglamento, porque se trata de un proyecto portuario de uso privado y de titularidad pública que se está tramitando de acuerdo con el TUPA de la APN, es decir en un contexto normativo distinto a las Asociaciones Público Privadas; sin embargo,

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

conforme con el Artículo VIII, el numeral 3 del artículo 86 y el artículo 118 del TUO de la LPAG se ha analizado como una solicitud en interés particular.

111. La LSPN y el Reglamento han facultado a la APN, como ente técnico especializado en el sector transporte, por encargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a que en casos excepcionales en los contratos de concesión otorgue al sector privado el uso exclusivo de la infraestructura portuaria; por consiguiente, la APN es la entidad competente para evaluar dicha excepción también en los proyectos portuarios que se desarrollan sobre la base del TUPA de la APN, máxime cuando las normas portuarias no lo prohíben ni restringen.
112. El ámbito de aplicación de la LSPN, establecido en su artículo 2 son las actividades portuarias y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias; así como las competencias y atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional, por lo que, tomando en consideración que, conforme al artículo 19 de dicha Ley, la APN es el organismo técnico especializado en materia portuaria, lo solicitado por COSCO resulta de competencia de esta Autoridad Portuaria en cuanto a su evaluación y resolución.
113. Si bien el OSITRAN garantiza que el usuario intermedio acceda a los servicios esenciales; sin embargo, todo derecho de los usuarios debe realizarse bajo el tamiz del interés público, que inspira todo el Derecho Administrativo y es la razón de ser del Estado, dado que la actuación pública sirve a la protección del interés general, garantizando los derechos e intereses de los administrado conforme con el Artículo III del TUO de la LPAG; por tanto, resulta viable que el Estado pueda establecer limitaciones sobre la base de la aplicación del Test de Proporcionalidad, el cual se subdivide en tres (3) subprincipios de idoneidad o de adecuación, de necesidad y de proporcionalidad en *stricto sensu*.
114. El proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay se encuentra en el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario que ha sido remitido al Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 0007-2021-APN-PD-DIPLA del 20 de enero de 2021.
115. El interés público del proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay es evidente, por consiguiente, resulta jurídicamente viable otorgar al proyecto portuario COSCO el uso público con operación exclusiva, es decir que tenga la exclusividad en la explotación de los servicios esenciales dentro de su infraestructura, conforme con el interés general que permite la existencia del Estado y el desarrollo de sus metas programáticas.
116. En el numeral 80 del presente informe legal se señala que es jurídicamente viable otorgar al administrado la exclusividad de los servicios esenciales, tal cual lo ha solicitado COSCO; lo cual no enerva el ejercicio de la competencia de OSITRAN como autoridad facultada para supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público conforme a sus atribuciones y de acuerdo con la normativa vigente.

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
Nacional

*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*

117. La decisión de la APN de otorgar a COSCO la exclusividad de la explotación de los servicios en la infraestructura portuaria, no obsta a que, de forma posterior, se solicite las opiniones a las entidades, como del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) con la finalidad de verificar los efectos de dicha decisión en el mercado.
118. En el marco del IntegrAmbiente la DICAPI ha otorgado a COSCO el derecho de uso de área acuática para el desarrollo del proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, para su explotación exclusiva, por tanto, es coherente que también se otorgue la exclusividad de los servicios esenciales en dicha infraestructura portuaria.
119. De acuerdo con el Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV del 05 de febrero de 2021, el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, será de titularidad privada y uso público, de alcance nacional, será multipropósito, para carga de graneles sólidos, líquidos, carga rodante y contenedores. Además, la delimitación y extensión del recinto portuario que se habilita, incluyendo el área acuática y franja costera otorgada en uso es de 1'871,581.638 m², lo cual es concordante con la Viabilidad Técnica Definitiva otorgada por la APN mediante la RAD N° 0060-2020-APN-DIR del 07 de octubre de 2020, sobre un área de 1'871,581.638 m². El cronograma de ejecución de obra especificado en el Expediente Técnico de Obra es de cuarenta y dos (42) meses.
120. Teniendo en cuenta lo desarrollado por la DITEC se advierte que dicha dirección ha cumplido con revisar la documentación técnica remitida por el administrado para que se le otorgue la Habilitación Portuaria del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay conforme con el ítem 10 del TUPA de la APN y el RLSPN.
121. Esta Unidad no ha encontrado observaciones a la documentación de índole legal presentada por COSCO para el otorgamiento de la Habilitación Portuaria para iniciar la construcción de obras en la Nueva Etapa 1 del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito Chancay".

RECOMENDACIÓN

122. Se recomienda que el Directorio, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 7 del ROF de la APN, otorgue la Habilitación Portuaria del proyecto Terminal Portuario Multipropósito Chancay de COSCO, incluyendo la exclusividad para la prestación de servicios esenciales dentro de la infraestructura del proyecto portuario.

Sin otro particular, quedamos a su disposición para absolver cualquier otra consulta que tenga a bien formular.

Atentamente,

(Firmado digitalmente)

Abog. Juan Carlos Alberto Vásquez Santillán
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica (e)
Autoridad Portuaria Nacional

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad Portuaria Nacional, Aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S.

026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web <http://consultadoc.apn.gob.pe/> e ingresando el siguiente código de verificación: **XclkaWi**