



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 25 de marzo de 2013

Nº 010-2013-CD-OSITRAN

VISTOS:

El Informe Nº 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2013, emitido por la Gerencia de Regulación y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN, y;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 3.1 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, dispone que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el artículo 27º del Reglamento General (REGO) de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, precisa que la función reguladora permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito de competencia, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables;

Que, con fecha 11 de mayo de 2011, se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante el "Contrato de Concesión") entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente y APM Terminals en calidad de Sociedad Concesionaria;

Que, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la Sociedad Concesionaria cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda; precisando que en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión sobre la base de lo contenido en el Anexo 5;

Que, asimismo, la referida cláusula establece que la Sociedad Concesionaria antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el RETA de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al Regulador su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia; destacando que en





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda;

Que, el 11 de noviembre de 2011, el Concesionario, mediante Oficio N° 79-2011 APMTC/GC remite su propuesta del Servicio Especial denominado "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" INDECOPI;

Que, mediante Oficio N° 80-2011 APMT/GC, de fecha 11 de noviembre de 2011, APM Terminals remite a OSITRAN copia de la carta antes mencionada dirigida a INDECOPI;

Que, el 23 de mayo de 2012, mediante Oficio N°287-2012/PRE-INDECOPI, INDECOPI remitió a APM Terminals el Memorando 104-2012/ST-CLC-INDECOPI y los Informes Técnicos 012 y 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre de Competencia, señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión;

Que, el 11 de octubre de 2012, mediante Oficio N°981-2012-APN/GG, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) remite el Informe N°011-2012-APN/DIPLA/MZCH, por el cual realiza el análisis y la propuesta tarifaria correspondiente;

Que, el 07 de enero de 2013, mediante Carta N°001-2013-APMT/GC, APM Terminals solicita a OSITRAN el inicio de procedimiento de fijación tarifaria para el Servicio Especial denominado "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa";

Que, con fecha 23 de marzo de 2013, mediante Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, las Gerencia de Regulación y Asesoría Legal de OSITRAN, recomiendan a este Consejo Directivo, disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria correspondiente al Servicio Especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa"; estableciendo a su vez una tarifa provisional para el mismo, ascendente a US\$ 7,50;

Que, luego de deliberar el Consejo Directivo expresa su conformidad respecto del Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución;

Que, estando a lo anterior, y conforme a las funciones y atribuciones previstas en el literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el literal b) del numeral 3.1 del Artículo 3° de la Ley 27332 -Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos-, y el Artículo 27° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S N° 044-2006-PCM la Ley N° 26917;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa", en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Artículo 2º.-Establecer una tarifa provisional, para el Servicio Especial señalado en el Artículo 1, ascendente a US\$ 7,50, la cual entrará en vigencia conforme al procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, hasta que el Regulador concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.

Artículo 3º.- Notificar la presente Resolución, así como el Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, a la Sociedad Concesionaria APM Terminals Callao S.A.; así como al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Autoridad Portuaria Nacional, para los fines correspondientes.

Artículo 4º.-Autorizar la publicación de la presente Resolución y el Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, en el diario oficial El Peruano; y su difusión en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidenta del Consejo Directivo

Reg. Sal. N° 8424-2013

INFORME N°005-13-GRE-GAL-OSITRAN

Para: **WILLIAM BRYSON BUTRICA**
Gerente General (e)

De: **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación

ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Gerente de Asesoría Legal (e)

Asunto: Inicio de Procedimiento de Fijación de Tarifa para el Servicio Especial
"Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa"

Fecha: 21 de marzo de 2013



I. OBJETIVO

1. Analizar la procedencia del inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" presentado por la empresa concesionaria APM Terminals Callao (en adelante "APM Terminals" o "el Concesionario").

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante el "Contrato de Concesión") entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente y APM Terminals en calidad de concesionario.
3. El 11 de noviembre de 2011, el Concesionario, mediante Oficio N° 79-2011 APMTC/GC remite su propuesta del servicio especial denominado "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).
4. Mediante Oficio N° 80-2011 APMT/GC, de fecha 11 de noviembre de 2011, APM Terminals remite a OSITRAN copia de la carta antes mencionada dirigida a INDECOPI.
5. El 23 de mayo de 2012, mediante Oficio N°287-2012/PRE-INDECOPI, el Presidente del Consejo Directivo de INDECOPI remitió a APM Terminals el Memorando 104-2012/ST-CLC-INDECOPI y los Informes Técnicos 012 y 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre de Competencia.
6. El 11 de octubre de 2012, mediante Oficio N°981-2012-APN/GG, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) remite el Informe N°011-2012-APN/DIPLA/MZCH por el cual realiza el análisis tarifario correspondiente al servicio portuario especial.
7. El 07 de enero de 2013, mediante Carta N°001-2013-APMT/GC, APM Terminals solicita a OSITRAN el inicio de procedimiento de fijación tarifaria a instancia de parte para el servicio de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".



III. ANALISIS

III.1. Marco Legal sobre procedencia de la fijación de tarifas por parte de OSITRAN

III.1.1. Del Contrato de Concesión

8. Con relación al marco legal aplicable al Contrato de Concesión, resulta importante tener en consideración que el mismo establece la obligatoriedad de cumplir con las disposiciones emitidas por OSITRAN, el cual es competente en materia de fijación tarifaria. Así, el Contrato de Concesión establece lo siguiente:

- La Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión señala que "[e]l Contrato se regirá e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer."

[El subrayado es nuestro]

Asimismo, la Cláusula 1.23.68 establece que las Leyes y Disposiciones Aplicables "[e]s el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato y el Contrato de Asociación en Participación que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra en la obligación de cumplir. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, vigentes así como aquellas que sean dictadas por cualquier Autoridad Gubernamental competente."

- De otro lado, la Cláusula 1.23.94 señala que las disposiciones de OSITRAN, que incluye los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el Artículo 24 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N°044-2006-PCM (en adelante, REGO), así como los actos administrativos que emita, "...son de observancia y cumplimiento obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA."

[El subrayado es nuestro]

9. Por otra parte, la Cláusula 14.7 del Contrato reconoce que el Regulador "... está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen." [El subrayado es nuestro]

10. De esta manera, teniendo en consideración que:

- ✓ Al Contrato de Concesión le resulta de aplicación las normas con rango de ley, emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente.
- ✓ Es de observancia obligatoria para el Concesionario, los Reglamentos emitidos por el Regulador.
- ✓ En el Contrato se reconoce expresamente que al Regulador le compete ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente.



Corresponde a continuación, revisar el contenido del marco normativo aplicable, a fin de delimitar la función reguladora de OSITRAN en el ámbito portuario.

III.1.2. De la Ley del Sistema Portuario Nacional

11. Conforme al Artículo 6° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de creación de OSITRAN), aprobada mediante Ley N° 26917, y al Artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, OSITRAN ejerce diversas funciones, tales como la función normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias.
12. En concordancia con ello, el numeral 21.1 del Artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), establece que compete a OSITRAN:
 - (i) Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
 - (ii) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.
13. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el Artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
 - (i) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN.
 - (ii) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.¹
14. Como puede observarse, la Ley del SPN es clara en señalar que, en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia, corresponde a OSITRAN establecer la tarifa pertinente, en tanto que en el ámbito de los servicios portuarios sujetos a competencia corresponderá a OSITRAN, en principio, ejercer su función supervisora.
15. Como veremos a continuación, el citado marco legal guarda absoluta concordancia con las disposiciones contenidas en el RETA.

¹ Por otra parte, resulta ilustrativo revisar las disposiciones contenidas en la Ley del SPN respecto de los puertos o terminales privados de uso privado. Al respecto, dicho texto normativo señala lo siguiente:

- "Los puertos o terminales privados de uso privado no están sujetos a los regímenes tarifarios." (Art. 13, inciso 3)
- "A solicitud de cualquier Administrador u Operador Portuario, INDECOPI evaluará si existen condiciones de competencia efectiva en el tipo de servicios portuarios de que se trate [se refiere a la prestación de servicios portuarios a terceros]. De comprobarse que existe competencia en dicho servicio, éste se prestará bajo el régimen de libre competencia." (Art. 20, tercer párrafo)

III.1.3. Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

16. El Reglamento General de Tarifas aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, (en adelante el RETA), establece lo siguiente:

- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas. (Art. 5)
- El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN. (Art. 10 y 11)
- Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se opongan. (Art. 9 y 24²)
- El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión, si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos. (Art. 9 y 24³).
- El RETA es claro en establecer que corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (Art. 17).
- Por otro lado, la Única Disposición Complementaria del RETA establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria, en caso el INDECOPI concluya que no existen condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público, supuesto en el cual se dispone excepcionalmente el inicio del procedimiento de fijación tarifaria: (i) con la presentación de la propuesta tarifaria elaborada por la APN o, de ser el caso, (ii) de oficio⁴. De esta manera, al ser la mencionada UDC una norma de



[Handwritten signature]



² Modificado por el Artículo Primero de la Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicado el 01 de febrero de 2012.

³ *Ídem.*

⁴ El procedimiento de actuaciones preparatoria contemplado en la mencionada DCU es el siguiente:
(i) OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.

procedimiento, corresponde en principio la aplicación de las disposiciones contenidas en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión (el cual establece un procedimiento ad-hoc de actuaciones preparatorias, previas al inicio del procedimiento de fijación tarifaria, en caso la agencia de competencia concluya que el servicio especial que pretende implementar no se prestará en condiciones de competencia), resultando el RETA de aplicación únicamente en los aspectos no previstos por el Contrato de Concesión.

17. En virtud de lo expuesto, podemos afirmar lo siguiente:

- ✓ OSITRAN tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- ✓ El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión⁵, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente (p.e. si el Contrato no regulará en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).
- ✓ El RETA establece que OSITRAN deberá regular⁶ tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- ✓ Conforme a lo dispuesto por el Artículo 17 del RETA, corresponde a OSITRAN fijar las tarifas de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.



III.2. Fijación Tarifaria de Servicios Especiales

18. Las Cláusulas 1.23.98 y 1.23.99 del Contrato de Concesión definen a los Servicios Especiales y los Servicios Estándar de la siguiente manera:

"1.23.98. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. (...)"

"1.23.99. Servicios Estándar

Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.19, la SOCIEDAD CONCESIONARIA prestará directamente o a través de terceros, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."

- (ii) Comprobada la no existencia de condiciones de competencia por INDECOPI, la APN deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI.
- (iii) Si vencido el plazo la APN no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro del plazo máximo de 70 días hábiles.

⁵ El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos.

⁶ O desregular, conforme a lo dispuesto por los Artículos 5, 13 y 14 del RETA.

19. Asimismo, la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece el alcance de los servicios estándar de la siguiente manera:

"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR⁷

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.

Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave*
- b) Servicios en función a la Carga*

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por dicho concepto. La SOCIEDAD CONCESIONARIA no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional
(...)

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

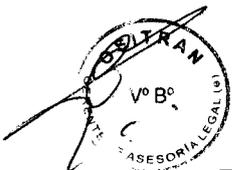
(...)

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;*
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;*

⁷Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

"La cláusula 8.19 establece una descripción general de la naturaleza y características de las actividades que conforman el Servicio Estándar, señalándose una lista de servicios meramente enunciativa. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio en sus definiciones. El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, constituyéndose en un Servicio Especial."



- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;
- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;
- v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y
- vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente. (...)

[El subrayado es nuestro]

- 20. Como se puede observar el Contrato es claro en establecer el alcance de los servicios estándar para la carga fraccionada, estableciendo los servicios que este incluye.
- 21. De otro lado, la cláusula 8.20 y 8.23 del Contrato de Concesión establece el alcance de los Servicios Especiales, así como el procedimiento que debe seguir el concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato, de la siguiente manera:

"8.20. **SERVICIOS ESPECIALES**

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuario que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

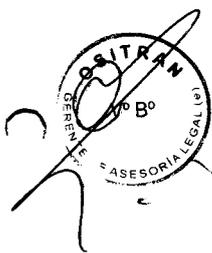
En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23.

"8.23. *Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.*

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.



[Handwritten signature]



A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones."

[El subrayado es nuestro]

22. En virtud de lo expuesto, podemos señalar lo siguiente:

- (i) La sociedad concesionaria está facultada a prestar adicionalmente, los servicios especiales a todos los usuarios que lo soliciten. (clausula 8.20)
- (ii) La sociedad concesionaria se encuentra obligada a prestar a los usuarios que lo soliciten los servicios especiales con tarifa. (clausula 8.20)
- (iii) Los servicios especiales son todos los servicios portuarios distintos a los servicios estándar (clausula 1.23.98)
- (iv) Por los servicios especiales la sociedad concesionaria tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (clausula 1.23.98)
- (v) Antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos conforme a la definición del RETA, la sociedad concesionaria deberá presentar al INDECOPI su propuesta de servicio especial debidamente sustentada, a efectos que se pronuncie sobre las condiciones de competencia. (clausula 8.23)
- (vi) En caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria según corresponda. (clausula 8.23)

23. Cabe indicar que en el presente caso, al haber INDECOPI emitido pronunciamiento respecto de no existencia de condiciones de competencia, corresponde que OSITRAN inicie el procedimiento de fijación tarifaria.

III.3. Definición de los servicios sujetos a fijación tarifaria.

24. Según Palacios López (2001)⁸, el término de carga o mercancía peligrosa hace referencia al material o sustancia capaz de producir un riesgo predecible a la seguridad y salud, mientras se lleva a cabo la fase de transporte dentro de una transacción comercial.
25. La carga peligrosa está compuesta de productos peligrosos tóxicos que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas.

⁸Transporte Marítimo de Contenedores: Organización y Gestión". Edita: Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana.

26. Las mercancías peligrosas han sido clasificadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en su código *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG), en nueve clases o grupos en función de su peligrosidad, las que a su vez se dividen en subclases. (Ver Cuadro N°1)

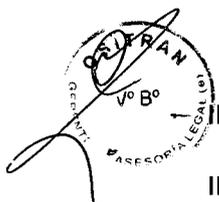
Cuadro N°1
Clasificación de Sustancias Peligrosas

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
1	Explosivos	1.1	Riesgo de explosión en masa
		1.2	Riesgo de proyección
		1.3	Riesgo de incendio
		1.4	Bajo riesgo
		1.5	Riesgo de explosión en masa, altamente insensible
		1.6	Objetos insensibles que contienen sustancias detonantes
2	Gases comprimidos, licuados o disueltos, bajo presión	2.1	Gases Inflamables
		2.2	Gases no inflamables
		2.3	Gases tóxicos
3	Líquidos Inflamables	3.2	
		3.3	
4	Sólidos Inflamables	4.1	Sólidos inflamables
		4.2	Sustancias que reaccionan espontáneamente
		4.3	Sólidos pirofóricos
5	Sustancias Comburentes y peróxidos orgánicos	5.1	Sustancias Comburentes
		5.2	Peróxidos Orgánicos
6	Sustancias Venenosas	6.1	Venenos, Tóxicos
		6.2	Sustancias infecciosas
7	Material Radioactivo		
8	Sustancias Corrosivas		
9	Sustancias Peligrosas Diversas		

Fuente: OMI. Elaboración: GRE de OSITRAN



Handwritten initials or signature.



III.4. Cadena Logística Marítima de Carga Peligrosa

III.4.1. Marco Normativo

27. La Resolución del Acuerdo de Directorio (RAD) N°020-2006-APN/DIR, estableció normas para mantener los niveles de operatividad y seguridad de las Instalaciones Portuarias Especiales (IPE). En el Anexo 9 definió dos tipos de carga peligrosa:

- A. Cargas de Depósito Prohibido: las cuales deben ser embarcadas o desembarcadas en forma directa, no pudiendo permanecer en las instalaciones portuarias especiales⁹.

⁹ Ver Anexo N°1

B. Cargas de Depósito Condicionado: De acuerdo al código IMDG, se consideran como carga de embarque o de retiro inmediato, pudiendo depositarse de forma excepcional en la Instalación Portuaria Especial¹⁰.

28. La referida resolución señala que en casos de fuerza mayor¹¹, las cargas de depósito prohibido exceptuando la Clase 1 (explosivos) podrán ser depositadas en las Instalaciones Portuarias Especiales, previa autorización de la Autoridad Portuaria Nacional, adoptándose las medidas de seguridad para las personas, instalaciones del puerto y de protección del medio ambiente.

29. Mediante Resolución del Acuerdo Directorio (RAD) N°051-2008-APN/DIR, la APN aprueba los lineamientos de seguridad para la manipulación de mercancías peligrosas Clase 1 (explosivos) en las instalaciones portuarias. Estos son lineamientos que deben ser cumplidos por los buques y las mercancías peligrosas.

III.4.2. Cadena Logística de Carga Peligrosa

30. El marco normativo vigente determina la estructura de la cadena logística marítima de carga fraccionada peligrosa. La cual en nuestra consideración estaría compuesta por el desembarco (o embarco) de la mercadería, la estiba (o desestiba) y la tracción desde el costado de la nave hasta fuera del puerto (modo directo), y excepcionalmente, hasta una Instalación Portuaria Especial (modo indirecto).

31. En el caso de los explosivos la forma de desembarco o embarco es directa (carga de depósito prohibido), mientras que en el caso de carga peligrosa (con excepción de los explosivos), el traslado de la carga también puede ser indirecta de manera excepcional, como lo establece la norma (Ver Gráfico N°1).



[Handwritten signature]



¹⁰ Ver Anexo N°2

¹¹ Se consideran como casos de fuerza mayor, las mercancías peligrosas de depósito prohibido que a continuación se describen:

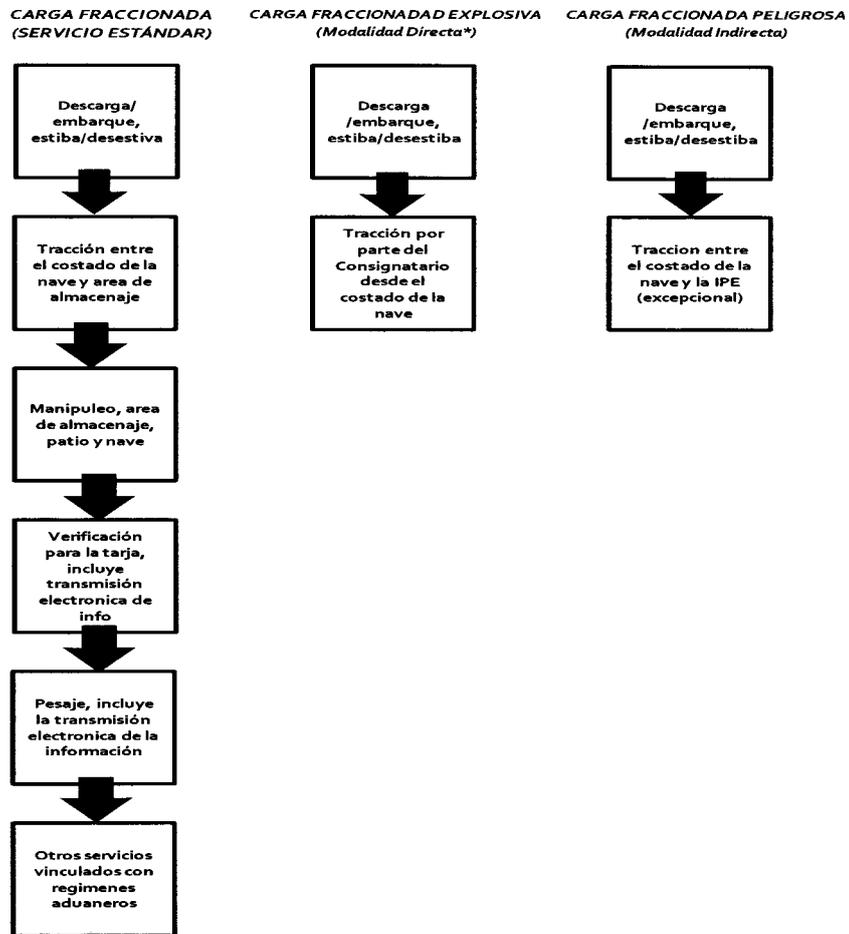
3.1 De transbordo tanto, de embarque como de descarga y que tengan agotadas las posibilidades de permanecer en instalaciones distintas a las portuarias.

3.2 Las que no puedan ser retiradas en forma inmediata de las instalaciones portuarias por circunstancias ajenas de las partes.

3.3 Las que por causas muy particulares deben ser desconsolidadas desde contenedores en las Instalaciones Portuarias Especiales.

3.4 Otras que determine la Autoridad Portuaria Nacional.

Gráfico N°2
Cadena Logística Marítima en el Terminal Portuario
Carga Fraccionada con Servicio Estándar y Carga Fraccionada Peligrosa



* Algunos clases de carga peligrosa son modalidad "directa" (Ver Anexo N°2)
 Elaboración: GRE de OSITRAN.

III.5. De la solicitud de fijación tarifaria presentada por APM Terminals

32. El artículo 61° del RETA, establece el procedimiento de inicio de fijación tarifaria, disponiendo que el mismo cuenta con una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y una etapa para la evaluación de procedencia de la misma, de la siguiente manera:

"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.

Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.

Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la

solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario. (...)”

[El subrayado es nuestro]

33. En concordancia a lo antes señalado, el artículo 62° del RETA establece los requisitos legales mínimos que deberá contener toda solicitud de fijación de precios, de la siguiente manera:

"Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria

En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;
3. Marco general y justificación;
4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;
5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;
6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.
7. Proyección de la demanda;
8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
9. Costos operativos;
10. Costo de capital;
11. Flujo de caja;
12. Análisis de sensibilidad;
13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;
14. Información financiera auditada;
15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso. (...)”

[El subrayado es nuestro]

34. Como se puede observar, el artículo 61° del RETA dispone que la Entidad Prestadora, podrá solicitar a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Asimismo, establece que la Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de dicha solicitud, en un plazo de tres (03) días de recibida la solicitud.

35. De la revisión de la solicitud presentada por APM Terminals, se observa que la misma no ha remitido la información señalada en los numerales 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 62° del RETA.

36. Al respecto, el Resumen Ejecutivo adjunto a la solicitud presentada, establece que:

"(...) A manera de resumen, se puede indicar que no es necesaria la presentación de estos cinco (05) puntos debido a que se ha utilizado la metodología de tarifación comparativa (también denominada benchmarking) para la fijación de tarifas y; en concordancia con los principios establecidos por el artículo 18 del RETA y la experiencia regulatoria en fijación de los servicios portuarios, no se

requiere y no es necesario la cuantificación de costos (incluyendo inversión), flujos de caja (tasa de descuento) y análisis de sensibilidad...”.

37. Conforme al principio de simplicidad establecido en la Ley N° 27444, los trámites establecidos por la autoridad administrativa deberán ser sencillos, debiendo eliminarse toda complejidad innecesaria; es decir, los requisitos exigidos deberán ser racionales y proporcionales a los fines que se persigue cumplir. En el presente, el fin buscado está orientado a la correcta fijación de tarifas, por lo que la Gerencia de Regulación al no requerir los requisitos contemplados en los incisos 8 al 12 del Artículo 62 del RETA, implica que consideró que la información remitida por el Concesionario resultaba suficiente para realizar la fijación tarifaria correspondiente.

III.6 Metodología para fijar la Tarifa

III.6.1. Propuesta de APM Terminals

38. APM Terminals señala que, el servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa consistiría en los cuidados o esfuerzos adicionales que serían necesarios para la prestación del servicio estándar embarque/descarga de carga fraccionada, cuando se trate de carga peligrosa. En otras palabras, APM Terminals señala que este servicio involucra lo siguiente:

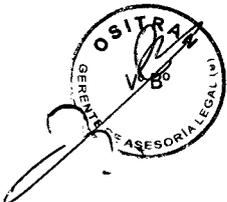
- Mayor número de estibadores o de personal altamente especializado que cuando se otorga el servicio estándar a la carga fraccionada convencional.
- Equipamiento especializado para el embarque/descarga de carga fraccionada peligrosa y para el manipuleo durante la transferencia y manipuleo en las zonas de almacenamiento.
- Medidas de control para prevenir riesgos del manejo de carga peligrosa.
- Menor rendimiento en la descarga o embarque, si se compara con carga fraccionada convencional. El mayor rendimiento trae consigo un mayor costo de oportunidad por uso del amarradero y equipos.

39. Según APM, más del 70% del transporte marítimo de este tipo de carga se realiza mediante un contrato del tipo *Free In and Out* (F.I.O) Es decir, el buque o naviera no asume ningún tipo de gasto o el costo de la estiba y desestiba corren por cuenta de la mercancía.

40. Cabe resaltar que en su propuesta el Concesionario señala que el nitrato de amonio en sus diversas clases, ha concentrado el 99,5% de la carga fraccionada peligrosa total, mientras que el nitrato de sodio y el nitrato de potasio apenas ha representado en conjunto el 0,5%. El nitrato de amonio se encuentra catalogado por el IMDG dentro de la clase 5.1 “Materias comburentes” de mercancías peligrosas.

41. También precisa que por el Terminal Norte se moviliza otras mercancías peligrosas; no obstante éstas son transportadas dentro de contenedores. Por ejemplo, el nitrato de sodio y el nitrato de potasio que es embalado en bolsas, es transportado principalmente en contenedores y su transporte en forma fraccionada es eventual.

42. En ese sentido, puede afirmarse que la carga fraccionada peligrosa está compuesta casi en su totalidad por el nitrato de amonio, que es importado y utilizado principalmente por la industria de voladura o explosivos, y en menor grado por la industria agrícola.



43. En relación a lo anterior, el Concesionario precisa que existe incertidumbre en la evolución futura de la demanda que tendrá la carga peligrosa en el terminal portuario del Callao, dado que la oferta nacional sustituirá las importaciones de nitrato de amonio una vez entren en operación diversos proyectos petro químicos en el sur del Perú.
44. Asimismo, el Concesionario propone la metodología de tarificación comparativa (o *benchmarking*) como la óptima para fijar las tarifas por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa.
45. APM Terminals sostiene que la metodología de costos incrementales no resulta aplicable debido a las características propias del servicio, es decir, demanda incierta y probablemente nula¹² (a partir o mediados del 2015), costos fijos difíciles de asignar y factor de riesgo no considerado (cuando se trata de mercancías peligrosas).
46. Según lo señalado por el Concesionario, el *benchmarking* resulta aplicable para el servicio bajo análisis porque:
- Se obtiene una muestra de ocho terminales portuarios o puertos que prestan servicios cuyo alcance es el mismo que el del servicio "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa", por lo que se ha obtenido información pública de tarifas para las dos modalidades del servicio bajo análisis. En otros terminales portuarios también se cobra una tarifa especial o recargo por el servicio bajo análisis; no obstante, estos no han sido considerados principalmente porque no existe información pública o esta es sólo parcial (abarca parte del servicio bajo análisis).
 - En los terminales portuarios de la muestra, el servicio bajo análisis se presta en un mercado donde el marco regulatorio o la existencia de condiciones de competencia garantizan que se elimine o reduzca significativamente la presencia de rentas económicas (beneficios económicos por encima de lo recomendables).
47. El Concesionario señala que de la muestra de terminales portuarios puede obtenerse dos tarifas: una por el servicio estándar para carga fraccionada y otra por el servicio bajo análisis. APM Terminals precisa la modalidad de cobro del último servicio se encuentra en la muestra de puertos como una tarifa mayor o un recargo porcentual respecto de la tarifa de servicio estándar (Ver Cuadro N°3)



¹²Ingreso de las plantas petroquímicas.

Cuadro N°3
Benchmarking Internacional: Tarifa Promedio y Tasa Promedio de Incremento

Terminal Portuario o puertos	Modalidad directa				Modalidad indirecta				Diferencia entre modalidades (%)
	Tarifa promedio fraccionada convencional (en US\$)	Tarifa fraccionada peligrosa (en US\$)	Diferencia (en US\$)	Incremento (US\$)	Tarifa promedio fraccionada convencional (en US\$)	Tarifa fraccionada peligrosa (en US\$)	Diferencia (US\$)	Incremento (US\$)	
1 Diversos terminales de Port Klang	5.34	8.55	3.21	60.1%	6.53	11.02	4.49	68.8%	28.9%
2 Port of Jebel Ali y Port Rashid	9.23	15.18	5.95	64.5%	11.28	18.26	6.98	61.9%	20.3%
3 Wallmann Terminal					25.78	62.34	36.56	141.8%	
4 Steinweg Terminal Puerto de Hamburgo	16.80	40.91	24.11	143.5%	25.68	64.29	38.61	150.4%	57.1%
5 Colombo Port	5.40	11.00	5.6	103.7%	5.74	11.35	5.61	97.7%	3.2%
6 Manila International Container Terminal	6.13	13.33	7.2	117.5%	10.39	22.60	12.21	117.5%	69.5%
7 Operadora de la Cuenca del Pacífico CV					15.21	30.42	15.21	100.0%	
8 Container Terminal and General Cargo JSC	15.91	31.82	15.91	100.0%	24.23	48.46	24.23	100.0%	52.3%
PROMEDIO DEL BENCHMARKING (MODALIDAD INDIRECTA)					15.60	33.59	17.99	104.80%	38.6%

Elaboración y Fuente: APM Terminals

48. El Concesionario propone una tarifa para la modalidad "directa" y otra para la "indirecta". En ese sentido, sostiene que la tarifa en la modalidad "directa" debe ser menor a la de la modalidad "indirecta", puesto que en la primera se utilizan menos recursos. Para su propuesta, el Concesionario calcula el promedio simple de las tarifas de los terminales portuarios o puertos que identifico en su muestra.
49. Como se observa, en su propuesta APMT Callao propone las tarifas adicionales de USD 7,87 y USD 5,67 por tonelada por el servicio "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa" en la modalidad indirecta y directa, respectivamente. (Ver Cuadro N°4).

Cuadro N°4
Tarifas Propuestas para el Servicio de Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa

Modalidad	Unidad de cobro	Tarifa adicional por el servicio de Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa	Tarifa mayor por el servicio tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa(*)
Directa	Tonelada	7,86	15,36
Indirecta	Tonelada	5,67	13,17

(*) La tarifa mayor por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa engloba tanto el servicio estándar como la tarifa adicional propiamente dicho del servicio bajo análisis

Elaboración y Fuente: APM Terminals

III.6.2. Propuesta de la APN

50. Para la determinación de la propuesta de tarifas máximas para el servicio de tratamiento de carga fraccionada peligrosa, la APN realizó un *benchmarking*, donde las tarifas obtenidas corresponden al tarifario público vigente de terminales portuarios nacionales e internacionales.
51. La APN señala que en el país hay treinta y cuatro instalaciones portuarias certificadas como Instalaciones Portuarias Especiales (IPE), ninguna de las cuales moviliza todas

las clases de mercancías peligrosas. En su mayoría, los terminales especializados como los de Consorcio Terminales, movilizan únicamente mercancía peligrosa clase 3.

Las instalaciones portuarias de uso público que se encuentran certificadas y movilizan mayor número de clases de mercancías peligrosas son DP World Callao (DPWC), Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) y TISUR.

52. Al respecto se observa que, para el caso del tratamiento de mercancía peligrosa, TPE el recargo sobre la tarifa de carga general o fraccionada es de 50% por actividad. Cabe precisar que TPE es el único terminal multipropósito que cuenta con cadena de servicios integrada como el Terminal Portuario Muelle Norte.
53. Para la elaboración del benchmarking, la APN considera como referencia los tarifarios de cuatro terminales portuarios internacionales. Del análisis que realiza la APN, se observa que la unidad de cobro en su mayoría es por tonelada métrica. La APN señala que en algunos terminales portuarios no se cuenta con una tarifa establecida, dado que la "tarifa" se negocia entre las partes.
54. Asimismo, en los terminales portuarios analizados por la APN a la tarifa por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa le corresponde un recargo, que se aplica a la tarifa base según el tipo de carga: peligrosa y explosivos (Ver Cuadro N°5)

Cuadro N°5
Benchmarking de Terminales Portuarios

PUERTO	DENOMINACIÓN	TARIFA 1*	TARIFA 2**
Contecar (Colombia)	Uso de instalaciones portuarias al operador marítimo.	0,25	0,4
	Uso de instalaciones portuarias al operador portuario terrestre.	0,05	0,08
	Servicios de Operaciones Terrestres a la carga (Valor mínimo US\$ 15)	1,25	2
	Total Recargo por Operación	1,55	2,48
Buenaventura (Colombia)	Uso de instalaciones portuarias a la carga	1,18	1,88
Promedio (TM/USD)		1,37	2,18

(*) Recargo por cargamentos peligrosos, de 25%

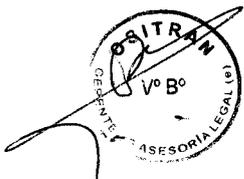
(**) Recargos por cargamentos explosivos, de 40%

Elaboración: GRE de OSITRAN. Fuente: APN.

55. A partir del *benchmark* que elabora, la APN concluye que para el manejo de mercancía peligrosa, el referente más adecuado es considerar un adicional de 25% sobre la tarifa estándar para el manejo de carga fraccionada general; y en caso que esta carga sea explosiva, 40% sobre la tarifa estándar.

III.7. Estructura Tarifaria

56. En la propuesta tarifaria realizada por el Concesionario, este distingue dos tarifas dependiendo del tipo de la modalidad del servicio: "directa" e "indirecta". El tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa –modalidad indirecta, es definida como la provisión de recursos especiales durante las actividades comprendidas en el servicio estándar (porción nave y porción tierra), a excepción del almacenamiento. Es



decir, incluye el suministro de recursos especiales y adicionales en el contexto del alcance del servicio estándar de carga fraccionada, tanto en lo correspondiente a la parte nave (descarga/embarque) como a la parte tierra (principalmente, manipuleo en losa de muelle, transferencia y manipuleo en almacén), aunque sin incluir los recursos especiales en el servicio de almacenamiento.

57. La modalidad "directa" consiste en el suministro de instalaciones, equipos y/o cuadrillas especiales al momento de descargar/ embarcar la carga fraccionada peligrosa (IMO), según las condiciones establecidas en el IMDG. El Concesionario señala que, en la mayor parte de los casos, los consignatarios de la carga fraccionada peligrosa demandan únicamente la porción de nave del servicio estándar, por lo que sólo solicitarían el tratamiento especial en el embarque/descarga de mercancías.

III.8. Proceso de fijación tarifaria

III.8.1. Alcances de la Tarifa a fijar

III.8.1.1. Unidad de Cobro

58. Para el servicio por tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa es necesario establecer una unidad de cobro. Sobre el particular, el principio de consistencia que se enuncia en el artículo 18° del RETA señala lo siguiente:

"En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del sistema tarifario".

[El subrayado es nuestro]

59. Con la finalidad de no alterar la estructura del sistema tarifario de la Concesión, y debido a que la tarifa por el servicio estándar de carga fraccionada es cobrada por tonelada métrica (t) según el Anexo 5 (Régimen Tarifario) del Contrato de Concesión, la unidad de cobro por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa será también en toneladas métricas (t).

III.8.1.2. Estructura Tarifaria

60. La tarifa que será cobrada en el Terminal Portuario de Muelle Norte debe ser consistente con la estructura tarifaria de los otros terminales portuarios que se encuentran regulados por OSITRAN.

III.8.1.3. Terminal Portuario de Paita

61. En el caso del Terminal Portuario de Paita, la tarifa por el servicio de carga peligrosa asciende a un 50% adicional sobre la tarifa por carga general o fraccionada. En su tarifario, TPE señala que esta tarifa se aplicará cuando la carga requiera de segregación, mano de obra, provisión de equipos especiales y cuidado adicional sobre el precio de los servicios especiales correspondientes.

Al respecto, en el "Glosario de TPE" se define el recargo para carga con clasificación IMO como:

"Es el valor porcentual adicional al valor establecido por cada servicio especial, que TPE puede cobrar a los usuarios por atención a carga fraccionada, cuya mercancía está comprendida dentro de código de mercancías peligrosas o con clasificación IMO. Este recargo se aplica en función de los cuidados especiales, segregación, etc., requeridos para una operación adecuada. Esta recarga no cubre el uso de equipos especiales, remolcadores a la orden ni destacamento de bomberos en caso de cargas de explosivo".

[El subrayado es nuestro]

62. En el caso del Terminal Portuario de Paita, se cobra una tarifa por carga fraccionada peligrosa.

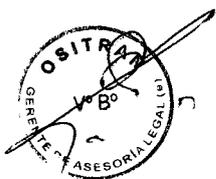
III.8.1.4. Terminal Portuario de Matarani

63. Por otro lado, la tarifa por uso de muelle para carga fraccionada peligrosa es de US\$ 3,50 (sin IGV) en el Terminal Portuario de Matarani. Para el caso de carga explosiva que no sea movilizada en contenedores u otro envase, TISUR cobra un recargo de US\$ 0,04 por tonelada de peso sobre el importe de la tarifa respectiva. De esta forma, la tarifa que se cobra en función del tipo de carga.
64. En este caso particular, el Terminal Portuario de Matarani, si distingue entre carga peligrosa y explosiva.
65. Cabe precisar, que en otros puertos de la costa oeste del Pacífico Sur, el cobro se realiza por tipo de carga peligrosa y explosiva. Este es el caso de los Terminales Portuarios de Barranquilla, Buenaventura y Cartagena, que se encuentran ubicados en Colombia.
66. De esta forma, de la experiencia nacional e internacional se desprende que los cobros por el servicio carga fraccionada peligrosa se realizan por tipo de carga: peligrosa y explosiva. En ese sentido, para mantener la consistencia con el resto de terminales portuarios que ofertan este servicio en el país y para fomentar la competencia interportuaria, la tarifa para el servicio de tratamiento de carga fraccionada peligrosa se cobrará por tipo de carga: peligrosa (con excepción de la clase 1) y explosivos (clase 1).



III.9. Metodología de fijación

67. Para la determinación de la tarifa se utilizará la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*). Según el Reglamento de Tarifas de OSITRAN, esta metodología consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar.
68. En el RETA se precisa que algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria.
69. Sin embargo, sus ventajas radican en los menores costos regulatorios que genera, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en



el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.

70. En el caso particular del servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, determina que la cadena logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tienda a operar de forma similar.
71. En tal sentido, teniendo en consideración que la metodología de fijación de tarifas a realizar será el Benchmarking, la solicitud presentada por el Concesionario fue considerada admisible por la Gerencia de Regulación, en tanto la información contenida en los numerales 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 62° del RETA no resultan necesarias para la realización del proceso de fijación tarifaria a ser llevado a cabo por OSITRAN.
72. Asimismo, del análisis efectuado se deduce que se trata de un servicio especial, por lo que resulta procedente que OSITRAN inicie un proceso de fijación tarifaria a pedido de la Entidad Prestadora.

III.10 Tarifa Provisional

73. Respecto de la Tarifa Provisional, el artículo 20 del RETA de OSITRAN señala lo siguiente:

"Artículo 20. Tarifa Provisional

20.1. En el proceso de fijación de tarifas de servicios nuevos, el OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el proceso de fijación tarifaria definitivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 del presente reglamento"

(...)

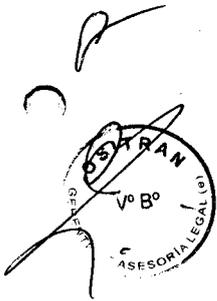
[El subrayado es nuestro]

74. De otro lado, el Artículo 3 del RETA de OSITRAN define a los "servicios nuevos" como:

"... aquellos servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que por primera vez son prestados a los usuarios de una determinada infraestructura"

[El subrayado nuestro]

75. En consecuencia, somos de la opinión que el servicio de "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa", constituye un servicio nuevo, en la medida que por primera vez es prestado por APM a los usuarios del Muelle Norte.
76. Consideramos que la tarifa provisional para el Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" deberá ser igual a la que se viene cobrando actualmente por la tarifa del servicio estándar a la carga fraccionada, la cual asciende a US\$ 7,50, tal como lo establece el anexo 5 del Contrato de Concesión del Terminal



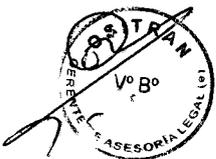
Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao. Esta tarifa se mantendrá vigente hasta que el Regulador concluya con el proceso de fijación tarifaria.

IV. CONCLUSIONES

1. La carga fraccionada peligrosa tiene definida una cadena logística particular, que se diferencia completamente de la cadena logística del servicio estándar de carga fraccionada. En otras palabras, las directivas que han sido emitidas por la Autoridad Portuaria Nacional, de acuerdo con las normas internacionales, establecen el procedimiento de embarque y desembarque de este tipo de producto, el cual, no coincide con la definición de servicios estándar para carga fraccionada establecida en el Contrato de Concesión.
2. La carga fraccionada peligrosa presenta como característica fundamental el desembarque o embarque directo. Excepcionalmente, la carga peligrosa es internada en las Instalaciones Portuarios Especiales (IPE). Asimismo, su permanencia en las IPE no puede superar las 24 horas.
3. Las normas internacionales homogenizan y estandarizan la forma en que debe tratarse la carga fraccionada peligrosa en los diferentes terminales portuarios. Bajo estas condiciones, resulta recomendable que se utilice la metodología de benchmarking para determinar la tarifa de este servicio. La razón es que el tratamiento de carga fraccionada peligrosa se estandariza en los diferentes puertos internacionales, lo que permite su comparación.
4. Teniendo en consideración que la metodología de fijación de tarifas a realizar será el Benchmarking, la solicitud presentada por el Concesionario fue considerada admisible por la Gerencia de Regulación, deviniendo por ello los requisitos de información contenidos en los numerales 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 62° del RETA, en innecesarios para la realización del proceso de fijación tarifaria.
5. El servicio de "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa" constituye un servicio especial, por lo que resulta procedente que OSITRAN inicie un proceso de fijación tarifaria a pedido de la Entidad Prestadora.
6. Consideramos que la tarifa provisional para el Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa", deberá ser igual a la que se viene cobrando actualmente por la tarifa del servicio estándar a la carga fraccionada, la cual asciende a US\$ 7,50, tal como lo establece el anexo 5 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao. Esta tarifa se mantendrá vigente hasta que el Regulador concluya con el proceso de fijación tarifaria.



8



V. RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas, se recomienda al Consejo Directivo:

- (i) Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de la Entidad Prestadora, del servicio especial de "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa".

- (ii) Establecer la tarifa provisional, para el Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa", en US\$ 7,50.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación


ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Gerente de Asesoría Legal (e)


BENJAMÍN DE LA TORRE LASTARRIA
Jefe de Regulación

Reg. Sal. GAL-GRE N°7755-13

Anexo N°1

CARGAS DE DEPOSITO PROHIBIDO (*)

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
1	Explosivos	1.1	Riesgo de explosión en masa
		1.2	Riesgo de proyección
		1.3	Riesgo de incendio
		1.4	Bajo Riesgo
		1.5	Riesgo de explosión en masa, altamente insensible
		1.6	Objetos insensibles que contienen sustancias detonantes
3	Líquidos Inflamables	3.1	
5	Sustancias Oxidantes	5.2	Peróxidos Orgánicos
6	Sustancias Venenosas	6.2	Sustancias Infecciosas
7	Material Radioactivo		

(*) Deben ser embarcados o desembarcados en forma directa, no pudiendo permanecer en las IPE



Anexo N°2

CARGAS DE DEPOSITO CONDICIONADO (*)

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
2	Gases comprimidos, licuados o disueltos, bajo presión	2.1	Gases Inflamables
		2.2	Gases no inflamables
		2.3	Gases tóxicos
3	Líquidos Inflamables	3.2	
		3.3	
4	Sólidos Inflamables	4.1	Sólidos inflamables
		4.2	Sustancias que reaccionan espontáneamente
		4.3	Sólidos pirofóricos
5	Sustancias Oxidantes	5.1	Sustancias Oxidantes
6	Sustancias Venenosas	6.1	Venenos, Tóxicos
8	Sustancias Corrosivas		
9	Sustancias Peligrosas Diversas		

(*) De acuerdo al Código IMDG, se consideran como carga de embarque o de retiro inmediato, pudiendo depositarse en forma excepcional en la IPE

