

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 023-2016-CD-OSITRAN

Lima, de 22 abril de 2016

VISTOS:

Las Cartas N° 099-2015-TPE/GG y 017-2016-TPE/GG del 27 de noviembre de 2015 y 18 de marzo de 2016, respectivamente, por las que Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. (en adelante TPE o el Concesionario) remite la propuesta de modificación de su Reglamento de Acceso, el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN elaborado por las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN y N° 006-2009-CD-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN;

Que, el REMA establece las reglas y procedimientos referidos al acceso a la infraestructura de transporte de uso público, y precisa los criterios técnicos, económicos y legales a los cuales deberán sujetarse los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras; los contratos de acceso a la infraestructura de transporte de uso público, incluida su forma y mecanismo de celebración; y los pronunciamientos sobre el acceso a la infraestructura de transporte de uso público que emite el OSITRAN, incluyendo los mandatos de acceso;

Que, el artículo 13° del REMA dispone que cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso aprobado por OSITRAN, con el fin de entregar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el acceso;

Que, el artículo 51° del REMA establece el procedimiento a seguir en caso de presentarse modificaciones al Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, para lo cual se deberán observar los artículos 47°, 48°, 49° y 50° del REMA;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN de fecha 25 de mayo de 2010, se aprobó el Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. (en adelante, REA);

Que, mediante Carta N° 099-2015-TPE/GG del 27 de noviembre de 2015, TPE remitió a OSITRAN la propuesta de modificación de su REA, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51° del REMA;

Que, el 22 de diciembre de 2015, se publicó en el Diario Oficial “El Peruano” la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 076-2015-GSF-OSITRAN, a fin que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus comentarios y observaciones sobre el referido proyecto de modificación, dentro de los quince (15) días contados a partir del día siguiente a la fecha de publicación de la Resolución en “El Peruano”;



Que mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en adelante, TRAMARSA), solicitó copia del Estudio de Maniobras de TPE, requiriendo que se precise si dicho Estudio ha sido presentado a OSITRAN junto al Proyecto de Modificación. Asimismo, TRAMARSA señaló que era imprescindible y necesario ese Estudio para efectos de revisar y evaluar los criterios técnicos, económicos y legales de la propuesta presentada por TPE. En esa misma comunicación, TRAMARSA solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles, a fin de poder alcanzar sus comentarios y sugerencias al Proyecto de Reglamento;

Que, mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa IAN TAYLOR PERU S.A.C (en adelante, IAN TAYLOR), solicitó, en su calidad de usuario intermedio, tener acceso a la información técnica, operativa y económica que sustenta la modificación del REA de TPE, es decir, al Estudio de Maniobras; por lo que solicitó un plazo adicional de quince (15) días hábiles contados a partir de la entrega de dicha información sustentatoria, para el envío de sus comentarios y sugerencias;

Que, atendiendo a dichas solicitudes, mediante Oficios N° 0025-2016-JCP-GSF-OSITRAN y N° 0026-2016-JCP-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 12 de enero de 2016, se remitió a TRAMARSA e IAN TAYLOR, copia del Estudio de Maniobras de TPE, aprobado mediante Resolución Directoral N° 0846-2015-MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Asimismo, se les remitió la información relacionada con el Proyecto, para la presentación de sus comentarios y observaciones. Finalmente, se procedió a publicar en el portal institucional de OSITRAN el referido Estudio de Maniobras;

Que, mediante Carta S/N recibida el 14 de enero de 2016, IAN TAYLOR manifestó que con fecha 12 de enero de 2016 recibió el Estudio de Maniobras de TPE, así como información relacionada al Proyecto de Modificación del REA de TPE. Asimismo, reiteró su solicitud de ampliación de plazo atendiendo a que dicha información es voluminosa;

Que, mediante Resolución N° 0008-2016-GSF-OSITRAN del 15 de enero de 2016, se amplió a quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la recepción de los comentarios por parte de los interesados, el cual venció el 4 de febrero de 2016;

Que, a través de Carta N° GDF-014-2016 recibida el 4 de febrero de 2016, TRAMARSA formuló comentarios y observaciones al Proyecto de Modificación del REA. Asimismo, IAN TAYLOR remitió sus observaciones al proyecto de Modificación del REA mediante Carta S/N recibida el 4 de febrero de 2016;

Que, TPE solicitó, mediante Carta N° 013-2016-TPE/GG, recibida el 5 de febrero de 2016, copia de los comentarios y observaciones de los interesados. Esta solicitud fue atendida mediante Oficio N° 0128-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 11 de febrero de 2016;

Que, mediante Carta N° 0032-2016-GAF, recibida el 25 de febrero de 2016, el Concesionario comunicó al Regulador los resultados de su revisión de los comentarios emitidos por los Usuarios Intermedios, ratificándose en el sustento y contenido de su solicitud de modificación de su REA;

Que, mediante correo electrónico del 26 de febrero de 2016, la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN, informó al Consejo de Usuarios de Puertos la dirección web de los documentos relacionados al Proyecto de Modificación del REA de TPE, con la finalidad que puedan emitir sus comentarios y sugerencias;



Que, mediante Oficio N° 0196-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó al Concesionario el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, por medio del cual emitió observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TPE;

Que, mediante Carta N° 017-2016-TPE/GG recibida el 18 de marzo de 2016, el Concesionario presentó el levantamiento de observaciones formuladas al Proyecto;

Que, mediante Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016, el Consejo Directivo aprobó la ampliación del plazo de evaluación del levantamiento de observaciones al Proyecto en quince (15) días hábiles adicionales, esto es, hasta el 25 de abril de 2016. Con Oficio N° 013-16-SCD-OSITRAN del 30 de marzo de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario el referido Acuerdo;

Que, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica de OSITRAN han presentado al Consejo Directivo el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN en donde se emite opinión respecto de la propuesta de modificación del REA presentado por TPE;

Que, respecto a lo señalado en el Informe de vistos, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad y hace suyo íntegramente los fundamentos de dicho informe, y, acorde con el numeral 6.2 del artículo 6° de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, éste constituye parte integrante de la presente Resolución y de su motivación;

De conformidad con lo establecido por el artículo 51° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público – REMA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; y lo dispuesto por el artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, es función de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización conducir los procedimientos para la aprobación de los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras y de emisión de los mandatos de acceso que correspondan ser aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN, estando a lo acordado en la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN N° 584-16-CD-OSITRAN llevado a cabo el 22 de abril de 2016;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer la modificación del Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A., en los términos que se indican en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN, según el siguiente detalle:

#	Ubicación de Modificación Aprobada			
N°	CAPÍTULO	SECCIÓN	SUB SECCIÓN	NUMERAL
1	Generalidades			4
2	Generalidades			5
3	Generalidades			6
4	Capítulo I	Sección 3		Inciso (d)
5	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (f)
6	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (h)
7	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (j)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

#	Ubicación de Modificación Aprobada			
N°	CAPÍTULO	SECCIÓN	SUB SECCIÓN	NUMERAL
8	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.5	Inciso (a)
9	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (g)
10	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (h)
11	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (a)
12	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (b)
13	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (d)
14	Capítulo IV			7
15	Capítulo V	Sección 1	Sub sección 1.1	
16	Capítulo VII			7
17	Capítulo VII			19
18	Octava Disposición Complementaria			

Artículo 2°.- Mantener la redacción original del Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A., en los términos que se indican en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN para el Primer párrafo de la Sección 2, del Capítulo II y el inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del citado Reglamento.

Artículo 3°.- Disponer que Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. actualice el texto de su Reglamento de Acceso en los términos indicados en el artículo precedente.

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el diario oficial “El Peruano”. Asimismo, disponer que la presente Resolución sea difundida en el Portal Institucional de OSITRAN y en la página web de la Entidad Prestadora, debiendo esta última difundir adicionalmente por su página web el texto actualizado de su Reglamento de Acceso, conforme a los términos aprobados en la presente Resolución.

Artículo 5°.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN a Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para los fines pertinentes.

Artículo 6°.- Encargar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización efectuar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE

Presidenta del Consejo Directivo

Reg. Sal. 14607

INFORME N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN

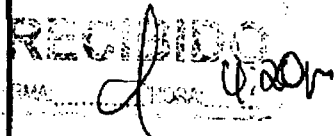
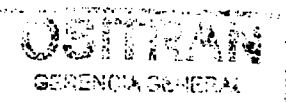
Para: **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**
Gerente General

De: **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto: **Modificación del Reglamento de Acceso para la prestación de los Servicios Esenciales de Practicaje y Remolcaje de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.**

Fecha: **19 de abril de 2016**



I. OBJETIVO

1. Evaluar y emitir opinión respecto del Proyecto de "Modificación del Reglamento de Acceso para la Prestación de los Servicios Esenciales de Practicaje y Remolcaje" (en adelante, el Proyecto o Proyecto de Modificación) presentado por la Entidad Prestadora Terminales Portuarios Euroandinos – Paita, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directorio N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 9 de setiembre de 2009, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A (en adelante, TPE o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante el Contrato de Concesión).
3. Mediante Resolución N° 017-2010-CD-OSITRAN, de fecha 25 de mayo de 2010, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso para la Prestación de los servicios esenciales de Practicaje y Remolcaje (en adelante REA de TPE).
4. Mediante Carta N° 099-2015-TPE/GG, recibida el 27 de noviembre de 2015, el Concesionario remitió al OSITRAN el Proyecto, en virtud del procedimiento establecido en el artículo 51° del REMA.
5. El 22 de diciembre de 2015, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 076-2015-GSF-, junto con el Proyecto de Modificación del REA de TPE. Cabe precisar que dicha Resolución también dispuso la publicación del Proyecto en la página web de OSITRAN y en la página web de TPE. Asimismo, se otorgó el plazo de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de la referida publicación, para que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus observaciones y/o comentarios al Proyecto de Modificación.



6. Mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en adelante, TRAMARSA), solicitó copia del Estudio de Maniobras de TPE, requiriendo que se precise si dicho Estudio ha sido presentado a OSITRAN junto al Proyecto de Modificación. TRAMARSA señaló que era imprescindible y necesario ese Estudio para efectos de revisar y evaluar los criterios técnicos, económicos y legales de la propuesta presentada por TPE. En esa misma comunicación, TRAMARSA solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles, a fin de poder alcanzar sus comentarios y sugerencias al Proyecto de Reglamento.
7. Mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa IAN TAYLOR PERU S.A.C (en adelante, IAN TAYLOR), solicitó, en su calidad de usuario intermedio, tener acceso a la información técnica, operativa y económica que sustenta la modificación del REA de TPE, es decir, el Estudio de Maniobras; por lo que solicitó un plazo adicional de quince (15) días hábiles contados a partir de la entrega de dicha información sustentatoria, para el envío de sus comentarios y sugerencias.
8. Atendiendo a dichas solicitudes, mediante Oficios N° 0025-2016-JCP-GSF-OSITRAN y N° 0026-2016-JCP-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 12 de enero de 2016, se remitió a TRAMARSA e IAN TAYLOR, copia del Estudio de Maniobras de TPE, aprobado mediante Resolución Directoral N° 0846-2015-MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Asimismo, se les remitió la información relacionada con el Proyecto, para la presentación de sus comentarios y observaciones. Finalmente, se procedió a publicar en el portal institucional de OSITRAN el referido Estudio de Maniobras.
9. Mediante Carta S/N recibida el 14 de enero de 2016, IAN TAYLOR manifestó que con fecha 12 de enero de 2016 recibió el Estudio de Maniobras de TPE, como información relacionada al Proyecto de Modificación del REA de TPE. Asimismo, reiteró su solicitud de ampliación de plazo atendiendo a que dicha información es voluminosa.
10. Mediante Resolución N° 0008-2016-GSF-OSITRAN del 15 de enero de 2016, se amplió a quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la recepción de los comentarios por parte de los interesados, el cual venció el 4 de febrero de 2016.
11. Mediante Carta N° GDF-014-2016 recibida el 4 de febrero de 2016, TRAMARSA formuló comentarios y observaciones al Proyecto de Modificación del REA.
12. Mediante Carta S/N recibida el 4 de febrero de 2016, IAN TAYLOR remitió sus observaciones al proyecto de Modificación del REA.
13. Mediante Carta N° 013-2016-TPE/GG, recibida el 5 de febrero de 2016, el Concesionario solicitó copia de los comentarios y observaciones de los interesados. Esta solicitud fue atendida mediante Oficio N° 0128-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 11 de febrero de 2016.
14. Mediante Carta N° 0032-2016-GAF, recibida el 25 de febrero de 2016, el Concesionario comunicó al Regulador los resultados de su revisión de los comentarios emitidos por los Usuarios Intermedios, ratificándose en el sustento y contenido de su solicitud de modificación de su REA.
15. Mediante correo electrónico del 26 de febrero de 2016, la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN, informó al Consejo de Usuarios de Puertos la dirección web de los



documentos relacionados al Proyecto de Modificación del REA de TPE, con la finalidad que puedan emitir sus comentarios y sugerencias.

16. Mediante Oficio N° 0196-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó al Concesionario el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, por medio del cual emitió observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TPE.
17. Mediante Carta N° 017-2016-TPE/GG recibida el 18 de marzo de 2016, el Concesionario presentó el levantamiento de observaciones formuladas al Proyecto.
18. Mediante Informe N° 0012-2016-GSF-GAJ-OSITRAN del 22 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN, sustentaron ante el Consejo Directivo de OSITRAN la solicitud de ampliación del plazo para evaluación del Proyecto. Así, mediante Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016, el Consejo Directivo aprobó la ampliación del plazo de evaluación del levantamiento de observaciones al Proyecto en quince (15) días hábiles adicionales, esto es, hasta el 25 de abril de 2016.
19. Finalmente, mediante Oficio N° 013-16-SCD-OSITRAN del 30 de marzo de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario el Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN, por la que se le informa de la citada ampliación de plazo para la evaluación del Proyecto.

III. ANÁLISIS

20. El artículo 51° del REMA establece el procedimiento a seguir para modificar los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras, para lo cual señala que se deberán observar los artículos 47°, 48°, 49° y 50° del REMA.
21. En el presente informe se analizarán los siguientes aspectos:
 - III.1 Difusión del Proyecto de Modificación del REA de TPE.
 - III.2 Sobre el contenido del Proyecto de Modificación del REA de TPE
 - III.3 Respecto a la evaluación del levantamiento de las observaciones al Proyecto por el Regulador.
 - III.4 Sobre las propuestas de modificación no observadas por OSITRAN.
 - III.5 De la aprobación del REA de TPE.

III.1 Difusión del Proyecto de Modificación del REA de TPE.

22. El artículo 47° del REMA establece que la resolución que apruebe la difusión del Proyecto de Modificación del REA y su contenido deben ser difundidos en las páginas web de OSITRAN y en el de la Entidad Prestadora, al día siguiente de la publicación de la resolución en el diario oficial "El Peruano". Además, dicho artículo otorga un plazo de quince (15) días hábiles para que los Usuarios Intermedios remitan sus comentarios y observaciones al proyecto de modificación del Reglamento.

23. En efecto, el artículo 47° del REMA señala lo siguiente:

"Artículo 47°.- Difusión del Proyecto de Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora:

La Resolución que apruebe la difusión del Proyecto de Reglamento de Acceso o su propuesta de modificación serán publicados en el diario oficial "El Peruano" por cuenta del Regulador. Tanto la Resolución aprobatoria como el contenido del Proyecto de Reglamento o su propuesta de modificación deberán ser difundidos a través de la página web de OSITRAN y en el de la Entidad Prestadora, desde el día siguiente de la publicación de la Resolución en el diario oficial El Peruano.

El plazo para que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus comentarios y observaciones sobre el proyecto presentado por la Entidad Prestadora o su modificatoria es de quince (15) días contados a partir del día siguiente de la fecha de publicación de la Resolución aprobatoria en el diario oficial "El Peruano".

24. Dentro de este marco normativo, es que mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0076-2015-GSF-OSITRAN, se aprobó la difusión del proyecto de modificación del REA de TPE, publicándose el mismo en el Diario Oficial El Peruano con fecha 22 de diciembre de 2015, a fin de recibir los comentarios y observaciones de los Usuarios Intermedios por un plazo de 15 días hábiles. Dicho plazo venció el día 15 de enero de 2016.
25. Adicionalmente, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización verificó que, tanto la Resolución aprobatoria como el contenido del Proyecto de Modificación del REA de TPE fueron difundidos en la página web de la Entidad Prestadora desde el día siguiente de la publicación de la Resolución en el Diario Oficial "El Peruano", además de la difusión realizada en la página web de OSITRAN, por lo que se ha cumplido el requisito de difusión.
26. Cabe indicar que durante el plazo con el que contaban los usuarios intermedios para remitir sus comentarios, conforme a lo señalado en el artículo 47° del REMA, OSITRAN recibió comunicaciones de dos usuarios intermedios (TRAMARSA e IAN TAYLOR), quienes solicitaron el Estudio de Maniobras de TPE y una ampliación de plazo de quince (15) días hábiles para su análisis y emisión de comentarios.
27. Atendiendo a dichas solicitudes, mediante Oficios N° 0025-2016-JCP-GSF-OSITRAN y N° 0026-2016-JCP-GSF-OSITRAN de fecha 12 de enero de 2016, se remitió a TRAMARSA e IAN TAYLOR, respectivamente, copia del Estudio de Maniobras de TPE, aprobado mediante Resolución Directoral N° 0846-2015-MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Asimismo, se les remitió información relacionada con el Proyecto de Modificación, a fin que puedan remitir sus comentarios y observaciones. Finalmente, se procedió a publicar en el portal institucional de OSITRAN el referido Estudio de Maniobras.
28. Mediante Resolución N° 0008-2016-GSF-OSITRAN del 15 de enero de 2016, se amplió a quince (15) días hábiles adicionales el plazo para que los interesados puedan remitir sus comentarios al proyecto de Modificación del REA. Dicho plazo venció el 4 de febrero de 2016.
29. Durante la ampliación del plazo se recibieron comentarios de TRAMARSA e IAN TAYLOR, sobre el Proyecto de Modificación del REA de TPE.

III.2. Sobre el contenido del Proyecto de Modificación del REA de TPE

30. Mediante Carta N° 099-2015-TPE/GG, recibida el 27 de noviembre de 2015, el Concesionario solicitó incorporar las siguientes modificaciones al REA de TPE:



#	Ubicación de Propuesta de Modificación				Tema
1	Generalidades			4	Base Legal
2	Generalidades			5	Principios
3	Generalidades			6	Definiciones
4	Capítulo I	Sección 3		Inciso (d)	Referido a facilidades esenciales – muelles y amarraderos
5	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (f)	Requerimiento mínimo de prácticos
6	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (h)	Zona de embarque y desembarque de prácticos
7	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (j)	Incorpora: programa de capacitación para práctico y remolcadores
8	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.5	Inciso (a)	Exigencia de guardias para los prácticos
9	Capítulo II	Sección 2	Primer párrafo		Restricción para el uso de amarraderos por los remolcadores
10	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (g)	Exigencia de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento
11	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (h)	Declaración Jurada de cumplimiento de las normas de la autoridad marítima
12	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (a)	Requerimiento de Bollard Pull y Certificación IACS
13	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (b)	Número mínimo de ejes por remolcador
14	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (d)	Certificador de Clase IACS para remolcadores
15	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (e)	Exigencia de Sistemas FI- FI 1 certificado para remolcadores
16	Capítulo IV			7	Determinación del Cargo de Acceso
17	Capítulo V	Sección 1	Sub sección 1.1		Acceso a las Facilidades Esenciales
18	Capítulo VII			7	Contenido de las Bases
19	Capítulo VII			19	Negativa a la suscripción del Contrato
20	Disposición Complementaria			8va.	Precisión sobre alcance del REMA

31. Mediante Oficio N° 0196-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó al Concesionario el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, por medio del cual emitió observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TPE.

#	Ubicación en Propuesta de Modificación				Observación
1	Capítulo I	Sección 3		Inciso (d)	Emplear la siguiente redacción: "d. Muelles y Amarraderos Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. cuenta con: Muelle Espigón de atraque directo dividido en amarraderos con capacidad portante de 3.0 Ton/m2. Muelle Marginal de Contenedores Amarradero de 300 m y patio de contenedores de 12 hectáreas."
2	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (f)	El Proyecto de Modificación de REA no considera lo dispuesto por la RD N° 107-2010/DCG en relación a la cantidad mínima de Prácticos y la RD



#	Ubicación en Propuesta de Modificación				Observación
					Nº 1060-2008/DCG que establece que si existiese más de una empresa prestadora de servicio de practicaje, la cantidad mínima se considerará en función de la suma de los prácticos de cada empresa. Existe un aparente error de redacción por el cual se emplea el vocablo "Roles" para referirse a "Turnos".
3	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (h)	El Proyecto de Modificación de REA considera requisitos que exceden lo dispuesto por la RAD Nº 011-2011-APN/DIR en relación a las características mínimas con que deben contar las embarcaciones menores para el servicio de transporte de Prácticos.
4	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (j)	La capacitación obligatoria de los Prácticos debe adecuarse a la establecida en la R.D 351-2007/DCG. De otro lado, las empresas de practicaje y remolcaje son responsables de la capacitación de su respectivo personal.
5	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.5	Inciso (a)	El Proyecto de Modificación de REA considera requisitos que exceden lo dispuesto por la RD Nº 351-2007-DCG en relación con las funciones de las empresas administradoras de prácticos.
6	Capítulo II	Sección 2	Primer párrafo		El Proyecto de Modificación de REA no ha sustentado técnicamente la existencia de restricciones de uso vinculadas a limitaciones físicas de uso y disposiciones operativas y de seguridad.
7	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (g)	Aunque la práctica de exigir garantías en la forma de una carta fianza de fiel cumplimiento como requisito para obtener el Acceso, ya es aplicada en concesiones aeroportuarias, no se ha sustentado la razonabilidad de los montos exigidos y la metodología de reajuste de la carta fianza, dado que son negocios con diferentes niveles de facturación y flujo de efectivo.
8	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (h)	El Proyecto de Modificación de REA debe incluir como Anexo del mismo, el Formato de Declaración Jurada de cumplimiento de las normas referidas.
9	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (a)	El Proyecto de Modificación de REA no sustenta técnicamente: • El empleo de las condiciones límite y no las condiciones normales (ver Anexo 2 del presente informe) para la determinación del <i>Bollard Pull</i> (BP) requerido para las maniobras de remolcaje y la generalización del resultado de 60 BP por



#	Ubicación en Propuesta de Modificación				Observación
					remolcador para todos los muelles del terminal. • La exigencia de una determinada tecnología de propulsión como la ASD constituye una barrera tecnológica de acceso si ésta es obtenida a partir de condiciones límite generalizadas a todos los muelles del terminal.
10	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (b)	El Proyecto de Modificación de REA no sustenta técnicamente la razón del cambio propuesto.
11	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (d)	El Proyecto de Modificación de REA no considera lo dispuesto por la RAD N° 008-2011-APN/DIR en su Anexo 1, Artículo 9°.
12	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (e)	El Proyecto de Modificación de REA no considera lo dispuesto por la RAD N° 008-2011-APN/DIR en su Anexo 1, Artículo 8.7.

32. Mediante Carta N° 017-2016-TPE/GG recibida el 18 de marzo de 2016, el Concesionario presentó el levantamiento de las observaciones formuladas por el Regulador en el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN.

III.3 Respecto a la evaluación del levantamiento de las observaciones al Proyecto por el Regulador

33. Al respecto, se ha procedido a evaluar el Proyecto de Modificación del Concesionario, considerando las observaciones planteadas por el Regulador, para lo cual a continuación se muestra dos grupos, las propuestas cuyas observaciones han sido levantadas y aquellas propuestas cuyas observaciones no han sido levantadas.

III.3.1 Observaciones efectuadas por el Regulador al Proyecto que han sido levantadas

34. El Concesionario presentó el levantamiento de las observaciones formuladas por el Regulador en el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, las cuales a modo de resumen se presenta en cuadro siguiente:

Propuestas de Modificación Aceptadas

#	Ubicación en Propuesta de Modificación				Resultado de la Evaluación
1	Capítulo I	Sección 3		Inciso (d)	Propuesta de modificación aceptada
2	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (f)	Propuesta de modificación aceptada
3	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (h)	Propuesta de modificación aceptada
4	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (j)	Propuesta de modificación aceptada
5	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.5	Inciso (a)	Propuesta de modificación aceptada
6	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (g)	Propuesta de modificación aceptada
7	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (h)	Propuesta de modificación aceptada
8	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (b)	Eliminado por el Concesionario
9	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (d)	Propuesta de modificación aceptada



35. A continuación se presenta el sustento del levantamiento de las observaciones y la evaluación realizada a las mismas.

a) Respecto al inciso d), Sección 3, Capítulo I

36. Al respecto, la propuesta de modificación del Concesionario está referida a precisar mejor las facilidades portuarias para el remolcaje. Sobre este punto, el Regulador realizó una observación para la mejora en la redacción del referido inciso d), tal como se aprecia a continuación:

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "d. Muelles y Amarraderos Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. cuenta con un muelle tipo espigón y dividido en amarraderos; Capacidad Portante del Muelle N° 1: 3.0 Ton/m2 Muelle de atraque directo tipo espigón"	<u>Emplear la siguiente redacción:</u> "d. Muelles y Amarraderos Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. cuenta con: Muelle Espigón de atraque directo dividido en amarraderos con capacidad portante de 3.0 Ton/m2. Muelle Marginal de Contenedores Amarradero de 300m y patio de contenedores de 12 hectáreas."	"d. Muelles y Amarraderos. Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. cuenta con: Muelle Espigón de atraque directo dividido en amarraderos: con capacidad portante de 3.0 ton/m2. Muelle Marginal de Contenedores: Amarradero de 300 m y patio de contenedores de 12 hectáreas."

37. El Concesionario ha aceptado la observación planteada por el Regulador, por lo cual mejoró la redacción inicialmente formulada por TPE. En ese sentido, el texto del inciso d. de la sección 3 del Capítulo I del REA de TPE queda redactado de la siguiente manera:

"d. Muelles y Amarraderos.
Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. cuenta con:
Muelle Espigón de atraque directo dividido en amarraderos: con capacidad portante de 3.0 ton/m2.
Muelle Marginal de Contenedores:
Amarradero de 300 m y patio de contenedores de 12 hectáreas."

b) Respecto al inciso f), Sub Sección 1.1, Sección 1, Capítulo II

38. Al respecto, la propuesta de modificación del Concesionario está referida a exigir a las empresas administradoras de prácticos un número determinado de prácticos. Sobre este punto, el Regulador realizó una observación al citado inciso f) de la propuesta de TPE, tal como se detalla a continuación:



REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "f. Presentar la nómina de Prácticos calificados que estarán a cargo de la prestación del servicio, adjuntando copia de la licencia que lo habilita para desempeñarse en el puerto respectivo."	- El Proyecto de Modificación de REA no considera lo dispuesto por la RD N° 107-2010/DCG en relación a la cantidad mínima de Prácticos y la RD N° 1060-2008/DCG que establece que si existiese más de una empresa prestadora de servicio de practicaje, la cantidad mínima se considerará en función de la suma de los prácticos de cada empresa. - Existe un aparente error de redacción por el cual se emplea el vocablo "Roles" para referirse a "Turnos".	"f.El Terminal Portuario de Paita debe contar con un mínimo de 4 (cuatro) prácticos calificados, considerando la sumatoria de los prácticos con que cuenten las empresas administradoras de prácticos."

39. Al respecto, TPE ha corregido el texto de la propuesta de modificación del REA de acuerdo con la observación formulada por el Regulador, por lo que ha incorporado la cantidad mínima de prácticos para el puerto de Paita (4 prácticos), en concordancia con lo dispuesto por el Anexo 1 de la RD N° 107-2010/DCG¹. En ese sentido, se acepta la propuesta de modificación del texto del segundo párrafo del inciso f. del numeral 1.1 del Capítulo II, el que queda redactado en los siguientes términos:

"El Terminal Portuario de Paita debe contar con un mínimo de 4 (cuatro) prácticos calificados, considerando la sumatoria de los prácticos con que cuenten las empresas administradoras de prácticos."

c) Respecto al inciso h), Sub Sección 1.1, Sección 1, Capítulo II

40. La propuesta de modificación de TPE está referida al uso obligatorio de ciertas áreas del terminal para el embarque y desembarque de prácticos, así como los medios para su desplazamiento a las naves. Sobre este punto, el Regulador realizó una observación sobre al citado inciso h) de la propuesta de TPE, tal como se detalla a continuación:

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "h. Embarcar y desembarcar a los prácticos únicamente haciendo uso de embarcaciones menores, que cuenten con licencia del servicio de transporte de personas, otorgada por la autoridad competente."	El Proyecto de Modificación de REA considera requisitos que exceden lo dispuesto por la RAD N° 011-2011-APN/DIR en relación a las características mínimas con que deben contar las embarcaciones menores para el servicio de transporte de Prácticos.	"h. Embarcar y desembarcar a los prácticos únicamente haciendo uso de embarcaciones menores, que cuenten con licencia del servicio de transporte de personas, otorgada por la autoridad competente, y que cumplan con las exigencias de seguridad que establezca Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. Dichas embarcaciones deberán contar con un sistema de propulsión, con caseta y ser capaces de mantener una velocidad mínima de 10 nudos."

41. Sobre el particular, TPE ha levantado la observación formulada siguiendo lo señalado por el Regulador, por lo que ha adecuado los requerimientos para las embarcaciones menores

¹ R.D. N° 107-2010/DCG "Modifican el Anexo (1) "Cuadro de requerimiento mínimo de prácticos por zona de practicaje" de la R.D. N° 0678-2008/DCG.

para movilización de los prácticos con respecto a licencia de servicio vigente, caseta, velocidad mínima y materiales de fabricación, en concordancia con la RAD N° 011-2011-APN/DIR². Por lo tanto, se acepta la propuesta de modificación del inciso h. del numeral 1.1 del Capítulo II, el cual queda redactado en los siguientes términos:

"h. Embarcar y desembarcar a los prácticos únicamente haciendo uso de embarcaciones menores, que cuenten con licencia del servicio de transporte de personas, otorgada por la autoridad competente, y que cumplan con las exigencias de seguridad que establezca Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Dichas embarcaciones deberán contar con un sistema de propulsión, con caseta y ser capaces de mantener una velocidad mínima de 10 nudos."

d) Respecto al inciso j), Sub Sección 1.1, Sección 1, Capítulo II

42. La propuesta de modificación de TPE está referida a la exigencia de programa de capacitación conjunta con las empresas de remolcaje. Al respecto, el Regulador realizó una observación al citado inciso j), tal como se detalla a continuación:

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
No está comprendido en el REA vigente.	- La capacitación obligatoria de los Prácticos debe adecuarse a la establecida en la R.D. 351-2007/DCG. - De otro lado, las empresas de practicaje y remolcaje son responsables de la capacitación de su respectivo personal.	"j. Contar con prácticos debidamente capacitados y supervisar que tomen debido conocimiento y cumplan las normas nacionales, legales y administrativas vigentes, relacionadas con el servicio y el Sistema Portuario Nacional, así como las disposiciones operativas y de seguridad del Terminal Portuario de Paita."

43. TPE ha levantado la observación planteada por el Regulador en los términos señalados por éste, por lo que ha reformulado su propuesta acorde a la Parte II "Normas para los Prácticos Marítimos" de la R.D. N° 351-2007/DCG³ en lo referido a la capacitación obligatoria de los prácticos. En tal sentido, se acepta la propuesta modificatoria del texto del inciso j. del numeral 1.1 del Capítulo II en los siguientes términos:

"j. Contar con prácticos debidamente capacitados y supervisar que tomen debido conocimiento y cumplan las normas nacionales, legales y administrativas vigentes, relacionadas con el servicio y el Sistema Portuario Nacional, así como las disposiciones operativas y de seguridad del Terminal Portuario de Paita."

e) Respecto al inciso a), Sub Sección 1.5, Sección 1, Capítulo II

44. La propuesta de modificación del Concesionario está referida a exigir a las empresas administradoras de prácticos requisitos de permanencia y disponibilidad de personal. Al respecto, el Regulador realizó una observación al citado inciso a), tal como se detalla a continuación:



² Resolución de Acuerdo del Directorio N° 011-2011-APN/DIR "Norma técnica operativa para la prestación del servicio básico de transporte de personas dentro de las zonas portuarias".

³ R.D. N° 351-2007/DCG "Normas de Practicaje y de los Prácticos Marítimos".

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "a. Deberá presentar al Jefe de Operaciones de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., o al que haga sus veces, el Rol de Guardias mensual para cubrir cualquier eventualidad. Dicho Rol deberá establecer que la guardia será obligatoriamente de 8 (ocho) horas no consecutivas."	El Proyecto de Modificación de REA considera requisitos que exceden lo dispuesto por la RD N° 351-2007-DCG en relación a las funciones de las empresas administradoras de prácticos.	"a. Deberá presentar al Jefe de Operaciones de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., o al que haga sus veces, copia del Rol de Guardias de emergencia mensual remitido a la Autoridad Portuaria competente. Asimismo, deberá verificar que los prácticos que laboren bajo sus órdenes cumplan los roles de guardia de emergencia establecidos y deberá contar con una oficina cuyo sistema de comunicación deberá ser atendido las veinticuatro (24) horas del día, los 365 días del año; y en cuyo interior deberá contar con un área apropiada de descanso para el práctico de guardia."

45. Sobre este punto, TPE ha levantado la observación siguiendo lo planteado por el Regulador, por lo que ha reformulado su propuesta acorde con la R.D. N° 351-2007/DCG, en lo referido a las funciones que corresponden a las empresas administradoras de prácticos. En ese sentido, se acepta la modificación del inciso a. del numeral 1.5 del Capítulo II en los siguientes términos:

"a. Deberá presentar al Jefe de Operaciones de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., o al que haga sus veces, copia del Rol de Guardias de emergencia mensual remitido a la Autoridad Portuaria competente.

Asimismo, deberá verificar que los prácticos que laboren bajo sus órdenes cumplan los roles de guardia de emergencia establecidos y deberá contar con una oficina cuyo sistema de comunicación deberá ser atendido las veinticuatro (24) horas del día, los 365 días del año; y en cuyo interior deberá contar con un área apropiada de descanso para el práctico de guardia."

f) Respecto al inciso g), Sub Sección 2.1, Sección 2, Capítulo II

46. La propuesta de modificación de TPE está referida a la exigencia de una carta de fianza de fiel cumplimiento a fin de mitigar el riesgo de incumplimiento contractual por parte de los Usuarios Intermedios. Sobre este punto, el Regulador realizó una observación al citado inciso g), tal como se detalla a continuación:



REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
No está comprendido en el REA vigente.	Aunque la práctica de exigir garantías en la forma de una carta fianza de fiel cumplimiento como requisito para obtener el Acceso, ya es aplicada en concesiones aeroportuarias, no se ha sustentado la razonabilidad de los montos exigidos y la metodología de reajuste de la carta fianza, dado que son negocios con diferentes niveles de facturación y flujo de efectivo.	"g. Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Acceso a ser suscrito por un importe igual a la facturación por cargo de acceso por servicio de remolaje, correspondiente a los últimos tres meses de prestación del servicio. En el caso de los usuarios intermedios que recién inicien la prestación de servicio de remolaje, se usará como referencia otras empresas similares que se encuentren brindando el servicio. En los casos en que el importe de la carta fianza resulte menor a la suma de US \$1,000.00, Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A. podrá aceptar como garantía un depósito en efectivo o a plazo fijo en una entidad financiera. En caso se presentara una diferencia mayor al 25 % en el importe de la facturación mensual por cargo de acceso por servicio de remolaje, se procederá a ajustar el valor de la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento. El procedimiento de determinación de reajuste de la Carta Fianza se deberá establecer en los contratos de acceso que se suscriban, teniendo en consideración el Principio de No Discriminación."

47. Frente a la observación planteada por el Regulador, TPE ha manifestado lo siguiente:

- La carta fianza será emitida por un importe igual a la facturación por cargo de acceso por servicio de remolaje. Salvo en los casos en que el importe facturado no supere el monto de US\$ 1,000.00, se permitirá que el Usuario Intermedio pueda garantizar mediante un depósito en efectivo o a plazo fijo en una entidad financiera.
- En cuanto a la metodología de ajuste, se ha propuesto una fórmula que atiende a la facturación que se genere en el caso concreto. Así, en caso la diferencia entre el monto garantizado y el importe de la facturación mensual por cargo de acceso por el servicio de remolaje sea mayor al 25%, se procederá a ajustar el valor garantizado, en función a lo que se establezca en los respectivos contratos de acceso.
- Finalmente, se recuerda que la práctica de exigir garantías en la forma de una carta fianza de fiel cumplimiento como requisito para obtener el Acceso, ya se aplica en concesiones aeroportuarias y ferroviarias.

48. Al respecto, en consideración a lo previamente señalado por el Concesionario y en concordancia con el inciso c) del artículo 18º del REMA⁴, debemos señalar que la exigencia

⁴ "Artículo 18º.- Requisitos para el Acceso a las Facilidades Esenciales.

Las Entidades Prestadoras podrán exigir a los solicitantes del Acceso los siguientes requisitos, los cuales no deberán constituir barreras al Acceso:



de una garantía en la forma de una carta fianza de fiel cumplimiento, constituye una práctica comercial y administrativa reconocida, que permite al Concesionario reducir el riesgo de incumplimiento contractual por parte del Usuario Intermedio.

49. Por otra parte, consideramos que la metodología de ajuste del importe de la carta fianza de fiel cumplimiento tomando como referencia la facturación del Usuario Intermedio es lo que normalmente se utiliza en este tipo de acuerdos, por lo que se entiende que será definida e incorporada a los respectivos contratos de acceso, dependiendo de los casos concretos que se presenten.
50. En tercer lugar, la exigencia de este tipo de garantías constituye un requisito presente en otros reglamentos de acceso de concesiones aeroportuarias como ferroviarias⁵, aprobados por el Regulador, razón por la cual la propuesta de modificación del Concesionario es consistente con lo señalado anteriormente por el Regulador. Además, en la práctica tal incorporación supone la adecuación del REA de TPE a un estándar imperante en el ámbito regulatorio de la inversión en infraestructura de transporte de uso público.
51. Por lo tanto, se considera que TPE ha levantado la observación establecida por el Regulador referente al citado inciso g), razón por la cual éste queda redactado en los siguientes términos:

"g. Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Acceso a ser suscrito por un importe igual a la facturación por cargo de acceso por servicio de remolcaje, correspondiente a los últimos tres meses de prestación del servicio. En el caso de los usuarios intermedios que recién inicien la prestación de servicio de remolcaje, se usará como referencia otras empresas similares que se encuentren brindando el servicio. En los casos en que el importe de la carta fianza resulte menor a la suma de US \$1,000.00, Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. podrá aceptar como garantía un depósito en efectivo o a plazo fijo en una entidad financiera. En caso se presentara una diferencia mayor al 25 % en el importe de la facturación mensual por cargo de acceso por servicio de remolcaje, se procederá a ajustar el valor de la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento. El procedimiento de determinación de reajuste de la Carta Fianza se deberá establecer en los contratos de acceso que se suscriban, teniendo en consideración el Principio de No Discriminación."

g) Respecto al inciso h), Sub Sección 2.1, Sección 2, Capítulo II

52. En relación al inciso (h), el Concesionario propone que los Usuarios Intermedios declaren que cumplen con la normativa vinculada al ámbito marítimo. Al respecto, el Regulador realizó una observación al citado inciso h), en la cual se le solicita a TPE la incorporación de un formato de Declaración Jurada de cumplimiento de las referidas normas, como Anexo al REA, tal como se detalla a continuación:



(...)

c) Pólizas de seguro y garantías requeridas, que deberán ser razonables, en atención a la naturaleza y riesgos del servicio involucrado. OSITRAN podrá evaluarlas de modo tal de aprobar la razonabilidad de la cobertura y nivel de garantías exigidas. Para tal evaluación, podrán usarse como parámetros las prácticas comerciales ordinarias para actividades o servicios similares, entre otros elementos."



⁵ Tales como por ejemplo los Reglamentos de Acceso vigentes de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), Aeropuertos del Perú (ADP), Ferrovías Central Andina S.A. (FCSA) y Ferrocarril Transandino S.A.

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "h. Cumplir con los requisitos, normas y procedimientos establecidos en el presente Reglamento y, Directivas y Circulares que se implementen con relación a la actividad."	El Proyecto de Modificación de REA debe incluir como Anexo del mismo, el Formato de Declaración Jurada de cumplimiento de las normas referidas.	"h. Cumplir con los requisitos y condiciones establecidas en el Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en el Decreto Supremo N° 015-2014-DE "Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas"; así como en la Resolución Ministerial N° 259-2004-MTC/02 que aprobó el Reglamento de los Servicios de Transporte Acuático y Conexos prestados en Tráfico de Bahía ante la autoridad competente. El cumplimiento de este requisito se acreditará mediante la presentación de una Declaración Jurada (Según formato que consta en el Anexo 1 del presente reglamento)."

53. Al respecto, TPE ha levantado la observación formulada al citado inciso h), en los términos señalados por el Regulador, por lo que ha incorporado en el Anexo 1 del REA el formato de la "Declaración Jurada de cumplimiento de la normativa". En ese sentido, el inciso h. de la sección 2 del Capítulo II queda redactado de la siguiente manera:

"h. Cumplir con los requisitos y condiciones establecidas en el Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en el Decreto Supremo N° 015-2014-DE "Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas"; así como en la Resolución Ministerial N° 259-2004-MTC/02 que aprobó el Reglamento de los Servicios de Transporte Acuático y Conexos prestados en Tráfico de Bahía ante la autoridad competente.

El cumplimiento de este requisito se acreditará mediante la presentación de una Declaración Jurada (Según formato que consta en el Anexo 1 del presente reglamento)."

h) Respecto al inciso b), Sub Sección 2.5, Sección 2, Capítulo II

54. TPE propone en el caso de este inciso, que las empresas de remolcaje acrediten que sus naves cuenten por lo menos con dos ejes. Al respecto, el Regulador realizó una observación sobre esta propuesta de TPE, tal como se detalla a continuación:



REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "b. Acreditar como mínimo un (01) eje por remolcador."	El Proyecto de Modificación de REA no sustenta técnicamente la razón del cambio propuesto.	El Concesionario ha levantado la observación. Ha procedido a eliminar su propuesta en este extremo.

55. Al respecto, TPE ha levantado la observación, al eliminar dicha exigencia de su propuesta de modificación, más aún si no se ha sustentado técnicamente el cambio solicitado. En ese sentido, el inciso b. de la sección 2 del Capítulo II queda redactado tal como señala el REA vigente de TPE:

"b. Acreditar como mínimo un (01) eje por remolcador."

i) Respecto al inciso d), Sub Sección 2.5, Sección 2, Capítulo II

56. Sobre este aspecto, TPE propone que las certificaciones de clase de los remolcadores sean emitidas por una empresa clasificadora adscrita a la IACS⁶. En este punto, el Regulador realizó una observación sobre esta propuesta de TPE, tal como se detalla a continuación:

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "d. Los remolcadores deberán tener sus certificados de clase al día y sin observaciones relevantes para prestar el servicio. Los certificados deberán ser emitidos por Empresas Clasificadoras de reconocido prestigio."	El Proyecto de Modificación de REA no considera lo dispuesto por la RAD N° 008-2011-APN/DIR en su Anexo 1, Artículo 9°.	"d. Los remolcadores deberán tener sus certificados de clase al día y sin observaciones para prestar el servicio. Los certificados deberán ser emitidos por Empresas Clasificadoras de reconocido prestigio, adscritas a la IACS."

57. Al respecto, en relación a esta propuesta de modificación del inciso (d), de las "Características mínimas de los remolcadores" del Proyecto, en lo referido a que los remolcadores "deberán tener sus certificados de clase al día y sin observaciones para prestar el servicio. Los certificados deberán ser emitidos por Empresas Clasificadoras de reconocido prestigio, adscritas a la IACS"; se ha determinado que esta modificación en este extremo cumple con la RAD N° 008-2011-APN/DIR en tanto se entiende que las sociedades clasificadoras IACS son sociedades de reconocido prestigio internacional, tal como la citada norma lo exige. No obstante, consideramos que para una mejor concordancia con la citada norma, se señale que tal exigencia se realizará de acuerdo a la normativa vigente.

58. De otro lado, respecto a esta modificación propuesta por TPE, debemos considerar que OSITRAN ha aprobado en otros casos reglamentos de acceso con este requisito de contar con la certificación de clase del remolcador emitido por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, tales como los REA de Transportadora Callao S.A. y REA de Terminal Portuario Paracas S.A.

59. En ese sentido, en lo referente al citado inciso (d), se concluye que la observación formulada por el Regulador se encuentra levantada, siempre que se precise que esta exigencia de contar con certificado de clase emitidas por empresas clasificadoras adscritas

⁶ International Association of Classification Societies.



a la IACS, sea efectuada de conformidad con la normativa vigente. Por tanto, el inciso d. de la sección 2 del Capítulo II queda redactado de la siguiente manera:

"d. Los remolcadores deberán tener sus certificados de clase al día y sin observaciones para prestar el servicio. Los certificados deberán ser emitidos por Empresas Clasificadoras de reconocido prestigio, adscritas a la IACS, considerando la normativa vigente."

III.3.2 Observaciones efectuadas por el Regulador al Proyecto que no han sido levantadas

60. A continuación se detallarán aquellas propuestas planteadas por TPE, las cuales fueron observadas por el Regulador y que el Concesionario no ha cumplido en levantar, por lo que no han sido aceptadas, tal como se aprecia del cuadro resumen siguiente:

Propuestas de Modificación No Aceptadas

#	Ubicación en Propuesta de Modificación				Resultado de la Evaluación
1	Capítulo II	Sección 2	Primer párrafo		Mantener redacción del REA vigente
2	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (a)	Regulador propone nueva redacción
3	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (e)	Mantener redacción del REA vigente

a) Respecto al primer párrafo, Sección 2, Capítulo II

61. Sobre este extremo, el Regulador realizó una observación sobre el citado primer párrafo, referido al servicio de remolcaje, tal como se detalla a continuación:

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "Este servicio <u>no tiene restricciones</u> de uso para la prestación de Servicios Esenciales, pero sí requiere suscribir un contrato de acceso, de conformidad con el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN. (El subrayado es nuestro)	• El Proyecto de Modificación de REA no ha sustentado técnicamente la existencia de restricciones de uso vinculadas a limitaciones físicas de uso y disposiciones operativas y de seguridad.	(...) "Este servicio <u>sí tiene restricciones</u> de uso para la prestación de Servicios Esenciales, vinculadas a limitaciones físicas de uso y disposiciones operativas y de seguridad; y, requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA." (El subrayado es nuestro)

62. Al respecto, el Concesionario no ha corregido la observación planteada por el Regulador. En efecto, si bien en el primer párrafo de la sección 2 del Capítulo II, se ha retirado la afirmación de restricciones de uso de amarradero para los remolcadores, aún se mantienen exigencias que son incompatibles con el acceso a las facilidades esenciales (infraestructura portuaria):



"2. REMOLCAJE

Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, siempre que se acredite contar con espacio de amarre en el amarradero designado; y requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA."
(El subrayado es nuestro).



63. En efecto, debemos señalar que el artículo 18º "Requisitos para el Acceso a las Facilidades Esenciales" del REMA, no establece como requisito para la solicitud de Acceso que el usuario intermedio deba acreditar contar con espacio de amare en el amarradero

designado. Así, de la lectura de la norma que se cita a continuación no se aprecia tal exigencia propuesta por TPE:

"Artículo 18º. - Requisitos para el Acceso a las Facilidades Esenciales.

Las Entidades Prestadoras podrán exigir a los solicitantes del Acceso los siguientes requisitos, los cuales no deberán constituir barreras al Acceso:

a) Requisitos que se deben cumplir para otorgar el derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales, de acuerdo a lo que estipule la legislación aplicable y los respectivos contratos de concesión. Por tanto, no podrán en modo alguno afectar las disposiciones del presente Reglamento.

b) Requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La Entidad Prestadora podrá incorporar en su Reglamento de Acceso estos requisitos de manera explícita, o podrá hacer referencia a las normas que los contengan.

Los requisitos no establecidos en las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben ser razonables o deben ajustarse a estándares establecidos internacionalmente. OSITRAN presumirá que tales exigencias son razonables cuando se demuestren que son prácticas comerciales ordinarias.

La Entidad Prestadora deberá acreditar la razonabilidad de toda exigencia por encima de tales estándares, la que deberá estar debidamente justificada por las circunstancias del caso concreto, y en ningún caso deben constituir barreras al Acceso.

c) Pólizas de seguro y garantías requeridas, que deberán ser razonables, en atención a la naturaleza y riesgos del servicio involucrado. OSITRAN podrá evaluarlas de modo tal de aprobar la razonabilidad de la cobertura y nivel de garantías exigidas. Para tal evaluación, podrán usarse como parámetros las prácticas comerciales ordinarias para actividades o servicios similares, entre otros elementos."

64. Por tanto, la propuesta de modificación del REA de TPE en este punto, de acreditar contar con espacio de amarre en el amarradero designado, establece requisitos que no corresponden a ninguno de los previstos en el REMA. En tal sentido, no se acepta la propuesta de modificación del primer párrafo de la Sección 2 Remolcaje del Capítulo II del Reglamento de Acceso presentada por TPE, en consecuencia el texto referido se mantiene conforme al REA vigente de TPE:

(...)

"Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, pero sí requiere suscribir un contrato de acceso, de conformidad con el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN.

(El subrayado es nuestro)

- b) Respecto al inciso a), Sub Sección 2.5, Sección 2, Capítulo II

65. El Regulador realizó una observación sobre la propuesta de TPE al citado inciso a), vinculado a la exigencia de un mínimo de 60 *Bollard Pull* a los remolcadores, tal como se detalla a continuación:



REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "a. Contar con Certificado bi-anual vigente de "Bollard Pull" expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio."	El Proyecto de Modificación de REA no sustenta técnicamente: - El empleo de las condiciones límite y no las condiciones normales (ver Anexo 2 del presente informe) para la determinación del Bollard Pull (BP) requerido para las maniobras de remolaje y la generalización del resultado de 60 BP por remolcador para todos los muelles del terminal. - La exigencia de una determinada tecnología de propulsión como la ASD constituye una barrera tecnológica de acceso si ésta es obtenida a partir de condiciones límite generalizadas a todos los muelles del terminal.	(...) "a. Los remolcadores deben ser de tipo "Azimuth Stern Drive (ASD)", con certificado bi-anual vigente de "Bollard Pull" de 60 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACCS."

66. Sobre este punto, es importante señalar que el Concesionario no ha levantado la observación efectuada por el Regulador, lo cual genera que la propuesta de modificación no sea aceptada por las siguientes razones:

- Sobre el requerimiento de una determinada tecnología de remolcador

67. Al respecto, en los reglamentos de acceso de concesiones portuarias vigentes se aprecia una tendencia a establecer una determinada tecnología como requisito para el acceso de remolcadores, en particular la tecnología Azimuth Stern Drive (ASD). En la tabla adjunta se aprecia las exigencias en tecnología de remolcadores de los reglamentos de acceso según cada Concesionario:

Concesionario / Entidad Prestadora	Tecnología del Remolcador exigida en el REA
APM Terminals Callao	Convencional / ASD
DP World Callao	No especifica*
Transportadora Callao	ASD
Terminal Portuario Paracas	No especifica*
Terminal Internacional del Sur	ASD
ENAPU	No especifica*

*: En los casos en los cuales no se especifica el tipo de remolcador, se debe entender que el Concesionario otorga acceso a compañías que operan remolcadores convencionales.

68. Como se puede apreciar en la tabla precedente, tres concesionarios no restringen a una determinada tecnología como requisito previo para el acceso a remolcadores, mientras que sólo en dos casos (Transportadora del Callao y Terminal Internacional del Sur) se establece la obligatoriedad de la tecnología ASD. En la práctica, la mayoría de concesiones portuarias y ENAPU S.A. permiten el acceso de remolcadores convencionales, bajo determinados requisitos de cantidad de ejes por remolcador, dejando a la libre decisión



comercial de cada compañía de remolcaje la adecuación de su flota al tipo de remolcador que demandan sus clientes (las compañías navieras).

69. En ese sentido, en opinión del Regulador, aunque en algunos casos se han aprobado reglamentos de acceso que sí han requerido específicamente la tecnología ASD, en el presente caso esta especificación no ha sido justificada por el Concesionario. En adición a ello, no se considera conveniente limitar la dependencia tecnológica del remolcaje a un determinado tipo de sistema de propulsión y dirección, dado que ello generaría que el REA de TPE se restrinja a una tecnología que bien podría ser superada en el tiempo, lo que conllevará a tener que efectuar posteriores modificaciones al REA cuando se presente una tecnología superior.

- Sobre la selección de parámetros empleados para las condiciones límite

70. Sobre este punto, debemos señalar que el escenario empleado por TPE para la elaboración de su propuesta de modificación del REA en lo relacionado a *Bollard Pull (BP)*, fue el de condiciones límite del Estudio de Maniobras⁸ y no el de condiciones normales, también previstas en dicho Estudio.
71. En relación a las condiciones límite, el Estudio de Maniobras señala lo siguiente (parámetros de viento, corriente y olas para el cálculo del *Bollard Pull*):

Maniobra	Viento	Corriente	Olas
Amarre	22 nudos (11.31 m/s)	0.15 nudos (0.077 m/s)	1 m
Paralización Op.	25 nudos (12.86 m/s)		
Desamarre	26 nudos (13.37 m/s)		

Fuente: Estudio de Maniobras de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

72. Por otro lado, en relación a las condiciones normales, el Estudio de Maniobras señala lo siguiente (parámetros de viento, corriente y olas para el cálculo del *Bollard Pull*):

Maniobra	Viento	Corriente	Olas
Amarre	14.09 nudos (7.25 m/s)	0.09 nudos (0.046 m/s)	0.5 m
Desamarre			

Fuente: Estudio de Maniobras de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

73. Como resultado de estos parámetros se obtienen los siguientes valores de *Bollard Pull* para los amarraderos de TPE en condiciones normales y condiciones límite, previstos en el Estudio de Maniobras:

Condición	Buque mayor Muelle de Contenedores Amarradero 2	Buque mayor Amarradero 1B	Naves graneleras Amarradero 1A	Nave tipo Amarradero 1A
Límite	119.75	108.07	32.50	57.44
Normal	44.02	39.59	10.25	20.55

Fuente: Estudio de Maniobras de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

74. Asimismo, en relación al parámetro viento, en la página 32, sección 2.1, Vientos, inciso c) del Estudio de Maniobras, se señala el comportamiento general de las corrientes de

⁷ Potencia de tiro a la bita.

⁸ Estudio de Maniobras del Terminal Portuario Euroandinos de Paita, aprobado por Resolución Directoral N° 0846-2015 MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Pág. 44.

vientos en el área de operaciones, mientras que en el inciso f), se describe el comportamiento normal de las ráfagas y vientos extremos:

"c. Viento predominante en dirección

El viento predominante es del SW con una fuerza de 7.25 m/seg., presentándose con mayor intensidad entre los meses de noviembre a febrero, observándose lecturas de hasta 7.94 m/seg (15.45 nudos)."

"f. Ráfagas y vientos extremos

Diariamente se presentan ráfagas de viento, las que llegan a tener una fuerza de 13.29 m/seg. (25.8 nudos) procedentes del Sur."

75. Como puede advertirse, en la mayor parte del año (marzo a octubre), la velocidad del viento en la zona de operaciones es de 7.25 m/s, es decir, sólo en el período de noviembre a febrero se producen incrementos mayores a esta velocidad sin que ésta se aproxime a los valores considerados en la simulación de condiciones límite. En lo que respecta a ráfagas y vientos extremos, éstos no constituyen eventos de gran duración, pudiendo advertirse los mismos mediante herramientas meteorológicas a fin de tomar medidas de seguridad y resguardo pertinentes, incluido la paralización temporal de operaciones.
76. De otro lado, en lo referente al parámetro corriente, las páginas 33 y 34⁹, sección 2.2, del Estudio de Maniobras se señalan que las corrientes en el canal de ingreso, área de maniobras y lugar de atraque, se sitúan en situaciones normales en el rango 5 – 10 cm/s. Este rango de velocidad de desplazamiento y estabilidad de direcciones no incide de manera determinante para la distinción entre condiciones normales y límite.
77. Asimismo, en lo referente al parámetro olas, el mismo Estudio de Maniobras, en la página 36¹⁰ se establece una diferenciación entre condiciones normales y condiciones de braveza de mar, indicando rangos de altura de olas en ambos casos. Cabe señalar que el área de maniobras se encuentra protegida de oleajes en la mayor parte del año, razón por la cual la altura de ola predominante en situaciones normales se encuentra en el rango entre 0 y 0.50 metros y en las zonas cercanas al muelle, entre 0.5 y 0.8 metros.
78. Teniendo en cuenta lo señalado precedentemente, de la lectura de las disposiciones del Estudio de Maniobras, no se advierte que las condiciones límite sean frecuentes o

⁹ "En la zona adyacente al área de estudio, se aprecia un flujo de corrientes que se desplaza de manera paralela al perfil costero, en dirección norte, con rangos de magnitud de velocidad entre 5 – 10 cm/s, y manteniendo esta estabilidad de direcciones lo que es observado en los niveles superficiales y a los 10 mts. de profundidad durante marea ascendente y descendente; sin embargo a 5 mts de profundidad la dirección cambia radicalmente hacia el sur."

¹⁰ "d. Olas predominantes en el canal de ingreso, área de maniobras y lugar de atraque o amarre

Tanto en condiciones normales como en bravezas de mar, para las olas que provienen del Suroeste, se presentan alturas en el rango de 0 a 0.5 metros y de acuerdo a las estadísticas de olas en aguas profundas, esta condición de oleaje muy débil, se presentará durante la mayor parte del año, por lo que la zona de estudio se encuentra protegida por los efectos de dicho oleaje.

Para el caso de olas que inciden desde el Noroeste, se observan alturas muy bajas, tanto en condiciones normales, con alturas de olas en el rango de 0 a 0.5 metros, como en bravezas de mar, este rango de alturas aumenta hasta 0.5 a 1.0 metros.

Situación del nuevo muelle de contenedores:

En general, se puede observar que el patrón del oleaje no se ve modificado por la inclusión del nuevo muelle, ya que las alturas de olas en los alrededores presentan variaciones poco significantes. Esta condición está influenciada principalmente porque dicho terraplén se extiende desde la costa hasta aproximadamente el veril de los 5 m, lugar donde las olas ya han sufrido los procesos de refracción.

De esta manera, las alturas de olas en condiciones normales, cercanas al muelle, se mantiene en el rango de 0.5 a 0.8 metros, mientras que en condiciones de braveza, el rango se incrementa entre los 0.8 a 1.0 metros."

(El subrayado es nuestro).



predominantes en el área de operaciones del terminal portuario, siendo por el contrario las condiciones normales las que se presentan con asiduidad para este tipo de operaciones.

79. Siendo ello así, el Concesionario no ha justificado la razón para que el resultado de condiciones límite del *Bollard Pull* sea el requerido para el acceso al servicio de remolcaje del Terminal Portuario de Paita.

- Sobre los precedentes en la aprobación del mínimo de *Bollard Pull* en reglamentos de acceso de otros Concesionarios

80. Al respecto, el Concesionario en su comunicación de levantamiento de observaciones (Carta N° 017-2016-TPE/GG) señala que OSITRAN ha aprobado requerimientos mínimos de *Bollard Pull* sobre la base de escenarios de simulación, tal como se da en el caso del Estudio de Maniobras para la aprobación del REA de Transportadora Callao S.A. (TCSA).

81. Al respecto, el referido REA de TCSA incluyó los escenarios 5 y 6 de acuerdo al siguiente detalle:

Tipo de Nave	Condiciones Meteorológicas (Corrientes de 0.2 m/s en todos los casos)	Demanda de <i>Bollard Pull</i> para Condiciones Meteorológicas, Condición 5 y Condición 6
Mineralera 60,000 DWT	5 (vientos 19 m/s – Olas 0.5 m)	25.4
	6 (Vientos 24.5 m/s – Olas 0.6 m)	39.6
Mineralera 15,000 DWT	5 (vientos 19 m/s – Olas 0.5 m)	17.1
	6 (vientos 24.5 m/s – Olas 0.6 m)	26.9

Fuente: Carta N° 017-2016-TPE/GG

82. Cabe precisar que en el numeral 4.3.2 del Capítulo IV del REA de TCSA se estableció el requerimiento mínimo de 40 *Bollard Pull* por remolcador sobre el máximo obtenido, es decir, la Condición 6, el cual difiere de manera significativa en cuanto a la magnitud de los parámetros de simulación frente a los empleados por TPE, especialmente el de altura de olas. En efecto, como se aprecia en la tabla anterior, la Condición 6 del Estudio de Maniobras de TCSA considera una altura de ola de 0.6 m, mientras que el correspondiente a TPE establece dicha altura en 1.0 m.

83. De lo expuesto, a pesar de que el caso de REA de TCSA se aprobó un *Bollard Pull* en condiciones extremas, debe tomarse en cuenta que los valores utilizados en dicha oportunidad difieren de los empleados para el caso de TPE.

84. En adición a lo anterior, debe indicarse que el requerimiento de *Bollard Pull* previsto en el REA de TCSA es exigible a un remolcador, mientras que en el caso de TPE dicho requerimiento se divide entre dos remolcadores.

85. En razón de todo lo expuesto, se concluye que el mínimo requerido por la propuesta de REA de TPE para el *Bollard Pull*, no representa condiciones normales de operación en el Terminal Portuario de Paita, ello teniendo en cuenta lo señalado en el propio Estudio de Maniobras. En tal sentido, se rechaza la propuesta modificación planteada por el Concesionario en el extremo de emplear las condiciones límite del área de operaciones como criterio para la exigencia del mínimo de 60 *Bollard Pull* a los remolcadores.

86. Si bien se ha denegado la propuesta del Concesionario en relación al requerimiento mínimo de *Bollard Pull*, consideramos que es necesario establecer dicho parámetro para el Terminal Portuario de Paita, para lo cual debemos basarnos en las condiciones normales



consignadas en el Estudio de Maniobras de TPE. En ese sentido, de acuerdo con la función normativa establecida por el Reglamento General de OSITRAN (REGO) en sus artículos 11^o y 13^o¹¹, este Regulador establece que el inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2 Remolcaje sea modificado de la siguiente manera:

"a. Los remolcadores deben ser de tipo Convencional o Azimuth Stern Drive (ASD), con certificado bi-anual vigente de Bollard Pull de 45 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACCS."

87. Debemos señalar que este requerimiento de 45 *Bollard Pull* propuesto, resulta del redondeo al próximo valor entero superior del 44.02 *Bollard Pull* correspondiente al resultado en condiciones normales del Estudio de Maniobras de TPE para el amarradero N° 2. Asimismo, la propuesta del Regulador establece que este requisito sea exigido a cada remolcador, por lo cual en maniobras de asistencia conjunta de dos (02) remolcadores se tendrá una potencia combinada total de 90 *Bollard Pull*. Esta propuesta del Regulador se condice con el Estudio de Maniobras de TPE, por lo que no genera problemas de operación o de seguridad en condiciones normales, para el Usuario Intermedio y las respectivas naves.
88. Finalmente, respecto a la certificación del *Bollard Pull* también previsto en el inciso a), Sub Sección 2.5, Sección 2, Capítulo II del Proyecto de Modificación, debemos señalar que lo planteado por el Concesionario se condice con lo establecido en el artículo 616^o del Decreto Supremo N° 015-2014-DE¹², el cual señala lo siguiente:

"Artículo 616^o. - Certificados obligatorios para las naves de bandera nacional:

Los certificados que una nave de bandera nacional debe poseer, son:

(...)

h. Certificado de capacidad de tracción "Bollard Pull", expedido por la Dirección General para los remolcadores, que tiene carácter permanente mientras el remolcador no realice modificaciones estructurales y mantenga las máquinas principales y auxiliares con las que contaba al momento de la prueba. La expedición de este certificado puede ser delegada a una sociedad clasificadora,

¹¹ "Artículo 11. - Función Normativa

El OSITRAN dicta dentro de su ámbito de competencia, reglamentos autónomos, normas que regulen los procedimientos a su cargo y otras normas de carácter general aplicables a todos los administrados que se encuentren en las mismas condiciones. Estos reglamentos pueden definir los derechos y obligaciones de las Entidades Prestadoras, las actividades supervisadas o los Usuarios.

(...)" Artículo 13. - Alcance de la Función Normativa

En ejercicio de la función normativa, el OSITRAN podrá emitir reglamentos y otras normas de carácter general, referidos a las siguientes materias:

13.1 Sistemas tarifarios o regulatorios, incluyendo las normas generales para su aplicación.

13.2 Procedimientos que se siguen ante cualquiera de los órganos del OSITRAN, incluyendo reglamentos de supervisión, de infracciones y sanciones, de solución de controversias y de atención de reclamos de Usuarios y, en general, los que sean necesarios según las normas pertinentes.

(...)

13.6 Acceso a la utilización de las Facilidades Esenciales a la Infraestructura.

(...)

13.8 Condiciones de acceso a la Infraestructura y a la provisión equitativa de los servicios vinculados, incluyendo la oportunidad, la continuidad y en general los términos y condiciones de contratación, pudiendo excepcionalmente aprobar los formatos de contratos, de ser ello necesario.

(...)

13.14 Otras materias necesarias para el cumplimiento de las funciones asignadas al OSITRAN de acuerdo a la normativa pertinente."

¹² Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional Dirección General de Capitanías y Guardacostas, del 28 de noviembre de 2014.



miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación IACS) que cuente con un convenio con la Dirección General."

89. De ello, el establecer que el certificado del Bollard Pull sea "expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACCS" de acuerdo a lo expuesto en el párrafo anterior, si es aceptado.

c) Respecto al inciso e), Sub Sección 2.5, Sección 2, Capítulo II

90. El Regulador realizó una observación sobre la propuesta de TPE al citado inciso e), vinculado a la exigencia de sistemas de lucha contra incendio, tal como se detalla a continuación:

REA vigente de TPE	Observación	Propuesta final de TPE
(...) "e. Los remolcadores contarán como mínima con un monitor o cañón de agua de mar con no menos de 200 m ³ /hr de capacidad, con el fin de prestar el servicio de auxilio exterior."	• El Proyecto de Modificación de REA no considera lo dispuesto por la RAD N° 008-2011-APN/DIR en su Anexo 1, Artículo 8.7.	(...) "e. Los remolcadores deberán contar con sistemas de lucha contra incendio de clase FI-FI tipo 1, con certificación por parte de sociedades clasificadoras de reconocido prestigio."

91. Al respecto, TPE no ha levantado la observación del Regulador, por lo que no se acepta la propuesta planteada. En efecto, consideramos que esta propuesta, derivada de una recomendación del Estudio de Maniobras de TPE, al ser incluida en la modificación de REA, impondría requisitos que exceden lo establecido por la Autoridad Portuaria Nacional en su RAD N° 008-2011-APN/DIR del 18 de abril de 2011 que, en cuyo artículo 8 "De las Normas de Seguridad para la prestación del Servicio Portuario Básico de Remolcaje", numeral 8.7, señala:

"8.7 Cuando se efectúa la maniobra de remolque de un buque tanque (petrolero, gasero o quimiquero), se deberá realizar con remolcadores que tengan operativo su sistema contra incendio y que cuente con monitores de agua y espuma de alta presión."

92. En relación a lo anterior, es pertinente señalar un resumen de los sistemas contra incendio de los reglamentos de acceso vigentes de otros concesionario, a fin de poder apreciar que la propuesta de TPE en este extremo no guarda correspondencia con los mismos:

Concesionario / Entidad Prestadora	Requerimiento de Sistemas Contra Incendios
APM Terminals Callao	Contar con equipos de lucha contra incendio, con capacidad para proporcionar auxilio exterior, debiendo tener como mínimo un cañón de agua, cuya presión permita auxiliar al buque.
DP World Callao	Los remolcadores contarán como mínimo con un monitor o cañón de agua de mar con no menos de 200 metros cúbicos por hora de capacidad, con el fin de prestar el servicio de auxilio exterior.
Transportadora Callao	No especifica.
Terminal Portuario Paracas	No especifica.



Terminal Internacional del Sur	Los remolcadores contarán como mínimo con un monitor o cañón de agua de mar con no menos de 200 metros cúbicos por hora de capacidad, con el fin de prestar el servicio de auxilio exterior
ENAPU	Contar con equipos de lucha contra incendio, con capacidad para proporcional auxilio exterior.

Fuente: Reglamentos de Acceso de varios Concesionarios y Entidad Prestadora.

93. En ese sentido, en lo referente a la exigencia de sistemas contra incendios FI-FI 1, este Regulador concluye que no debe aceptarse la propuesta del Concesionario, dado que excede lo establecido por la RAD N° 008-2011-APN/DIR; considerando además que los requisitos exigidos en los reglamentos de acceso vigentes de los demás concesionarios y ENAPU, no exigen tal requisito. Por lo tanto, el Regulador no acepta la propuesta de modificación del inciso (e) de los requisitos para los remolcadores, quedando la redacción del mencionado inciso conforme al REA vigente de TPE:

(...)

"e. Los remolcadores contarán como mínimo con un monitor o cañón de agua de mar con no menos de 200 m³/hr de capacidad, con el fin de prestar el servicio de auxilio exterior."

III.4. Sobre las propuestas de modificación no observadas por OSITRAN

94. En adición a lo expuesto, se debe indicar que la propuesta de modificación de REA del TPE comprende además la modificación del inciso (c) del numeral 4 "Base Legal"; los numerales 5 "Principios" y 6 "Definiciones" de la sección "Generalidades"; el numeral 7 del Capítulo IV "Determinación del Cargo de Acceso"; la sección 1.1 "Acceso a las Facilidades Esenciales" del Capítulo V "Procedimiento para Solicitud de Acceso"; el numeral 7 "Contenido de las Bases" y el numeral 19 "Negativa a la suscripción del contrato" del Capítulo VII "Procedimiento para el Acceso por Subasta"; y la Octava Disposición Complementaria.
95. Al respecto, luego de haber recibido las propuestas de modificación señaladas en el párrafo anterior, se advirtió que las mismas sólo constituían precisiones formales o transcripciones del REMA de OSITRAN o de otra normativa vigente, por lo que no fueron materia de observación, debiendo por tanto también ser incorporadas en el REA de la empresa concesionaria.

III.5. De la aprobación del REA de TPE

96. Finalmente, cabe mencionar que el contenido del resto de los artículos del REA de TPE no mencionados en el presente informe, no han sufrido modificaciones, manteniéndose inalterables y vigentes de acuerdo a la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN que aprobó el Reglamento de Acceso de TPE.
97. Habiéndose efectuado la respectiva revisión y evaluación basada en las disposiciones establecidas en el REMA, se concluye que la modificación del REA presentado por TPE cumple con lo establecido en dicha norma.
98. De conformidad con el artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, es función de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización conducir los procedimientos para la aprobación de los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras y de emisión de los mandatos de



acceso que correspondan ser aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN, en coordinación con los órganos del OSITRAN competentes. Asimismo, el artículo 7° del ROF de OSITRAN señala que el Consejo Directivo ejerce la función normativa del Regulador.

99. De otro lado, el Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, señala lo siguiente:

"Artículo 12.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Normativa
La función normativa es ejercida de manera exclusiva por el Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de resoluciones.
(...)"

"Artículo 13.- Alcance de la Función Normativa
En ejercicio de la función normativa, el OSITRAN podrá emitir reglamentos y otras normas de carácter general, referidos a las siguientes materias:
(...)

13.6 Acceso a la utilización de las Facilidades Esenciales a la Infraestructura".

100. En este sentido, corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN pronunciarse sobre el proyecto de modificación del REA remitido por TPE.

IV. CONCLUSIONES

101. En el presente caso, se ha cumplido con el requisito de difusión previsto en el artículo 47° del REMA, al haberse publicado la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 076-2015-GSF-OSITRAN en el Diario Oficial El Peruano, y al haberse verificado que el contenido del Proyecto de Modificación del REA de TPE, fueron difundidos en la página web de la Entidad Prestadora y en la página web de OSITRAN.

102. Luego de efectuada la respectiva revisión y evaluación al proyecto de REA presentado, se concluye que las modificaciones propuestas por el Concesionario cumplen con lo establecido en el REMA, salvo en aquellos aspectos que se han sido indicados en el presente informe. En tal sentido, de acuerdo con el análisis realizado, Concesionario deberá:

- a) Precisar el inciso d), Sub Sección 2.5, Sección 2, Capítulo II, incorporando al final del texto la frase "considerando la normativa vigente";
- b) Reemplazar la propuesta del inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II, por la siguiente redacción:

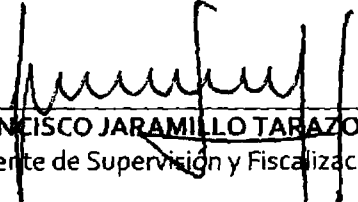
"a. Los remolcadores deben ser de tipo Convencional o Azimuth Stern Drive (ASD), con certificado bi-anual vigente de Bollard Pull de 45 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACCS."

- c) Mantener la redacción original del REA de TPE para los siguientes puntos:
- Primer párrafo de la Sección 2, del Capítulo II
 - Inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II



V. RECOMENDACIÓN

103. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo de OSITRAN el presente informe, así como el proyecto de Resolución de Consejo Directivo, a fin de aprobar las modificaciones al REA de TPE, salvo en aquellos aspectos que se han sido indicados en el presente informe.


FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica



Reg. Sal 1388o

OSITRAN
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO N°: 1166-2016-66

PARA :SCD

ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO
PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA
DEL CONSEJO DIRECTIVO

FECHA

19/04/16



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, de XX abril de 2016

Nº 0XX-2016-CD-OSITRAN

VISTOS:

Las Cartas Nº 099-2015-TPE/GG y 017-2016-TPE/GG del 27 de noviembre de 2015 y 18 de marzo de 2016, respectivamente, por las que Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. (en adelante TPE o el Concesionario) remite la propuesta de modificación de su Reglamento de Acceso, el Informe Nº 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN elaborado por las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 014-2003-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo Nº 054-2005-CD-OSITRAN y Nº 006-2009-CD-OSITRAN y Nº 010-2015-CD-OSITRAN;

Que, el REMA establece las reglas y procedimientos referidos al acceso a la infraestructura de transporte de uso público, y precisa los criterios técnicos, económicos y legales a los cuales deberán sujetarse los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras; los contratos de acceso a la infraestructura de transporte de uso público, incluida su forma y mecanismo de celebración; y los pronunciamientos sobre el acceso a la infraestructura de transporte de uso público que emite el OSITRAN, incluyendo los mandatos de acceso;

Que, el artículo 13º del REMA dispone que cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso aprobado por OSITRAN, con el fin de entregar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el acceso;

Que, el artículo 51º del REMA establece el procedimiento a seguir en caso de presentarse modificaciones al Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, para lo cual se deberán observar los artículos 47º, 48º, 49º y 50º del REMA;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 017-2010-CD-OSITRAN de fecha 25 de mayo de 2010, se aprobó el Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. (en adelante, REA);

Que, mediante Carta Nº 099-2015-TPE/GG del 27 de noviembre de 2015, TPE remitió a OSITRAN la propuesta de modificación de su REA, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51º del REMA;

Que, el 22 de diciembre de 2015, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización Nº 076-2015-GSF-OSITRAN, a fin que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus comentarios y observaciones sobre el referido proyecto de modificación, dentro de los quince (15) días contados a partir del día siguiente a la fecha de publicación de la Resolución en "El Peruano";



Que mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en adelante, TRAMARSA), solicitó copia del Estudio de Maniobras de TPE, requiriendo que se precise si dicho Estudio ha sido presentado a OSITRAN junto al Proyecto de Modificación. Asimismo, TRAMARSA señaló que era imprescindible y necesario ese Estudio para efectos de revisar y evaluar los criterios técnicos, económicos y legales de la propuesta presentada por TPE. En esa misma comunicación, TRAMARSA solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles, a fin de poder alcanzar sus comentarios y sugerencias al Proyecto de Reglamento;

Que, mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa IAN TAYLOR PERU S.A.C (en adelante, IAN TAYLOR), solicitó, en su calidad de usuario intermedio, tener acceso a la información técnica, operativa y económica que sustenta la modificación del REA de TPE, es decir, a Estudio de Maniobras; por lo que solicitó un plazo adicional de quince (15) días hábiles contados a partir de la entrega de dicha información sustentatoria, para el envío de sus comentarios y sugerencias;

Que, atendiendo a dichas solicitudes, mediante Oficios N° 0025-2016-JCP-GSF-OSITRAN y N° 0026-2016-JCP-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 12 de enero de 2016, se remitió a TRAMARSA e IAN TAYLOR, copia del Estudio de Maniobras de TPE, aprobado mediante Resolución Directoral N° 0846-2015-MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Asimismo, se les remitió la información relacionada con el Proyecto, para la presentación de sus comentarios y observaciones. Finalmente, se procedió a publicar en el portal institucional de OSITRAN el referido Estudio de Maniobras;

Que, mediante Carta S/N recibida el 14 de enero de 2016, IAN TAYLOR manifestó que con fecha 12 de enero de 2016 recibió el Estudio de Maniobras de TPE, así como información relacionada al Proyecto de Modificación del REA de TPE. Asimismo, reiteró su solicitud de ampliación de plazo atendiendo a que dicha información es voluminosa;

Que, mediante Resolución N° 0008-2016-GSF-OSITRAN del 15 de enero de 2016, se amplió a quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la recepción de los comentarios por parte de los interesados, el cual venció el 4 de febrero de 2016;

Que, a través de Carta N° GDF-014-2016 recibida el 4 de febrero de 2016, TRAMARSA formuló comentarios y observaciones al Proyecto de Modificación del REA. Asimismo, IAN TAYLOR remitió sus observaciones al proyecto de Modificación del REA mediante Carta S/N recibida el 4 de febrero de 2016;

Que, TPE solicitó, mediante Carta N° 013-2016-TPE/GG, recibida el 5 de febrero de 2016, copia de los comentarios y observaciones de los interesados. Esta solicitud fue atendida mediante Oficio N° 0128-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 11 de febrero de 2016;

Que, mediante Carta N° 0032-2016-GAF, recibida el 25 de febrero de 2016, el Concesionario comunicó al Regulador los resultados de su revisión de los comentarios emitidos por los Usuarios Intermedios, ratificándose en el sustento y contenido de su solicitud de modificación de su REA;

Que, mediante correo electrónico del 26 de febrero de 2016, la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN, informó al Consejo de Usuarios de Puertos la dirección web de los documentos relacionados al Proyecto de Modificación del REA de TPE, con la finalidad que puedan emitir sus comentarios y sugerencias;



Que, mediante Oficio N° 0196-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó al Concesionario el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, por medio del cual emitió observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TPE;

Que, mediante Carta N° 017-2016-TPE/GG recibida el 18 de marzo de 2016, el Concesionario presentó el levantamiento de observaciones formuladas al Proyecto;

Que, mediante Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016, el Consejo Directivo aprobó la ampliación del plazo de evaluación del levantamiento de observaciones al Proyecto en quince (15) días hábiles adicionales, esto es, hasta el 25 de abril de 2016. Con Oficio N° 013-16-SCD-OSITRAN del 30 de marzo de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario el referido Acuerdo;

Que, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica de OSITRAN han presentado al Consejo Directivo el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN en donde se emite opinión respecto de la propuesta de modificación del REA presentado por TPE;

Que, respecto a lo señalado en el Informe de vistos, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad y hace suyo íntegramente los fundamentos de dicho informe, y, acorde con el numeral 6.2 del artículo 6° de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, éste constituye parte integrante de la presente Resolución y de su motivación;

De conformidad con lo establecido por el artículo 51° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público – REMA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; y lo dispuesto por el artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, es función de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización conducir los procedimientos para la aprobación de los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras y de emisión de los mandatos de acceso que correspondan ser aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN, estando a lo acordado en la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN N° xxx llevado a cabo el xxxx;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer la modificación del Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A., en los términos que se indican en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN, según el siguiente detalle:

#	Ubicación de Modificación Aprobada			
N°	CAPÍTULO	SECCIÓN	SUB SECCIÓN	NUMERAL
1	Generalidades			4
2	Generalidades			5
3	Generalidades			6
4	Capítulo I	Sección 3		Inciso (d)
5	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (f)
6	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (h)
7	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (j)
8	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.5	Inciso (a)
9	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (g)



#	Ubicación de Modificación Aprobada			
Nº	CAPÍTULO	SECCIÓN	SUB SECCIÓN	NUMERAL
10	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (h)
11	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (a)
12	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (b)
13	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (d)
14	Capítulo IV			7
15	Capítulo V	Sección 1	Sub sección 1.1	
16	Capítulo VII			7
17	Capítulo VII			19
18	Octava Disposición Complementaria			

Artículo 2º.- Mantener la redacción original del Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A., en los términos que se indican en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN para el Primer párrafo de la Sección 2, del Capítulo II y el inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del citado Reglamento.

Artículo 3º.- Disponer que Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. actualice el texto de su Reglamento de Acceso en los términos indicados en el artículo precedente.

Artículo 4.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el diario oficial “El Peruano”. Asimismo, disponer que la presente Resolución sea difundida en el Portal Institucional de OSITRAN y en la página web de la Entidad Prestadora, debiendo esta última difundir adicionalmente por su página web el texto actualizado de su Reglamento de Acceso, conforme a los términos aprobados en la presente Resolución.

Artículo 5º.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN a Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para los fines pertinentes.

Artículo 6º.- Encargar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización efectuar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo