

PROPUESTA DE RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, xx de xxx de 2016

Nº xx-2016-CD-OSITRAN

VISTOS:

El Informe "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la Exposición de Motivos, la matriz de comentarios, y el Proyecto de Resolución correspondiente; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7º de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la Función Reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley Nº 27332 y modificada mediante Ley Nº 28337, establece que la Función Reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el artículo 2º del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17º del REGO, establecen que la Función Reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 a su vez señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución Nº 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificaciones se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Que, el 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, y la empresa APM Terminals Callao (en adelante, APMT);



Que, el 07 de setiembre de 2015, mediante Carta N° 418-2015 APMTC/LLR, el Concesionario remitió al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), con copia al OSITRAN, su propuesta del servicio especial denominado "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves";

Que, el 14 de octubre de 2015, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2015-CD-OSITRAN, se determinó el servicio bajo análisis califica como Servicio Especial no incluido en el Contrato de Concesión, o servicio nuevo;

Que, el 19 de noviembre de 2015, el INDECOPI remitió al Concesionario, con copia a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y OSITRAN, la Carta N° 723-2015/PRE-INDECOPI que contiene su análisis de condiciones de competencia en las que se brindaría el servicio. Dicho análisis concluye que el mismo no se prestaría en condiciones de competencia;

Que, el 09 de febrero de 2016, mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves";

Que, de acuerdo a lo señalado en el Reglamento de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, de comprobarse la no existencia de condiciones de competencia, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) deberá proponer al OSITRAN un régimen tarifario dentro del plazo de 70 días hábiles;

Que, transcurrido el plazo señalado en el párrafo anterior, y ante la ausencia de propuesta de la APN, el 7 de marzo de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN remitió a la APN el Oficio N° 038-16-GRE-OSITRAN, mediante el cual reitera la necesidad de que en un plazo máximo de 15 días hábiles remita su propuesta de fijación tarifaria para el servicio bajo análisis;

Que, mediante Oficio N° 215-2016-APN/GG-DIPLA del 10 de marzo de 2016, la APN solicitó una ampliación del plazo de treinta (30) días útiles adicionales a los 70 días que señala la Ley N° 27943;

Que, mediante Oficio N° 039-16-GRE-OSITRAN del 15 de marzo de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN comunicó a la APN que no corresponde ampliar el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria de acuerdo a lo solicitado, puesto que ello implicaría un incumplimiento por parte del Regulador respecto los plazos establecidos en la normativa vigente para el inicio del procedimiento de fijación tarifaria;

Que, el 14 de abril de 2015, se elevó a la Gerencia General el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, mediante el cual se recomienda el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves";

Que, mediante Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves";

Que, mediante Oficio Circular N°018-16-SCD-OSITRAN, recibido el 21 de abril de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN, notificó a APMT la Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN;



Que mediante Oficio N° 073-2016-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de junio de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimiento de información a APMT. Dicho requerimiento de información fue atendido por APMT, el 22 de junio de 2016, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG;

Que, con fecha 12 de julio de 2016, mediante Nota N° 042-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo por treinta (30) días hábiles para la presentación de la propuesta tarifaria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 56° del Reglamento General de Tarifas;

Que, mediante Memorando N° 255-2016-GG-OSITRAN, de fecha 13 de julio de 2016, la Gerencia General concedió la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° xxx-2016-CD-OSITRAN, de fecha xxx de xxx de 2016, se dispuso la publicación en el Diario Oficial El Peruano, y la difusión en el Portal Institucional de OSITRAN, de la "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves";

Que, mediante publicación en el Diario Oficial El Peruano de fecha xxx de xxx de 2016, OSITRAN convocó a la Audiencia Pública Descentralizada para la presentación de la "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves";

Que, el xxxx de xxxx de 2016, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° xxx-2016-CD-OSITRAN, se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada;

Que, dentro del plazo establecido, se recibieron los comentarios de xxxx;

Que, mediante Nota N° xxx-16-GRE-OSITRAN, de fecha xxx de xxxx de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General el Informe de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la Exposición de Motivos, la matriz de comentarios, y el Proyecto de Resolución correspondiente;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, corresponde que el Consejo Directivo apruebe la Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suya la Propuesta Tarifaria de Vistos, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N° xx, adoptado en su sesión de fecha xx de xx de 2016.



SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Determinar las Tarifas del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", de conformidad con los montos señalados en el siguiente cuadro:

**TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"**

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Artículo 2°.- Las tarifas a que se refiere el artículo 1° entrarán en vigencia en un plazo no menor de quince (15) días de notificada la presente Resolución y diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación del tarifario de la entidad prestadora.

Artículo 3°.-Notificar la presente Resolución a la Entidad Prestadora APM Terminals Callao S.A., disponiendo su aplicación de conformidad con el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente Resolución y de la Exposición de Motivos en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe). Asimismo, disponer la difusión del Informe de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FIJACIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE RETIRO/COLOCACIÓN DE SEPARADORES ARTIFICIALES EN LAS BODEGAS DE LAS NAVES EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, y la empresa APMT.
2. El 07 de setiembre de 2015, mediante Carta N° 418-2015 APMTC/LLR, el Concesionario remitió al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), con copia al OSITRAN, su propuesta del servicio especial denominado "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
3. El 14 de octubre de 2015, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2015-CD-OSITRAN, se determinó el servicio bajo análisis califica como Servicio Especial no incluido en el Contrato de Concesión, o servicio nuevo.
4. El 19 de noviembre de 2015, el INDECOPI remitió al Concesionario, con copia a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y OSITRAN, la Carta N° 723-2015/PRE-INDECOPI que contiene su análisis de condiciones de competencia en las que se brindaría el servicio. Dicho análisis concluye que el mismo no se prestaría en condiciones de competencia.
5. El 09 de febrero de 2016, mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
6. De acuerdo a lo señalado en el Reglamento de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, de comprobarse la no existencia de condiciones de competencia, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) deberá proponer al OSITRAN un régimen tarifario dentro del plazo de 70 días hábiles.
7. Transcurrido el plazo señalado en el párrafo anterior, y ante la ausencia de propuesta de la APN, el 7 de marzo de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN remitió a la APN el Oficio N° 038-16-GRE-OSITRAN, mediante el cual reitera la necesidad de que en un plazo máximo de 15 días hábiles remita su propuesta de fijación tarifaria para el servicio bajo análisis.
8. Mediante Oficio N° 215-2016-APN/GG-DIPLA del 10 de marzo de 2016, la APN solicitó una ampliación del plazo de treinta (30) días útiles adicionales a los 70 días que señala la Ley N° 27943.
9. Mediante Oficio N° 039-16-GRE-OSITRAN del 15 de marzo de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN comunicó a la APN que no corresponde ampliar el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria de acuerdo a lo solicitado,



puesto que ello implicaría un incumplimiento por parte del Regulador respecto los plazos establecidos en la normativa vigente para el inicio del procedimiento de fijación tarifaria.

10. El 14 de abril de 2015, se elevó a la Gerencia General el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, mediante el cual se recomienda el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
11. Mediante Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
12. Mediante Oficio Circular N°018-16-SCD-OSITRAN, recibido el 21 de abril de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN, notificó a APMT la Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN.
13. Mediante Oficio N° 073-2016-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de junio de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimiento de información a APMT. Dicho requerimiento de información fue atendido por APMT, el 22 de junio de 2016, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG.
14. Con fecha 12 de julio de 2016, mediante Nota N° 042-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo por treinta (30) días hábiles para la presentación de la propuesta tarifaria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 56° del Reglamento General de Tarifas.
15. Mediante Memorando N° 255-2016-GG-OSITRAN, de fecha 13 de julio de 2016, la Gerencia General concedió la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
16. El 07 y 11 de julio de 2016, personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN inspeccionó las operaciones de Retiro de Separadores Artificiales en la Bodega de la Nave Tiger Hebei, realizadas en el muelle 11 del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

17. Para la definición del servicio de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", se ha tomado en cuenta el alcance del servicio presentado por el concesionario en la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria. Dicho alcance consiste en:

- En el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave.
- En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales".



III. METODOLOGÍA

18. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2016-CD-OSITRAN, la tarifa que cobrará el Concesionario por el servicio especial Retiro/Colocación de Separadores Artificiales en las Bodegas de las Naves debe ser equivalente a los costos adicionales que implica su prestación. En este contexto, se ha utilizado la metodología de costos incrementales definida en el RETA de OSITRAN.

IV. PROPUESTA DE APMT

19. La propuesta de APMT presentada mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.
20. En consideración a ello, el Concesionario propone que la tarifa por el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves se fije por operación de retiro o colocación. Así, sobre la base de una muestra constituida por dos terminales portuarios chilenos (Puerto Panul y Antofagasta Terminal Internacional), APMT obtiene una tarifa promedio de USD 5 450 por operación, la cual presenta como su propuesta tarifa.



Tarifas propuesta para el servicio retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

Puerto Panul	Retiro separaciones artificiales	Cada una	7 000,00
Antofagasta Terminal Internacional (STI)	Confección mamparo graneles	Mamparo	3 900,00
Promedio		Por separador artificial	5 450,00

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

V. PROPUESTA DE OSITRAN

21. Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.
22. De acuerdo con lo que establece el artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado. Estos tres componentes forman parte de la presente propuesta Tarifaria de OSITRAN.
23. Se debe indicar que mediante la Carta N°009-2016-APMT/LEG, APMT estableció como alcance del servicio especial la colocación y el retiro de separadores artificiales. Sin embargo, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG mencionó que la primera es una operación que APMT no ha realizado y que se estima no realice en el corto plazo. Por lo



tanto, en la presente propuesta tarifaria solo determinaremos la tarifa por la operación de retiro de separadores artificiales.

24. Bajo la metodología de costos incrementales, la tarifa que determine el regulador será aquella que cubra los costos adicionales en los que incurra el concesionario por la prestación del servicio. En ese sentido, se ha determinado que por cada operación de retiro de un separador artificial el concesionario incurriría en un costo de USD 651,41 por concepto de operación y mantenimiento. Adicional a ello el concesionario debe realizar las siguientes aportaciones por los ingresos adicionales que genere:

- 1% de la facturación anual por concepto de aporte por regulación a OSITRAN.
- 3% de los ingresos netos mensuales al Estado Peruano (APN).
- 17,01% de las utilidades a ENAPU.
- 33,5% Pago de IR y participación de utilidades.

25. En consecuencia, si la tarifa cobrada por una operación de retiro de separadores artificiales fuera de USD 651,41, similar al costo operativo, se generarían las siguientes obligaciones de pago adicionales:

Aportaciones Adicionales (en USD)

Ingreso	651,41
Pago a APN (3%)	19,54
Pago a OSITRAN (1%)	6,51
Pago a ENAPU (17,01%)	110,80
IR y participación de trabajadores (33,5%)	218,22

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

26. Por lo tanto, para cubrir los costos operativos y las aportaciones adicionales, el regulador propone una tarifa por operación de retiro de separadores artificiales equivalente a USD 1 006,48.

Determinación de la tarifa (en USD)

Costos operativos	651,41
Retribución APN	19,54
Retribución OSITRAN	6,51
Retribución ENAPU	110,80
IR y participación de trabajadores	218,22
TARIFA FINAL	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

VI. CONCLUSIONES

27. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
28. De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los Servicios Estándar se utilizó la metodología de costos incrementales.



29. A partir de la metodología de fijación tarifaria de costos incrementales, el Regulador propone la siguiente tarifa máxima.

TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

VII. RECOMENDACIONES

30. Remitir el presente informe al Consejo Directivo, para que teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas:

a) Disponga la pre-publicación de la presente Propuesta de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" a brindarse en el Muelle Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, cuyo nivel y estructura tarifaria es la siguiente:

TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN



Lima, agosto de 2016



RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA DE FIJACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL: "RETIRO/COLOCACIÓN DE SEPARADORES ARTIFICIALES EN LAS BODEGAS DE LAS NAVES"

APMT Callao (2016). *Propuesta de tarifa máxima por el servicio especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves."*

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL & PROINVERSIÓN (2011). *Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales del proceso de promoción del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.*

BEESEY, M. y S. LITTLECHILD (1989). "The Regulation of Privatized Monopolies in the United Kingdom". En: *The Rand Journal of Economics*, Vol. 20, No. 3.

BERG, S. (2001). "Infrastructure Regulation: Risk, Return, and Performance". En: *Global Utilities* 1, Mayo de 2001, 3-10.

CHARLES RIVER ASSOCIATES (2002). *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Informe preparado para el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Desarrollo Económico de Nueva Zelanda.

DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). "Economía del transporte". Antoni Bosch, editor.

GREEN, R. y M. RODRÍGUEZ (1999). *Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A manual for Regulators*. Economic Development Institute of the World Bank. Washington, D. C.

HOTELLING (1938). "The General Welfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates" *Econometrica*, 6, 242-69.

INDECOPI (2015). Informe Técnico N° 066-2015/ST-CLC-INDECOPI. Análisis de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores en las bodegas de las naves.

OSITRAN (2012). Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de embarque/descarga de carga de proyecto en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0.

OSITRAN (2012). Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Re-estiba de carga fraccionada en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0.

OSITRAN (2012). Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Re-estiba de carga rodante en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0.

OSITRAN (2012). Modificación del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN.

OSITRAN (2016). Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN.



OSITRAN (2016). Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN.

OSITRAN. Ley 26917. Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

SANFORD V, Y JOHN TSCHIRHART (2008). Natural monopoly regulation. Principles and practice.

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA (2000). "Puertos". En: Estache, A. y G. De Rus, ed. (2000). Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 3.

WILLIAM W. SHARKEY (2008). "The Theory of Natural Monopoly".



**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



**PROPUESTA DE FIJACIÓN TARIFARIA DEL
SERVICIO ESPECIAL: "RETIRO/COLOCACIÓN DE
SEPARADORES ARTIFICIALES EN LAS BODEGAS
DE LAS NAVES"**



**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica**

Lima, agosto de 2016

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
I. ANTECEDENTES	7
II. MARCO LEGAL	8
II.1. Del Marco Contractual	8
II.2. De las competencias del OSITRAN.....	9
II.3. Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN	10
II.4. Del procedimiento tarifario	12
III. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL	14
IV. METODOLOGÍA	15
V. PROPUESTA DE APMT	15
VI. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRAN	16
VI.1. ESTRUCTURA TARIFARIA	18
VI.2. UNIDAD DE COBRO	18
VI.3. DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO.....	18
VI.3.1 COSTOS OPERATIVOS	21
VI.3.2 TARIFA PROPUESTA	25
VII. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES	26
VIII. CONCLUSIONES	27
IX. RECOMENDACIONES	28
RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA.....	29
ANEXOS.....	31
ANEXO 1: REPORTE FINAL SOF DE LA NAVE TIGER HEBEI	31
ANEXO 2: REPORTE DE OPERACIONES DEL TURNO 11	32
ANEXO 3: BOLETA DE PAGO DE PERSONAL DE APMT	33
ANEXO 4: ACTA DE INSPECCIÓN DE OPERACIONES	34



RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES

El 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, y la empresa APMT Callao.

El 07 de setiembre de 2015, mediante Carta N° 418-2015 APMTC/LLR, el Concesionario remitió al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), con copia al OSITRAN, su propuesta del servicio especial denominado "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

El 19 de noviembre de 2015, el INDECOPI remitió al Concesionario, con copia a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y OSITRAN, la Carta N° 723-2015/PRE-INDECOPI en la que se señala que el servicio de "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" no se prestaría en condiciones de competencia.

El 09 de febrero de 2016, mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

El 14 de abril de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, mediante el cual se recomienda el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

Mediante Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

Para la definición del servicio de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", se ha tomado en cuenta el alcance del servicio presentado por el concesionario en la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria. Dicho alcance consiste en:

- En el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave.
- En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales".



METODOLOGÍA

De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2016-CD-OSITRAN, la tarifa que cobrará el Concesionario por el servicio especial Retiro/Colocación de Separadores Artificiales en las Bodegas de las Naves debe ser equivalente a los costos adicionales que implica su prestación. En este contexto, se ha utilizado la metodología de costos incrementales definida en el RETA de OSITRAN.

PROPUESTA DE APMT

La propuesta de APMT presentada mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.

En consideración a ello, el Concesionario propone que la tarifa por el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves se fije por operación de retiro o colocación. Así, sobre la base de una muestra constituida por dos terminales portuarios chilenos (Puerto Panul y Antofagasta Terminal Internacional), APMT obtiene una tarifa promedio de USD 5 450 por operación, la cual presenta como su propuesta tarifa.

Tarifas propuesta para el servicio retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves



Puerto Panul	Retiro separaciones artificiales	Cada una	7 000,00
Antofagasta Terminal Internacional (STI)	Confección mamparo graneles	Mamparo	3 900,00
	Promedio	Por separador artificial	5 450,00

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

PROPUESTA DE OSITRAN



Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.

De acuerdo con lo que establece el artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado. Estos tres componentes forman parte de la presente propuesta Tarifaria de OSITRAN.

Debe indicarse que mediante la Carta N°009-2016-APMT/LEG, APMT estableció como alcance del servicio especial la colocación y el retiro de separadores artificiales. Sin embargo, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG mencionó que la primera es una operación que APMT no ha realizado y que se estima no realice en el corto plazo. Por lo tanto, en la presente propuesta tarifaria solo determinaremos la tarifa por la operación de retiro de separadores artificiales.

Bajo la metodología de costos incrementales, la tarifa que determine el regulador será aquella que cubra los costos adicionales en los que incurra el concesionario por la prestación del servicio. En ese sentido, se ha determinado que por cada operación de retiro de un separador artificial el concesionario incurriría en un costo de USD 651,41 por concepto de costos operativos. Adicional a ello el concesionario debe realizar las siguientes aportaciones por los ingresos adicionales que genere, producto de la prestación del nuevo servicio especial:

- 1% de la facturación anual por concepto de aporte por regulación a OSITRAN.
- 3% de los ingresos netos mensuales al Estado Peruano (APN).
- 17,01% de las utilidades a ENAPU.
- 33,5% por pago de IR y participación de los trabajadores en las utilidades¹.

En consecuencia, si la tarifa cobrada por una operación de retiro de separadores artificiales fuera de USD 651,41, similar al costo operativo, se generarían las siguientes obligaciones de pago adicionales:



Aportaciones Adicionales (en USD)

Ingreso	651,41
Pago a APN (3%)	19,54
Pago a OSITRAN (1%)	6,51
Pago a ENAPU (17,01%)	110,80
IR y participación de trabajadores (33,5%)	218,22

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

Por lo tanto, para cubrir los costos operativos y las aportaciones adicionales, el regulador propone una tarifa por operación de retiro de separadores artificiales equivalente a USD 1 006,48.



Determinación de la tarifa (en USD)

Costos operativos	651,41
Retribución APN	19,54
Retribución OSITRAN	6,51
Retribución ENAPU	110,80
Ir y participación de trabajadores	218,22
TARIFA FINAL	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

¹ Conforme a los Estados Financieros Auditados de APMT – 2015, se considera 30% de Impuesto a la renta (en el marco del convenio de estabilidad jurídica suscrito por APMT y el Estado Peruano) y 5% de participación de trabajadores en las utilidades de APMT.

CONCLUSIONES

Mediante la Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los Servicios Estándar se utilizó la metodología de costos incrementales.

A partir de la metodología de fijación tarifaria de costos incrementales, el Regulador propone la siguiente tarifa máxima.

TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL "Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

RECOMENDACIONES

Remitir el presente informe al Consejo Directivo, para que teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas:

- Disponga la pre-publicación de la presente Propuesta de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" a brindarse en el Muelle Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, cuyo nivel y estructura tarifaria es la siguiente:

TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL "Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, y la empresa APMT.
2. El 07 de setiembre de 2015, mediante Carta N° 418-2015 APMTC/LLR, el Concesionario remitió al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), con copia al OSITRAN, su propuesta del servicio especial denominado "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
3. El 14 de octubre de 2015, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2015-CD-OSITRAN, se determinó el servicio bajo análisis califica como Servicio Especial no incluido en el Contrato de Concesión, o servicio nuevo.
4. El 19 de noviembre de 2015, el INDECOPI remitió al Concesionario, con copia a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y OSITRAN, la Carta N° 723-2015/PRE-INDECOPI que contiene su análisis de condiciones de competencia en las que se brindaría el servicio. Dicho análisis concluye que el mismo no se prestaría en condiciones de competencia.



El 09 de febrero de 2016, mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

6. De acuerdo a lo señalado en el Reglamento de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, de comprobarse la no existencia de condiciones de competencia, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) deberá proponer al OSITRAN un régimen tarifario dentro del plazo de 70 días hábiles.
7. Transcurrido el plazo señalado en el párrafo anterior, y ante la ausencia de propuesta de la APN, el 7 de marzo de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN remitió a la APN el Oficio N° 038-16-GRE-OSITRAN, mediante el cual reitera la necesidad de que en un plazo máximo de 15 días hábiles remita su propuesta de fijación tarifaria para el servicio bajo análisis.



8. Mediante Oficio N° 215-2016-APN/GG-DIPLA del 10 de marzo de 2016, la APN solicitó una ampliación del plazo de treinta (30) días útiles adicionales a los 70 días que señala la Ley N° 27943.
9. Mediante Oficio N° 039-16-GRE-OSITRAN del 15 de marzo de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN comunicó a la APN que no corresponde ampliar el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria de acuerdo a lo solicitado, puesto que ello implicaría un incumplimiento por parte del Regulador respecto los plazos establecidos en la normativa vigente para el inicio del procedimiento de fijación tarifaria.
10. El 14 de abril de 2015, se elevó a la Gerencia General el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, mediante el cual se recomienda el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria

del servicio especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

11. Mediante Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
12. Mediante Oficio Circular N°018-16-SCD-OSITRAN, recibido el 21 de abril de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN, notificó a APMT la Resolución N°018-2016-CD-OSITRAN.
13. Mediante Oficio N° 073-2016-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de junio de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimiento de información a APMT. Dicho requerimiento de información fue atendido por APMT, el 22 de junio de 2016, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG.
14. Con fecha 12 de julio de 2016, mediante Nota N° 042-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo por treinta (30) días hábiles para la presentación de la propuesta tarifaria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 56° del Reglamento General de Tarifas.
15. Mediante Memorando N° 255-2016-GG-OSITRAN, de fecha 13 de julio de 2016, la Gerencia General concedió la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
16. El 07 y 11 de julio de 2016, personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN inspeccionó las operaciones de Retiro de Separadores Artificiales en la Bodega de la Nave Tiger Hebei, realizadas en el muelle 11 del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

II. MARCO LEGAL

II.1. Del Marco Contractual

17. Respecto a la fijación tarifaria de servicios especiales no previstos en el contrato, así como de los servicios nuevos, la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

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

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



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

[El subrayado es nuestro]

18. Tal como se puede apreciar, la referida cláusula reconoce a OSITRAN como la entidad competente para el proceso de fijación tarifaria de servicios especiales no previstos en el contrato, así como de los servicios nuevos. Esto es concordante con la Cláusula 1.23.94, la cual señala que las disposiciones de OSITRAN, que incluye los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el Artículo 24 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N°044-2006-PCM (en adelante, REGO), así como los actos administrativos que emita, "...son de observancia y cumplimiento obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA."
19. Finalmente, la Cláusula 14.7 del Contrato reconoce que el Regulador "... está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen".
20. De lo expuesto, el Contrato de Concesión establece el procedimiento para la fijación de la tarifa. Asimismo, reconoce que es el OSITRAN el encargado de fijar tarifas, en concordancia con las funciones asignadas por el marco normativo, en especial la relacionada a la función reguladora en el ámbito portuario.

II.2. De las competencias del OSITRAN

21. Conforme al Artículo 6 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de creación de OSITRAN), aprobada mediante Ley N° 26917, el OSITRAN tiene atribuciones reguladoras. Asimismo, según el artículo 7, se señala que tiene como función "operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito".
22. De otro lado, el Artículo 10 del REGO, se señala que OSITRAN ejercerá las siguientes funciones: normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias.
23. De otro lado, es pertinente señalar que el numeral 21.1 del Artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), señala que le corresponde a OSITRAN:
 - (i) Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
 - (ii) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.

24. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el Artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
- (i) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN.
 - (ii) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.²
25. Como puede observarse, el marco normativo de OSITRAN como la Ley del SPN le reconocen competencia para fijar tarifas, en especial en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia.

II.3. Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

26. OSITRAN ejerce su función regulatoria siguiendo lo establecido por su Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA). En efecto, de acuerdo a lo establecido por el RETA podemos señalar que:

- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas. (Art. 5)
- El régimen tarifario regulado, es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN. (Art. 10 y 11)
- Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios que presten, derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se opongan. (Art. 9 y 24³)
- El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias



² Por otra parte, resulta ilustrativo revisar las disposiciones contenidas en la Ley del SPN respecto de los puertos o terminales privados de uso privado. Al respecto, dicho texto normativo señala lo siguiente:

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

³ Modificado por el Artículo Primero de la Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicado el 01 de febrero de 2012.

para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos. (Art. 9 y 24⁴).

- Como regla, corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (Art. 17).
- Por otro lado, la Disposición Complementaria Única - DCU - del RETA establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria, en caso la agencia de competencia concluya que no existen condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público, supuesto en el cual se dispone excepcionalmente el inicio del procedimiento de fijación tarifaria: (i) con la presentación de la propuesta tarifaria elaborada por la APN o, de ser el caso, (ii) de oficio⁵.

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

27. En virtud de lo expuesto precedentemente, podemos concluir:

- ✓ OSITRAN tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- ✓ El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión⁶, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente (p.e. si el Contrato no regulará en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).
- ✓ El RETA establece que OSITRAN deberá regular⁷ tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.

4 *Ídem.*

5 El procedimiento de actuaciones preparatoria contemplado en la mencionada DCU es el siguiente:

- (i) OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.
- (ii) Comprobada la no existencia de condiciones de competencia por INDECOPI, la APN deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI.
- (iii) Si vencido el plazo la APN no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro del plazo máximo de 70 días hábiles.

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

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

- ✓ Conforme a lo dispuesto por la cláusula 8.23 del Contrato, en el caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA).
- ✓ El Artículo 17 del RETA, el procedimiento de fijación tarifaria se inicia de oficio, por OSITRAN o, de parte, a solicitud de la Entidad Prestadora.

II.4. Del procedimiento tarifario

28. De conformidad con lo dispuesto por el RETA, el procedimiento de fijación tarifaria a iniciativa de parte, debe seguir las siguientes etapas:

a) Inicio del procedimiento a instancia de parte

29. El Art. 61 del RETA establece que la Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Asimismo, señala que mediante Resolución de Consejo Directivo se da el inicio al procedimiento de fijación tarifaria.

30. Sobre el particular, en el presente caso, observamos lo siguiente:

- ✓ El 09 de febrero de 2016, mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
- ✓ Mediante Resolución N° 018-2016-CD-OSITRAN, de fecha 19 de abril de 2016, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria.

b) Requerimientos de información

31. El Art. 55 del RETA establece que OSITRAN está facultado para requerir a la Entidad Prestadora, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora.

32. Al respecto, observamos lo siguiente en el presente procedimiento:

- ✓ Mediante Oficio N° 073-2016-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de junio de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimiento de información a APMT.
- ✓ Dicho requerimiento de información fue atendido por APMT, el 22 de junio de 2016, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG.

c) Cumplimiento de los plazos

33. Conforme a lo señalado por el Art. 56 del RETA, la Gerencia de Regulación cuenta con un plazo no mayor de 60 días hábiles, excepcionalmente prorrogables por un periodo máximo



de 30 días hábiles adicionales, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando los requisitos establecidos por el Art. 43 para la publicación de dicha propuesta tarifaria⁸.

34. Por su parte la Gerencia General contará con 5 días hábiles para evaluar el referido informe y, en caso de considerarlo conforme, someterlo a consideración del Consejo Directivo, para que dentro del plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento, aprobar, de ser el caso, la publicación de la propuesta tarifaria.
35. Sobre el particular, debemos señalar lo siguiente:
 - Con fecha 12 de julio de 2016, mediante Nota N° 042-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo por treinta (30) días hábiles para la presentación de la propuesta tarifaria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 56° del Reglamento General de Tarifas.
 - Mediante Memorando N° 255-2016-GG-OSITRAN, de fecha 13 de julio de 2016, la Gerencia General concedió la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
36. En consecuencia, podemos concluir que el trámite del presente procedimiento de fijación tarifaria ha observado los plazos establecidos por el RETA de OSITRAN.



⁸ Conforme a lo señalado por el Art. 43 del RETA, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

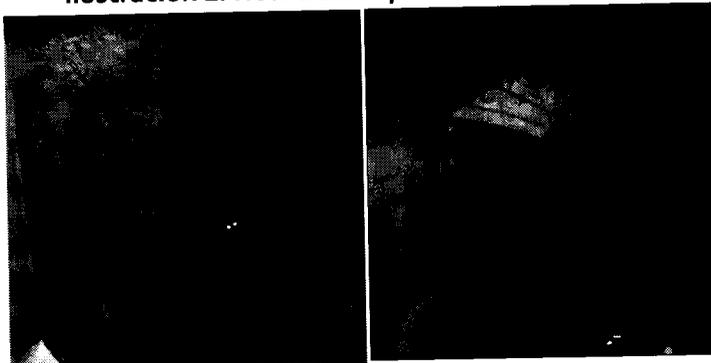
- (i) Proyecto de Resolución que apruebe la fijación.
- (ii) Exposición de motivos.
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
- (iv) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación tarifaria.
- (v) Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes.

III. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

37. Para la definición del servicio de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", se ha tomado en cuenta el alcance del servicio presentado por el concesionario en la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria. Dicho alcance consiste en:
- En el caso de retiro, desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave.
 - En el caso de colocación, embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales"
38. Los principales materiales utilizados para la separación artificial son: madera o triplay forrado con lona plástica, escuadras, clavos, tornillos, cables de acero, etc.
39. La principal actividad involucrada en este servicio especial que consiste en desarmar o armar los separadores artificiales, se realizará en las bodegas de las naves graneleras o bulk carrier, con excepción en aquellas naves graneleras que arriban para embarcar concentrados de minerales de exportación⁹.



Ilustración 1: Retiro de Separadores artificiales



Fuente: Inspección *in situ* de OSITRAN de fecha 11 de julio de 2016.

Ilustración 2: Colocación de Separadores artificiales



Fuente: Hudson Chipping Lines.



⁹ Cabe mencionar que según el informe 049-15-GRE-GSF-GAJ que sustenta la Resolución del Consejo Directivo N° 062-2015-CD-OSITRAN existe una prohibición contractual por el embarque de concentrado de minerales a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

IV. METODOLOGÍA

40. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2016-CD-OSITRAN, la tarifa que cobrará el Concesionario por el servicio especial Retiro/Colocación de Separadores Artificiales en las Bodegas de las Naves debe ser equivalente a los costos adicionales que implica su prestación. En este contexto, se utilizará la metodología de costos incrementales, la cual es definida en el Anexo I del RETA de la manera siguiente:

"I.1. Principales Metodologías de Fijación Tarifaria Costos Incrementales

Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos que se derivan de proveer un servicio adicional. El costo incremental se refiere a los costos creados por cambios discretos en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento y de gastos de capital. Si el servicio deja de prestarse, no se producen efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios.

Esta metodología puede ser utilizada, cuando los costos adicionales que impone la provisión de un servicio nuevo o la atención de un usuario adicional, son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa; o existen drivers que permiten objetivamente asignarle costos a dicho servicio."

41. La elección de la metodología de Costos Incrementales se basó en los siguientes factores:



- Para la prestación del servicio no se requiere la utilización de infraestructura adicional (amarradero y/o muelles), toda vez que el tiempo de permanencia de la nave en el muelle y/o amarradero está incluido en el Servicio Estándar a la Nave y son remunerados por la tarifa correspondiente. Por lo tanto, no es necesario realizar una distribución de costos comunes relacionados al uso de muelle y/o amarradero.
- Pueden identificarse los costos asociados directamente a la prestación del servicio bajo análisis. Por ejemplo, los materiales adicionales y el personal es fácilmente distinguible del que se utiliza para brindar el servicio estándar.

42. Dada la elección de la metodología de costos incrementales, el nivel tarifario a calcularse deberá tomar en consideración únicamente los costos adicionales en los que incurrirá APMT para prestar el servicio en cuestión.



V. PROPUESTA DE APMT

43. La propuesta de APMT presentada mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.
44. En consideración a ello, el Concesionario propone que la tarifa por el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves se fije por operación de retiro o colocación. Así, sobre la base de una muestra constituida por dos terminales portuarios chilenos (Puerto Panul y Antofagasta Terminal Internacional), APMT

obtiene una tarifa promedio de USD 5 450 por operación, la cual presenta como su propuesta tarifa (ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1
Tarifas propuesta para el servicio retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

Puerto Panul	Retiro separaciones artificiales	Cada una	7 000,00
Antofagasta Terminal Internacional (STI)	Confección mamparo graneles	Mamparo	3 900,00
	Promedio	Por separador artificial	5 450,00

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

VI. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRAN

45. Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.
46. De acuerdo con lo que establece el artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado. Estos tres componentes forman parte de la presente propuesta Tarifaria de OSITRAN.
47. Cabe indicar que para la elaboración de la presente propuesta tarifaria, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evaluó la información presentada por el Concesionario¹⁰, la misma que fue contrastada con inspecciones *in situ* en el Terminal Portuario del Callao¹¹, entrevistas vía telefónica con los usuarios que han realizado retiro de separadores artificiales¹², así como con reportes operativos de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, encontrándose las siguientes observaciones:
- La información de recursos requeridos en la prestación del servicio (tiempo y personal) y por ende de costos del servicio, remitida por APMT mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG, no se basa en un registro sino en estimaciones, a pesar de que entre la fecha de inicio del procedimiento de fijación tarifaria y la fecha de remisión de la información se realizaron operaciones de retiro de separadores artificiales. No obstante ello, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN obtuvo información real de los recursos utilizados en las



¹⁰ Carta N° 009-2016-APMT/LEG y Carta N° 325-2016-APMTC/LEG.

¹¹ Inspección de operaciones de retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave Tiger Hebei, realizadas en el muelle 11 del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, el 7 y 11 de julio del presente año.

¹² Álvaro Sánchez de Molitalia, Orlando Ganoza de Alicorp.

operaciones de retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves. Cabe indicar que dicha información, como se verá más adelante, difiere significativamente de la información proporcionada por APMT.

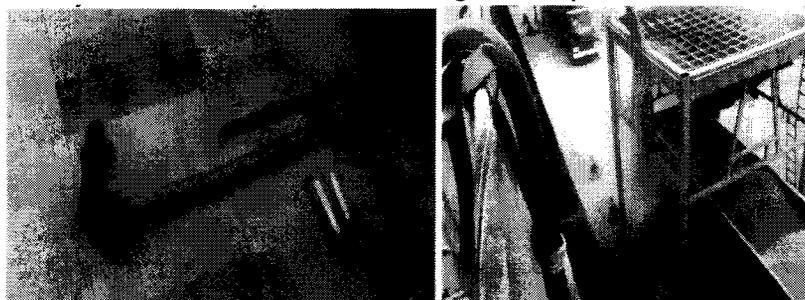
- APMT considera dentro de los costos operativos del servicio de retiro/colocación de separadores, costos relacionados a las labores de descarga de graneles. No obstante, estas actividades se encuentran dentro del alcance del servicio estándar.
- APMT señala que un elemento que no captura la metodología de costos incrementales está relacionado al costo de oportunidad por uso de muelle que genera la descarga manual, en caso las bodegas de las naves arriben con separadores. Ello en referencia a la descarga de las últimas toneladas de granel ubicadas en la parte superior del separador y que no pueden ser descargadas con el clamshell.

Sobre el particular, la posición de OSITRAN es que la descarga manual es parte del servicio estándar de graneles sólidos. Cabe recordar que, según la propuesta técnica de APMT,⁴³ aprobada por la APN, en la presente etapa de inversiones (etapa 1 y 2) el puerto debería contar con un absorbente para descargar justamente estas últimas toneladas de carga a un ritmo de 120 Toneladas/hora. Dicho absorbente ha sido utilizado en las bodegas con separadores artificiales; sin embargo, su desempeño ha mostrado serias deficiencias⁴⁴ (ver ilustración 3 y anexo 4).



Ilustración 3:

Operación de absorbente sobre bodega con separadores artificiales



Fuente: Inspección de Operaciones realizada por la GSF de OSITRAN el 23 de Junio de 2016



48. Por otro lado, debe señalarse que mediante la Carta N°009-2016-APMT/LEG, APMT estableció como alcance del servicio especial la colocación y el retiro de separadores artificiales. Sin embargo, mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG mencionó que la primera es una operación que APMT no ha realizado y estima que no realizará en el corto plazo. Por lo tanto, en la presente propuesta tarifaria solo determinaremos la tarifa por la operación de retiro de separadores artificiales.

⁴³ Expediente Técnico-Equipamiento Portuario Tolvas Autopropulsadas (HOPPERS).

⁴⁴ La Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN ha observado conforme a la Imagen 3, la manga flexible rota, derrame de la carga, entre otras observaciones.

VI.1. ESTRUCTURA TARIFARIA

49. Mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG el Concesionario menciona que el servicio en cuestión puede brindarse con grúas de la nave o grúa móvil de APMT. No obstante, para efectos de mantener una estructura tarifaria similar a la tarifa por el Servicio Estándar de Embarque o Descarga de Carga Sólida a Granel, la cual no hace distinción entre servicio con grúa de la nave o con grúa móvil de APMT, se fijará una única tarifa que incluye el uso del equipamiento de APMT.
50. Así mismo, se debe señalar que la principal modalidad de transporte marítimo de carga sólida a granel, que es el tipo de carga que puede requerir de separadores artificiales, se realiza bajo la modalidad F.I.O (*Free In and Free Out*). Bajo esta modalidad el consignatario de la carga asume los costos totales por la manipulación de la misma en el terminal. Uno de estos costos puede ser el pago por el retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave. Con base en lo anterior, la tarifa será facturada a los consignatarios de la carga o sus representantes, quien lo solicite.
51. Por último, debe precisarse que la tarifa que se establezca es una tarifa máxima o tope. En ese sentido, el Concesionario tiene la opción de cobrar tarifas menores, si lo considera pertinente de acuerdo con su política comercial.

VI.2. UNIDAD DE COBRO

52. Con relación a la unidad de cobro del servicio bajo análisis, se ha identificado las siguientes posibilidades:
- Por cuadrillas – jornada
 - Por operación
53. Al respecto, debe mencionarse que el cobro de una tarifa por cuadrillas o jornadas de trabajo generaría incentivos a sobre utilizar los recursos adicionales (mano de obra y/o equipamiento), generando una pérdida de excedente del consumidor para los usuarios. En este contexto, se propone que la unidad de cobro sea por operación que se realiza.

54. La propuesta de cobro por operación es consistente con la práctica vigente en los mercados de servicios portuarios, donde las empresas que actualmente realizan operaciones de retiro de separadores artificiales cobran por operación. Estas empresas emiten su factura a nombre del agente marítimo y éste transfiere la factura a los consignatarios. En caso la separación artificial se encuentre en una bodega con más de un usuario, como ocurrió en la bodega de la nave Tiger Hebei mencionada anteriormente, los consignatarios realizan un pago proporcional al peso de carga dentro de la bodega con separador.

VI.3. DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO

55. Como se mencionó anteriormente, para la elaboración de la presente propuesta tarifaria se evaluó la información presentada por el Concesionario mediante Carta N° 325-2016-



APMTC/LEG, la misma que fue solicitada por el Regulador mediante Oficio N° 073-2016-GRE-OSITRAN.

56. A continuación, se presenta un resumen de la información remitida por el concesionario mediante dicha Carta y posteriormente en la sección VI.3.1 se presentará la información considerada por el Regulador. Es necesario mencionar que la información de costos remitida por APMT sólo considera las actividades relacionadas al retiro de separadores de las bodegas de las naves, más no las actividades relacionadas a la colocación de los mismos.

Actividades consideradas en el servicio según APMT

- Arrumaje de la mercancía que se encuentra en la parte superior del separador artificial y que no ha sido descargada con los clamshell¹⁵. APMT señala que el arrumaje de la mercancía la hacen los estibadores utilizando palas y no un *payloader* como es lo usual. Ello debido a que el hacerlo con un *payloader*, que es el equipo utilizado para arrumar en caso no exista separador artificial, implicaría un gran riesgo de rotura o quiebre del separador con lo que las mercancías se contaminarían.
- Descarga con chinguillos. Al respecto, APMT señala que el arrumaje de la mercancía y el llenado de los chinguillos manualmente, produce que el rendimiento de la descarga disminuya significativamente. Según APMT, el rendimiento podría alcanzar entre 80 TM y 100 TM por jornada.
- Desarme de los separadores artificiales, que pueden estar compuestos de lona o plástico más madera o triplay.
- Armado de las eslingas con los materiales que componen los separadores artificiales.
- Retiro o desembarque de las eslingas que fueron armadas con los materiales del separador artificial¹⁶.
- Colocación de los materiales del que están hechos los separadores artificiales en los chutes que están cerca al muelle, donde se colocan los residuos. Luego estos materiales son llevados al centro de acopio para su posterior traslado a un relleno sanitario o destinarlo a una empresa comercializadora¹⁷.

Personal y equipamiento requerido en el servicio según APMT

Para el arrumaje y llenado de los chinguillos se requiere:

- 12 trabajadores por jornada¹⁸.
- Entre 6 y 10 jornadas de trabajo, dependiendo del tonelaje que se tenga que atender manualmente.
- En resumen, se requiere entre 576 y 960 horas-hombre.

Para el desarme de los separadores artificiales:

- 12 trabajadores por jornada.
- 2 a 3 jornadas de trabajo.

¹⁵ APMT estima entre 600 a 800 Tm.

¹⁶ APMT menciona que esta actividad puede ser realizada por la tripulación en caso ellos así lo decidan.

¹⁷ APMT menciona que esta actividad (retiro de materiales fuera de APMT) puede ser realizada por una empresa que contrata el agente marítimo.

¹⁸ Una jornada equivale a un turno de 8 horas. En APMT los turnos son: de 7am a 3pm; de 3 a 11 pm y de 11 a 7 am.

- En resumen, se requiere entre 192 y 288 horas-hombre.

Para el desembarque de las eslingas formadas con los materiales de los separadores artificiales

- 1 operador de la grúa de la nave o grúa móvil y 2 personas adicionales de apoyo (1 en bodega y otro en muelle).
- 1 jornada de trabajo.
- En resumen, se requiere de 24 horas-hombre.

57. El tiempo de uso de la grúa puede variar entre 4 a 6 horas, que es el tiempo que, según APMT, demandaría la descarga de los materiales del separador artificial. Entre los costos relacionados al uso de la grúa móvil, se menciona el gasto en combustible y los costos de mantenimiento. No obstante, APMT no presenta sustento de los mismos.

Estimación de costos operativos según APMT¹⁹

58. APMT menciona que el costo por hombre-jornada asciende a S/. 202,76. Esto incluye alimentos (S/.10), canasta navideña (S/.1,53), juguetes (S/.0,77), bono excepcional (S/.2,56) y asignación de escolaridad (S/.1,69), que son conceptos que se abonan en determinados momentos del año.
59. Considerando el costo de estibador por jornada de trabajo, APMT estima que el costo total por cada retiro de separador artificial podría variar entre S/. 20 076 y S/.32 244, que en dólares de EE.UU. (utilizando un tipo de cambio de S/. 3,34 por USD) ascendería al rango de USD. 6 011 a USD. 9 654.
60. Como se mencionó anteriormente, APMT no presenta los costos relacionados a la utilización de la grúa móvil o grúa de la nave.

Inversiones

61. Según la metodología de costos incrementales, se consideran las inversiones adicionales estrictamente necesarias para la prestación del nuevo servicio. Al respecto, APMT no ha presentado ningún tipo de inversiones.

¹⁹ Según Carta N° 325-2016-APMTC/LEG (página 1), la información de tiempo y de costos, proporcionada por APMT (...) "no está basada en un registro sino en estimaciones por lo que esta información es bastante variable además de ser solamente referencial para el caso de retiro de separadores artificiales"

VI.3.1 COSTOS OPERATIVOS

62. En los acápite siguientes, se desarrolla el análisis realizado por el Regulador para el cálculo de la tarifa de retiro de separadores artificiales.

a Actividades consideradas en el servicio

63. El Concesionario, en su solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria²⁰, presentó en su propuesta el siguiente alcance del servicio:

El servicio especial objeto de fijación tarifaria se denomina "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves". Este servicio tiene como alcance lo siguiente:

- *En el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave. En el caso de colocación, consiste en embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales. (Carta N° 009-2016-APMT/LEG)
[El subrayado es nuestro]*

64. Teniendo en cuenta esta definición, el Regulador determinó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria²¹. Por lo tanto, de las 6 actividades mencionadas posteriormente por APMT en la Carta N° 325-2016-APMTC/LEG, que según el Concesionario están relacionadas directa e indirectamente con la remoción o retiro de separadores artificiales, el Regulador ha considerado únicamente las siguientes:

- **Desarme** de los separadores artificiales, que pueden estar compuestos de lona o plástico más madera o triplay.
- **Armado de eslingas** con los materiales que componen los separadores artificiales.
- **Retiro o desembarque** de las eslingas que fueron armadas con los materiales del separador artificial.

65. Cabe indicar que las actividades de arrumaje de la mercancía y descarga con chinguillos que menciona APMT, forman parte del servicio estándar a la carga granel sólido. Del mismo modo, la actividad de trasladar los materiales con los que están hechos los residuos sólidos a un relleno sanitario, está incluido dentro del servicio de gestión de residuos (numeral 7.1.3 del tarifario de APMT).

b **Personal y equipamiento requerido**

Personal

66. Mediante inspección *in situ* realizada el 11 de Julio del 2016 en el Muelle Norte del Terminal Portuario del Callao, personal de la Gerencia de Regulación de OSITRAN observó la operación de retiro de separadores artificiales realizada en la bodega de la nave Tiger

²⁰ Carta N° 009-2016-APMT/LEG.

²¹ Dicho alcance también fue presentado por APMT a IDEPOPI para que se pronuncie sobre las condiciones de competencia (ver Carta 418-15-APMT-LLR, página 8)

Hebei, la misma que arribó a dicho terminal con 2 separadores artificiales ubicados en dos bodegas distintas²². Cabe indicar que la capacidad de carga de esta nave, medida mediante TRB (Toneladas de Registro Bruto), es superior a la capacidad promedio de las naves graneleras que han atracado en el Puerto del Callao durante el primer semestre de 2016²³.

67. En esta inspección se observó que, para desarmar un separador artificial, se utilizaron 8 estibadores en bodega y 1 estibador que dirigía a los mismos (en adelante capataz). Es decir, se utilizaron 9 trabajadores.
68. Para el desembarque de los materiales del separador artificial, participaron los 9 trabajadores antes mencionados y adicionalmente 1 operador de grúa y 1 trabajador de apoyo que recibía los materiales descargados directamente al camión receptor ubicado sobre el muelle. En total, se utilizaron en la operación de retiro de separador artificial a 11 trabajadores.
69. Según el reporte de Estado de Hechos (en inglés Statement of Facts – SOF)²⁴ de la nave Tiger Hebei, la operación de Retiro de Separadores Artificiales en la bodega 3 de dicha nave, se inició el 11 de junio a las 19:55 horas y culminó a las 24:00 horas²⁵. Es decir, toda la operación de retiro de separadores (incluyendo desarme y descarga) tomó 4 horas con 5 minutos.
70. Cabe indicar que el 25 de junio de 2016, el agente marítimo de la nave Amis Glory que también realizó una operación de retiro de separadores artificiales, reportó al Supervisor de Puertos de OSITRAN que ésta, realizada en la bodega 2 de dicha nave, tomó 3 horas con 25 minutos²⁶ (inició el 25 de junio de 2016 a las 03:35 horas y culminó a las 07:00 horas).
71. En conclusión, se ha observado que una empresa de estiba que ha realizado el servicio de retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave Tiger Hebei, nave con capacidad de carga superior al promedio de las naves graneleras que arriban al Puerto del Callao, ha requerido de 11 trabajadores y menos de una jornada.
72. Por lo tanto, se espera que APMT con personal especializado en este tipo de operaciones y con el equipamiento moderno, utilice menor o similar cantidad de recursos. Bajo un escenario conservador se espera que se requieran de 11 trabajadores y 1 jornada de trabajo.

Equipamiento

73. Mediante la inspección in situ señalada anteriormente²⁷, se observó que la descarga de los materiales del separador artificial utilizando la grúa de la nave se realizó en 1 hora con 18 minutos. Por lo tanto, se espera que con la grúa móvil del puerto el rendimiento sea similar

²² En el anexo 1, se puede apreciar las características de la nave y un resumen del Reporte de Hechos de la nave TIGER HEBEI.

²³ El TRB promedio de naves graneleras en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao en el primer semestre de 2016 fue de 25 724, en contraste con los 92 300 TRB de la nave Tiger Hebei.

²⁴ SOF, es el reporte de operaciones presentado por APMT a la Gerencia de Supervisión de OSITRAN. En dicho reporte se consigna todas las incidencias ocurridas en las operaciones. Sirve para calcular los rendimientos de descarga que alcanza APMT.

²⁵ Esta información fue validada con el Acta de Inspección levantada por personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

²⁶ Cabe indicar que el SOF de esta nave, no reporta demoras por las operaciones de retiro del separador artificial.

²⁷ Inspección realizada por personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos el 11 de julio de 2016.

o superior. En un escenario conservador, la grúa móvil debería realizar la operación en el mismo tiempo.

74. Resumiendo lo mencionado hasta ahora en cuanto a personal y equipamiento, para la prestación del servicio especial se requiere de los siguientes recursos.

Personal

- 11 trabajadores
- 1 jornada de trabajo

Equipos

- 1 grúa móvil de muelle
- 1,3 horas de trabajo.

c Estimación de costos operativos

75. Los costos operativos están determinados por el sueldo de los trabajadores (operador de grúa y estibadores) y los gastos de operación y mantenimiento de la grúa móvil de muelle (MHC).
76. Respecto a la remuneración de los trabajadores, ésta se ha estimado con base en la boleta de pago presentada por APMT²⁸, la misma que asciende a S/ 186,25 por trabajador-jornada. Los conceptos que incluye este monto son:

**Cuadro N° 2
Estimación del Costo por jornada**

Concepto	Costo por Jornada (Soles)
Jornal básico	110,16
Remuneración vacacional	9,45
Descanso semanal obligatorio	18,36
Asignación Familiar	3,27
Gratificación	18,91
Bonif. Ext. Gratif .LEY 30334	1,70
CTS	11,02
ESSALUD	12,71
SCTR	0,66
Costo total	186,25

Fuente: Boleta de Pago de APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

77. Cabe indicar que el regulador no ha considerado los costos presentados por APMT referidos a alimentos (S/.10), canasta navideña (S/.1,53), juguetes (S/.0,77), bono excepcional (S/.2,56) y asignación de escolaridad (S/.1,69), debido a que no se ha sustentado con ningún documento.

²⁸ APMT no presenta boletas de pago que distingan entre el pago de un operador de grúa y un estibador, por lo que el regulador ha considerado el mismo costo para ambos. Ver anexo 3: Boleta de pago presentada por APMT

78. Mediante la estimación de recursos requeridos y costos laborales, se ha calculado que el costo del personal en una operación de retiro de separadores artificiales asciende a S/. 2 048,75 (ver cuadro siguiente). Al utilizar un tipo de cambio de S/. 3,34 por USD²⁹ el costo estimado alcanzaría los USD 613,40.

Cuadro N° 3
Estimación de Costo del Personal en una Operación de Retiro de Separadores
Artificiales

Personal	Cantidad de personal	Jornadas requeridas	Costo por jornada (Soles)	Costo Total (Soles)
Estibador	10	1	186,25	1 862,50
Operador de Grúa	1	1	186,25	186,25
Costo de personal				2 048,75

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

79. En relación con el gasto de operación y mantenimiento de la grúa móvil (MHC), se tomará en cuenta el gasto en combustible y los gastos de mantenimiento de la misma.
80. Dado que para el presente procedimiento tarifario, APMT no ha presentado información de gasto de combustible ni tampoco gastos de mantenimiento, el Regulador ha utilizado información del "Informe de Fijación de Tarifas Máximas de por la Prestación de Servicios Especial de Re-estiba de carga fraccionada", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN (2013)³⁰, referida al gasto de combustible y gasto de mantenimiento de la grúa Liebherr - LHM 550, que es el único modelo de grúa con el que dispone actualmente APMT y que será utilizada en la prestación del presente servicio.
81. Al respecto, con base en la información proporcionada por el proveedor de la grúa móvil, la empresa Liebherr, dicho informe determinó que la grúa móvil LHM 550 consume, aproximadamente, 9,25 galones de combustible de tipo Diesel-2, por hora de trabajo. Para efectos de calcular el gasto en combustible se tomará el precio promedio del DDV5 S-50 UV en la provincia del Callao, publicado en la página web de OSINERMIN el 24 de agosto de 2016, el cual asciende a S/. 9,18 por galón.
82. En cuanto al gasto de mantenimiento, en el citado informe se determinó que se requiere de mantenimiento preventivo con intervalos de 500 horas, cuyos costos varían entre € 1 714 y € 3 009, dependiendo de las horas de uso de la grúa al año (ver cuadro N°4). El tipo de cambio utilizado para transformar el costo a soles es de S/3,72 por Euro³¹.

²⁹ Tipo de cambio promedio ponderado compra-venta de los últimos 12 meses (agosto de 2015-julio de 2016) tomado de la Superintendencia de Banca Seguros y AFP (SBS).

³⁰ OSITRAN (2013). Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de embarque/descarga de carga de proyecto en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0.

³¹ Tipo de cambio promedio ponderado compra-venta de los últimos 12 meses (agosto de 2015-julio de 2016) tomado de la Superintendencia de Banca Seguros y AFP (SBS).

Cuadro N° 4
Gastos de Mantenimiento de una Grúa Móvil

Horas de mantenimiento*	Gasto (Euros)	Gasto (Soles)	Gasto por hora (Soles)
500	1 714	6 376,08	12,75
1 000	2 495	9 281,40	9,28
1 500	1 714	6 376,08	4,25
2 000	3 009	11 193,48	5,60

* A partir de las 2500 horas los costos de mantenimiento se repiten

Fuente: Cotización Liebherr presentada por APMT (2013)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

83. Considerando la información anterior se ha calculado que el gasto de combustible y mantenimiento de la grúa móvil (MHC) en una operación de retiro de separadores artificiales asciende a S/.126,97 (ver cuadro N°5). Utilizando un tipo de cambio de S/. 3,34 por USD³² el gasto estimado es de USD 38,01.

Cuadro N° 5
Estimación de Gasto por uso de grúa móvil (MHC) en una Operación de Retiro de Separadores Artificiales

Gasto por uso de grúa (S/.)	126,97
Gasto en combustible	110,39
Horas de operación de la grúa	1,3
Galones por hora	9,25
Costo por galón (Soles)	9,18
Gasto en mantenimiento	16,58
Horas de operación de la grúa	1,30
Gasto por hora de uso (Soles)	12,75*

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

*Se estima que en 5 años, las operaciones de retiro de separadores no superará las 500 horas de uso.

84. En resumen, los costos operativos que incluyen el costo del personal (USD 613,40) y gastos en operación y mantenimiento (USD 38,01), ascienden a **USD 651,41**.

VI.3.2 TARIFA PROPUESTA

85. Bajo la metodología de costos incrementales, la tarifa que determine el Regulador será aquella que cubra los costos adicionales en los que incurra el Concesionario por la prestación del servicio. En ese sentido, en la sección anterior se ha determinado que por cada operación de retiro de un separador artificial el concesionario incurriría en un costo de USD 651,41 por concepto de costos operativos. Adicional a ello el concesionario debe realizar las siguientes aportaciones por los ingresos adicionales que genere, producto de la prestación del nuevo servicio especial:

- 1% de la facturación anual por concepto de aporte por regulación a OSITRAN³³.
- 3% de los ingresos netos mensuales al Estado Peruano (APN)³⁴.

³² Tipo de cambio promedio ponderado compra-venta de los últimos 12 meses (agosto de 2015-julio de 2016) según la Superintendencia de Banca Seguros y AFP (SBS).

³³ Cláusula 14.18 del contrato de concesión.

³⁴ Cláusula 8.26 del contrato de concesión.

- 17,01% de las utilidades a ENAPU³⁵.
- 33,5% por pago de IR y participación de los trabajadores en las utilidades³⁶.

86. En consecuencia, si la tarifa cobrada por una operación de retiro de separadores artificiales fuera de USD 651,41 similar al costo operativo, se generarían las siguientes obligaciones de pago adicionales:

Cuadro N° 6
Aportaciones adicionales (en USD)

Ingreso	651,4100
Pago a APN (3%)	19,54
Pago a OSITRAN (1%)	6,51
Pago a ENAPU (17,01%)	110,80
IR y participación de trabajadores (33,5%)	218,22

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

87. Por lo tanto, para cubrir los costos operativos adicionales y las aportaciones adicionales, el regulador propone una tarifa por operación de retiro de separadores artificiales equivalente a USD 1 006,48.

Cuadro N° 7
Determinación de la tarifa (en USD)

Costos operativos	651,41
Retribución APN	19,54
Retribución OSITRAN	6,51
Retribución ENAPU	110,80
IR y participación de trabajadores	218,22
TARIFA FINAL	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN



VII. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

88. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

(...)

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.

(...)

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el

³⁵ Anexo 21 del contrato de concesión.

³⁶ Conforme a los Estados Financieros Auditados de APMT – 2015, se considera 30% de Impuesto a la renta (en el marco del convenio de estabilidad jurídica suscrito por APMT y el Estado Peruano) y 5% de participación de trabajadores en las utilidades de APMT.

REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0). (...)"

89. El retiro de separadores artificiales es uno de los nuevos servicios especiales que se enmarcan dentro de los denominados Servicios Especiales con Tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el Concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", cada cinco años.
90. Asimismo, el contrato de concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI - X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para el periodo 2016-2021 es igual a -9,63.
91. El inicio de la explotación del Terminal Norte - Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI - X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

VIII. CONCLUSIONES

1. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
2. De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los Servicios Estándar se utilizó la metodología de costos incrementales.
3. A partir de la metodología de fijación tarifaria de costos incrementales, el Regulador propone la siguiente tarifa máxima.

Cuadro N° 8
TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

4. La tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV), siendo ésta reajustada anualmente por el factor RPI - X y revisadas cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".

IX. RECOMENDACIONES

1. Remitir el presente informe al Consejo Directivo, para que teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas:

a) Disponga la pre-publicación de la presente Propuesta de Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" a brindarse en el Muelle Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, cuyo nivel y estructura tarifaria es la siguiente:

TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL "Retiro/ colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave"

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio especial de Retiro/colocación de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga		
• Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave	Por operación	1 006,48

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JÉAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL & PROINVERSIÓN (2011). *Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales del proceso de promoción del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao*.

BEESELEY, M. y S. LITTLECHILD (1989). "The Regulation of Privatized Monopolies in the United Kingdom". En: *The Rand Journal of Economics*, Vol. 20, No. 3.

BERG, S. (2001). "Infrastructure Regulation: Risk, Return, and Performance". En: *Global Utilities* 1, Mayo de 2001, 3-10.

CHARLES RIVER ASSOCIATES (2002). *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Informe preparado para el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Desarrollo Económico de Nueva Zelanda.

DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). "Economía del transporte". Antoni Bosch, editor.

GREEN, R. y M. RODRÍGUEZ (1999). *Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A manual for Regulators*. Economic Development Institute of the World Bank. Washington, D. C.

HOTELLING (1938). "The General Welfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates" *Econometrica*, 6, 242-69.

INDECOPI (2015). *Informe Técnico N° 066-2015/ST-CLC-INDECOPI. Análisis de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores en las bodegas de las naves*.

OSITRAN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de embarque/descarga de carga de proyecto en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRAN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Restiba de carga fraccionada en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRAN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Restiba de carga rodante en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRAN (2012). *Modificación del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN*.

OSITRAN (2016). *Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN*.

OSITRAN (2016). *Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN*.



OSITRAN. *Ley 26917. Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.*

SANFORD V, Y JOHN TSCHIRHART (2008). *Natural monopoly regulation. Principles and practice.*

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA (2000). "Puertos". En: Estache, A. y G. De Rus, ed. (2000). *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores.* Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 3.

WILLIAM W. SHARKEY (2008). "*The Theory of Natural Monopoly*".



ANEXOS

Anexo 1: Reporte final SOF de la nave TIGER HEBEI



Lifting Global Trade...
APM TERMINALS

REPORTE FINAL DE OPERACIONES

NOMBRE DEL BUQUE:	TIGER HEBEI	OPERACIONES	
AGENTE DEL BUQUE:	TRABAJOS MARITIMOS S.A.	TOTAL MANE:	41 672,160
LINEA NAVERA:	CARGILL INTERNATIONAL SA	OPERACION:	DESCARGA
NUMERO DE MANIFESTO:	2016-01688	CRANE SPLIT:	3.1
CANTIDAD DE GALIAS:	4	IMAGEN REFERENCIAL DEL BUQUE	
CANTIDAD DE BODEGAS OPS. CALLAO:	5		
TOTAL CUADRILLAS:	33		

PRIMERA LINEA ATRAQUE:	05/07 15:40	INICIO DE OPERACIONES:	05/07 16:15
ULTIMA LINEA ATRAQUE:	05/07 15:55	TERMINO DE OPERACIONES:	12/07 10:55
ESCALA EN POSICION:	05/07 16:00	DESEMBARQUE DE CUADRILLA:	12/07 11:05
CUADRILLA A BORDO:	05/07 16:15	PRIMERA LINEA DESATRAQUE:	12/07 13:06
		ULTIMA LINEA DESATRAQUE:	12/07 13:35

REPORTE DE OPERACIONES POR TURNOS

BODEGAS

TOTAL MANE ESTADO

	05/07 16:15	06/07 11:30	05/07 16:45	05/07 22:30	05/07 16:15						TOTAL TONELADAS	TONELADAS x HORA
INICIO OPS BODEGA	05/07 16:15	06/07 11:30	05/07 16:45	05/07 22:30	05/07 16:15							
TERMINO OPS BODEGA	06/07 11:30	10/07 13:15	12/07 10:55	06/07 02:20	09/07 21:45							
TOTAL MANIFESTADO BODEGA	11 600,000	4 005,000	12 820,160	2,000	13 245,000							
TIPO DE CARGA	TRIGO CWRS 11,600.00 T.M.	TRIGO CWRS 4,005.000 T.M.	TRIGO CWAD 8,805.160 T.M. TRIGO CWRS 4,015.000 T.M.	TRIGO CPSR 2,000 T.M.	TRIGO CPSR 6,645.000 T.M. TRIGO CWRS 6,600.000 T.M.							
CONDICION DE BODEGA	BARRE	BARRE	BARRE	BARRE	BARRE							
TURNO DE ACUMULADO	1	2	3	4	5	6	7	8			41 612,660	321,87

TOTAL SALDO POR BODEGA

	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL
			-9,458	-180,274	289,232				59,500

■ Separador artificial



Fuente: APMT

Anexo 2: Reporte de operaciones del turno 11

 ESTADO DE HECHOS										
BUQUE:	TIGER HEBEI				TOTAL OPERACION:	41 672,160				
GRUPO:					TOTAL TONELADAS:	26 301,738				
INICIO DE TURNO:	08/07 23:00				CUADRILLAS:	2				
TURNO:					FIN DE TURNO:	09/07 07:00				
					BALANCE:	15 370,422				
					ETC:					
REPORTE DE OPERACIONES DEL TURNO 11										
BODEGA	TOTAL MANIFESTADO	TONELADAS ANTES DEL TURNO	INICIO DE TURNO	FIN DE TURNO	DEMORAS	TIEMPO TRABAJADO	TOTAL TONELADAS	TOTAL TONELADAS EN EL TURNO	TONELADAS x HORA	BALANCE
1	11 600,000	11 600,000			0:00	0:00	0,000			0,000
2	4 005,000	596,954			0:00	0:00	0,000			3 408,046
3	12 820,160	7 358,090	08/07 23:00	09/07 07:00	2:00	6:00	127,500			5 394,570
4	2,000	182,274			0:00	0:00	0,000			-180,274
5	13 245,000	6 415,830	08/07 23:00	09/07 07:00	7:40	0:20	21,090	148,590	46,92	6 808,080
6	0,000	0,000			0:00	0:00	0,000			0,000
7	0,000	0,000			0:00	0:00	0,000			0,000
8	0,000	0,000			0:00	0:00	0,000			0,000

Fuente y Elaboración: APMT



Anexo 3: Boleta de pago de Personal de APMT

APM TERMINALE
RUC: 20543083608
Av. Construcción Raygada N° 211

TRABAJADORES PORTUARIOS
(LEY No. 27066 D.S. 003-2003-TR)

BOLETA DE PAGO JUNIO
Semana 23 Del 01/06/2016 al 07/06/2016

APELLIDOS Y NOMBRES :
DNI :
CARGO : Estibador
REGISTRO PORTUARIO :
AREA/DEPARTAMENTO :
SISTEMA DE PENSIONES : SFP
N° C.U.S.P. :

F.INGRESO : 01/06/2012

REMUNERACION		DESCUENTOS	
JORNAL BASICO	24 330.48	ONP	55.08
REMUNERACION VACACIONAL	28.35	DESCUENTO CUOTA SINDICAL	3.00
DESCARGO SEMANAL OBLIGATORIO	55.09	DSCTO. ABEL. BONO ALIMENTO	140.00
ASIGNACION FAMILIAR	9.81	DSCTO. PRESTAMO ESCOLAR	98.00
GRATIFICACION	56.79	DSCTO. PRÉST. DIC 15	30.00
BONIF. EXT. GRATIF. LEY 30334	5.11		
CTS	33.07		
PRESTACION ALIMENTACION (PROV)	140.00		
TOTAL INGRESOS		TOTAL DE DESCUENTOS	
698.64		278.08	
NETO A PAGAR		APORTES DEL EMPLEADOR	
380.56		ESSALUD	
		38.14	
		SCTR	
		1.97	
		TOTAL APORTES	
		40.11	

LABORES EFECTUADAS				
FECHA	TURNO	ESPECIALIDAD	NAVE	REMUNERACION
2016-06-03	15:00-23:00	ESTIBADOR	EARTH OCEAN	110.16
2016-06-05	07:00-15:00	ESTIBADOR	ELITE FAITH	110.16
2016-06-07	07:00-15:00	ESTIBADOR	APORO APH	110.16

N° de Cargadores: 0.00

Firma del Empleador



Diego de la Puente
Head of Legal & Labor Relations
APM TERMINALE CALABRITA

Firma del Trabajador

Recibo Conforme



Anexo 4: Acta de Inspección de Operaciones

ACTA DE INSPECCIÓN DE OPERACIONES

Fecha: Jueves 23 de junio de 2016

1. Nombre de la Entidad Prestadora: APM Terminals Callao S.A.

2. Nombre y cargo de los representantes del OSITRAN

- Santiago Perona Alvarez Supervisor de Operaciones
- Hanz Vilcapoma Virrueta Supervisor de Operaciones

3. Nombre y cargo del representante de APM Terminals Callao S.A. (APMTC)

- Andre Robilliard Gerente de Asuntos Regulatorios

4. Materias de inspección

Solicitud de Información relacionado con adquisición de equipamiento portuario e inspección de operaciones del Muelle 11.

Fecha 23 de junio de 2016,

- A las 11 a.m. se solicitó al señor André Robilliard que nos entregue copia de los comprobantes de adquisición (facturas) del equipamiento portuario adquirido como parte de las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2 de la Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.
- Al respecto, el señor Robilliard nos indicó lo siguiente: "La información contable solicitada debe ser recopilada tanto de archivos internos como externos, a fin de poder atender el requerimiento efectuado. Para lo cual considera que en un plazo de 10 días hábiles podrá proporcionar una respuesta al respecto"
- Luego de la solicitud de información relacionada con los referidos comprobantes de adquisición de equipamiento, se consultó cuáles son las especificaciones técnicas del equipo absorbente de granos considerado en el Expediente Técnico, dado que se observó que solo se menciona como especificaciones técnicas del referido equipo absorbente que éste tiene una capacidad de 120 toneladas/hora.
- Sobre la segunda consulta, APMTC mencionó que el absorbente de granos cumple con la especificación técnica aprobada en el Expediente Técnico. A solicitud de OSITRAN, APMTC hizo entrega de una copia del manual de instrucciones del equipo absorbente de granos marca VIGAN.
- A las 12:50 horas, se observó en el Muelle 11 las operaciones de descarga de la nave AMIS GLORY mediante la utilización del equipo absorbente móvil marca VIGAN, durante las operaciones de descarga con el referido equipo se observó que una parte de la manga flexible de succión del absorbente, posicionado dentro de la bodega del buque, se encontraba roto en uno de sus extremos (ver foto N° 1), y que fue cambiado por otro accesorio para reiniciar operaciones. Adicionalmente, se observó derrames de la carga



Acta de Inspección de Operaciones de fecha 23 de junio de 2016

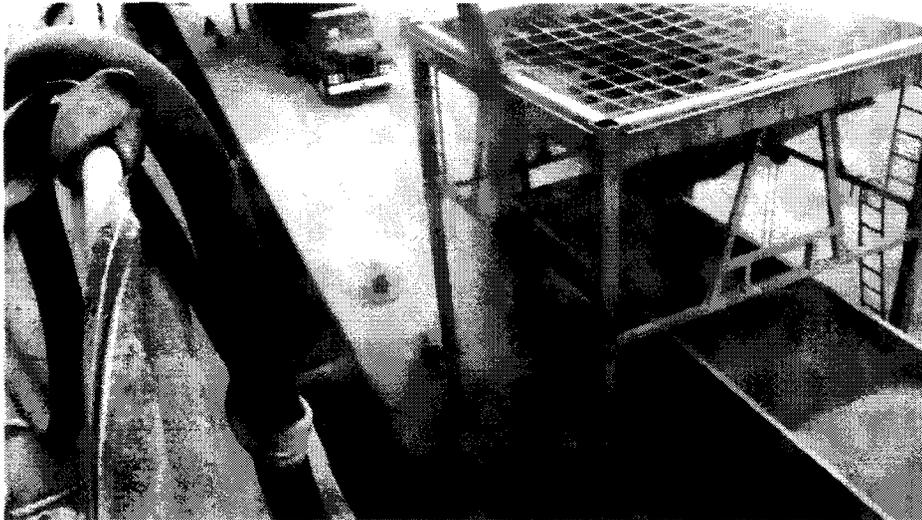
Página 1 de 2

(hacia muelle y hacia mar) durante el procedimiento de llenado de camión con el equipo absorbente empleándose una tolva, como se puede apreciar en la foto N° 2.

Foto N° 1: Manga flexible de succión ubicado en bodega, roto en uno de sus extremos.



Foto N° 2: Procedimiento de descarga con equipo absorbente. (ver derrame de la carga)



Comentarios de los representantes de APM Terminals Callao S.A.

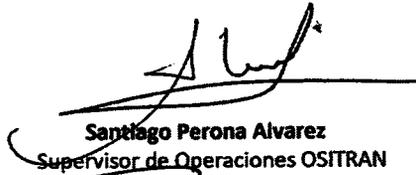
El señor Robillard no contestó los comentarios por las inspectoras respecto de las operaciones del muelle 11.

6. Firmas

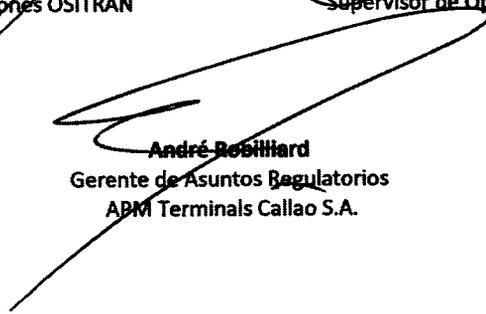
Siendo las 5:15 p.m. del 23 de junio de 2016, firman en señal de conformidad, los siguientes representantes de OSITRAN Y APM Terminals Callao S.A.



Hanz Vilcapoma Virudeta
Supervisor de Operaciones OSITRAN



Santiago Perona Alvarez
Supervisor de Operaciones OSITRAN



André Robillard
Gerente de Asuntos Regulatorios
APM Terminals Callao S.A.

