

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 002-2017-CD-OSITRAN

Lima, 18 de enero de 2017

VISTOS:

El Informe "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 N° 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 N° 27332 y modificada mediante Ley N° 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 N° 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 N° 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° 046-16-CD-OSITRAN, de fecha 26 de octubre 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 14 de noviembre 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 25 de noviembre de 2016, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 046-16-CD-OSITRAN, se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada;

Que, dentro del plazo establecido, se recibieron los comentarios de APM Terminals Callao S.A., CONUFDI, ANATEC y ADM. Asimismo, de manera extemporánea, se recibieron los comentarios de la APN;

Que, mediante Nota N° 059-16-GRE-OSITRAN, de fecha 22 de diciembre de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General el Informe de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro 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, en el citado Informe se concluye entre otros puntos lo siguiente:

- 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".
- Mediante Oficio N° 0073-2016-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario información vinculada a la cantidad de personal adicional, el número de operaciones y la descripción detallada de la secuencia de actividades, para efectos del cálculo de la tarifa de colocación de separadores. No obstante ello, en su carta de respuesta al referido requerimiento (Carta N° 325-2016-APMTC/LEG), el Concesionario no remitió lo solicitado, indicando que la actividad de colocación es una operación que APMT no ha realizado y estima que no realizará en el corto plazo.
- Al respecto se debe tener presente que de acuerdo con el principio de Costo-Beneficio establecido en el RETA, la intervención del Regulador a través de la fijación de una tarifa, se debe realizar teniendo en cuenta criterios de regularidad del servicio y evolución de demanda. Teniendo en cuenta todo lo indicado, en el presente caso no se procederá a fijar una tarifa por el servicio de colocación de separadores, habida cuenta que el Concesionario no ha proporcionado la información para ello. Cabe indicar que en la propuesta del Regulador no se consignó una tarifa por el servicio de colocación de separadores, justamente por la carencia de la información antes indicada.
- 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 del Servicio Especial materia del presente Informe se utilizó la metodología de costos incrementales.
- A partir de la metodología de fijación tarifaria de costos incrementales, el Regulador establece la tarifa máxima de USD 759,37 sin IGV por operación de retiro de separadores artificiales.
- La tarifa fijada tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV), siendo ésta reajustada anualmente por el factor RPI - X y revisada cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".
- 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 de Retiro 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 Consejo Directivo en su sesión de fecha 18 de enero de 2017.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Determinar la Tarifa del Servicio Especial “Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave”, de conformidad con los montos señalados en el siguiente cuadro:

**TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
“Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave”**

| Estructura tarifaria | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|-------------------------|
| Servicio especial de Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave – en función a la carga | | |
| <ul style="list-style-type: none">Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave | Por operación | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

Artículo 2°.- La tarifa a que se refiere el artículo 1° entrará 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°.- Para efectos de la actualización anual tarifaria corresponde incluir al servicio “Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves” dentro de la canasta “Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel”.

Artículo 4°.- 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 5°.- 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 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

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



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

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

Lima, diciembre de 2016

ÍNDICE

| | |
|---|----------------|
| RESUMEN EJECUTIVO..... | 3 |
| I. ANTECEDENTES | 7 |
| II. MARCO LEGAL | 9 |
| II.1. Del Marco Contractual | 9 |
| II.2. De las competencias del OSITRAN..... | 10 |
| II.3. Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN | 11 |
| II.4. Del procedimiento tarifario | 12 |
| III. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL | 15 |
| IV. METODOLOGÍA | 16 |
| V. PROPUESTA DE APMT..... | 17 |
| VI. COMENTARIOS DE APMT A LA PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRAN | ¡ERROR! |
| MARCADOR NO DEFINIDO. | |
| VII. DETERMINACIÓN DE TARIFA DE OSITRAN..... | 17 |
| VII.1. ESTRUCTURA TARIFARIA..... | 20 |
| VII.2. UNIDAD DE COBRO..... | 21 |
| VII.3. DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO..... | 21 |
| VII.3.1 COSTOS OPERATIVOS | 23 |
| VII.3.2 TARIFA..... | 28 |
| VIII. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES | 28 |
| IX. CONCLUSIONES | 29 |
| X. RECOMENDACIONES | 30 |
| RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA..... | 32 |
| ANEXOS..... | 34 |
| ANEXO 1: REPORTE FINAL SOF DE LA NAVE TIGER HEBEI | 34 |
| ANEXO 2: REPORTE DE OPERACIONES DEL TURNO 11..... | 35 |
| ANEXO 3: BOLETAS DE PAGO DE PERSONAL DE APMT..... | 36 |
| ANEXO 4: ACTA DE INSPECCIÓN DE OPERACIONES | 42 |
| ANEXO 5: COSTO DEL COMBUSTIBLE..... | 45 |



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 2016, 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".

El 31 de agosto de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General la propuesta de Fijación Tarifaria del servicio especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves". Dicha propuesta fue presentada en audiencia pública el 25 de noviembre de 2016.

El 01 de diciembre de 2016, APMT, CONUFDI, ANATEC y ADM, emitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria elaborada por el Regulador. Posteriormente, el 06 de diciembre de 2016 la APN emitió comentarios a la citada propuesta de fijación tarifaria.

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 presentó como su propuesta tarifa.

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

| Terminal Portuario | Denominación servicio | Unidad de cobro | Tarifa |
|--|----------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| Puerto Panul | Retiro separaciones artificiales | Cada una | 7 000,00 |
| Antofagasta Terminal Internacional (STI) | Confeción mamparo graneles | Mamparo | 3 900,00 |
| Promedio | | Por separador artificial | 5 450,00 |

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

DETERMINACIÓN DE LA TARIFA 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 Fijación 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, tal como se especificó en el Informe para comentarios, en la fijación 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 729,00 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).

Por lo tanto, para cubrir los costos operativos y las aportaciones adicionales, el Regulador ha determinado una tarifa por operación de retiro de separadores artificiales equivalente a USD 759,37.

Determinación de la tarifa (en USD)

| | |
|---------------------|---------------|
| Costos operativos | 729,00 |
| Retribución APN | 22,78 |
| Retribución OSITRAN | 7,59 |
| TARIFA FINAL | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN



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 determina la siguiente tarifa máxima.



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

| Estructura tarifaria | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|----------------------------|
| Servicio especial de Retiro 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 | 759,37 |

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:

- a) Disponga la publicación de la presente Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro 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 son los siguientes:

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

| Estructura tarifaria | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|----------------------------|
| Servicio especial de Retiro 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 | 759,37 |

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.
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 2016, 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.
17. Mediante Nota N° 050-2016-GRE-OSITRAN, de fecha 31 de agosto de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, la propuesta de fijación tarifaria del Servicio Especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
18. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2016-CD-OSITRAN de fecha 26 de octubre de 2016, se dispuso la publicación en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en la web institucional de OSITRAN, de la citada propuesta tarifaria.
19. Mediante publicación en el Diario "El Peruano" de fecha 14 de noviembre, el OSITRAN convocó a la Audiencia Pública para la presentación de la propuesta tarifaria del Servicio Especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", la misma que se llevó a cabo el 25 de noviembre del 2016.
20. El 01 de diciembre de 2016, APM Terminals, CONUFDI, ANATEC y ADM, emitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria elaborada por el Regulador. Posteriormente, el 06 de diciembre de 2016, mediante Oficio N°939-2016-APN/GG-DIPLA, la APN emitió sus comentarios.



II. MARCO LEGAL

II.1. Del Marco Contractual

21. 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]

22. 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."

23. 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".

24. 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

25. 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".
26. 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.
27. 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.
28. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
- (i) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN.
 - (ii) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.¹
29. 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.

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

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

II.3. Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

30. 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 24²)
- El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos. (art. 9 y 24³).
- 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 oficio⁴.



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

³ *Ídem.*

⁴ El procedimiento de actuaciones preparatoria contemplado en la mencionada DCU es el siguiente:

- (i) OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.
- (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.

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.

31. 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 Concesión ⁵, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrolladas parcialmente (p.e. si el Contrato no regulará en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).
- ✓ El RETA establece que OSITRAN deberá regular⁶ tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- ✓ Conforme a lo dispuesto por 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

32. 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

33. 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.

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

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

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

- ✓ 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

35. 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.
36. 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

37. 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 tarifaria⁷.
38. 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.
39. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el art. 57 del RETA, los interesados contarán con un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria, para efectos de presentar al OSITRAN sus comentarios, observaciones o aportes.



⁷ 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.

40. De otro lado, la Gerencia de Regulación contará con un plazo de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo de presentación de comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General el Informe que sustente las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación Tarifaria, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente. Por su parte, en un plazo de cinco (5) días hábiles, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo.

41. 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.
- Mediante Nota N° 050-2016-GRE-OSITRAN, de fecha 31 de agosto de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, la propuesta de fijación tarifaria del Servicio Especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2016-CD-OSITRAN de fecha 26 de octubre de 2016, se dispuso la publicación en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en la web institucional de OSITRAN, de la citada propuesta tarifaria.
- Mediante publicación en el Diario "El Peruano" de fecha 14 de noviembre de 2016, el OSITRAN convocó a la Audiencia Pública para la presentación de la propuesta tarifaria del Servicio Especial "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", la misma que se llevó a cabo el 25 de noviembre del 2016.
- El 01 de diciembre de 2016, APM Terminals, CONUFDI, ANATEC y ADM, emitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria elaborada por el Regulador. Posteriormente, el 06 de diciembre de 2016, mediante Oficio N°939-2016-APN/GG-DIPLA, la APN emitió sus comentarios.

42. En relación a los comentarios formulados por la APN, es necesario indicar que los mismos fueron realizados de manera extemporánea, considerando que el plazo para que los interesados remitan sus comentarios a la referida propuesta tarifaria venció el 01 de diciembre de 2016; sin perjuicio de ello, se debe indicar que, para efectos del presente caso, dichos comentarios serán considerados en virtud de los principios de verdad material⁸ e

8 "Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

(...)"



informalismo⁹, establecidos en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, de acuerdo con los cuales: i) la autoridad debe verificar en todo momento los hechos que sirven de sustento para sus decisiones, debiendo adoptar todas las medidas probatorias necesarias, ii) el procedimiento no debe ser afectado por aspectos formales que desfavorezcan a los administrados, más aún cuando ello no agravia el interés público.

43. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, debe indicarse que los comentarios de la APN, así como los de los otros interesados, de acuerdo con el RETA, tienen carácter no vinculante para OSITRAN.
44. Luego de todo lo indicado, podemos concluir que el trámite del presente procedimiento de fijación tarifaria ha observado lo establecido en el RETA de OSITRAN, correspondiendo que el presente Informe sea elevado al Gerente General.

III. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

45. 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"

46. Los principales materiales utilizados para la separación artificial son: madera o triplay forrado con lona plástica, escuadras, clavos, tornillos, cables de acero, etc.

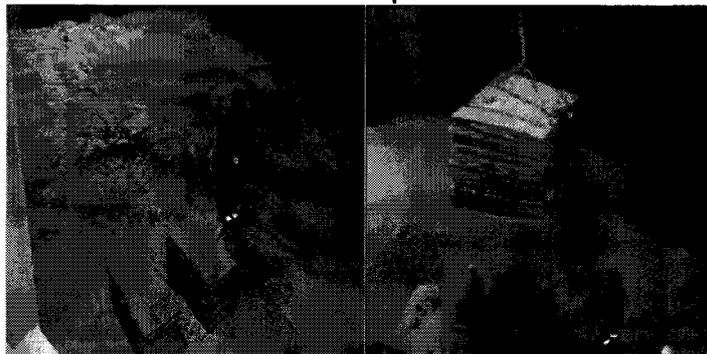
47. La principal actividad involucrada en este servicio especial que consiste en desarmar o armar los separadores artificiales, se realizará en las bodegas de las naves graneleras o bulk carrier, con excepción en aquellas naves graneleras que arriban para embarcar concentrados de minerales de exportación¹⁰.



⁹ "Principio de informalismo.- Las normas de procedimiento deben ser interpretadas en forma favorable a la admisión y decisión final de las pretensiones de los administrados, de modo que sus derechos e intereses no sean afectados por la exigencia de aspectos formales que puedan ser subsanados dentro del procedimiento, siempre que dicha excusa no afecte derechos de terceros o el interés público."

¹⁰ 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 par el embarque de concentrado de minerales a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

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.

IV. METODOLOGÍA

48. 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:

"1.1. 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."

49. 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 tarifa propuesta (ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1

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

| Terminal Portuario | Denominación servicio | Unidad de cobro | Tarifa |
|--|----------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| 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. DETERMINACIÓN DE TARIFA 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.
47. Cabe indicar que para la elaboración de la presente fijación tarifaria, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evaluó la información presentada por el Concesionario¹¹, la misma que fue contrastada con inspecciones *in situ* en el Terminal Portuario del Callao¹², entrevistas vía telefónica con los usuarios que han realizado retiro de separadores artificiales¹³, 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 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,¹⁴ 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 deficiencias¹⁵ (ver ilustración 3 y anexo 4).

¹¹ Carta N° 009-2016-APMT/LEG, Carta N° 325-2016-APMTC/LEG y Carta N°655-2016-APMTC/LEG.

¹² 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.

¹³ Álvaro Sánchez de Molitalia, Orlando Ganoza de Alicorp.

¹⁴ Expediente Técnico-Equipamiento Portuario Tolvas Autopropulsadas (HOPPERS).

¹⁵ 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.

**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

- Del mismo modo, APMT señala que existe un costo de oportunidad generado por el retiro (desarme, apilamiento y descarga) de los separadores artificiales, toda vez que el tiempo que demora esta operación podría haber sido dedicado a seguir descargando carga sólida a granel. Al respecto, debemos señalar que la metodología de costos incrementales sólo considera los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación y de mantenimiento, dado que los gastos de capital se encuentran ya cubiertos con las tarifas por el servicio estándar.
48. Por otro lado, debe señalarse que mediante Carta N°009-2016-APMT/LEG, APMT estableció como alcance del servicio especial, la colocación y el retiro de separadores artificiales.
49. Al respecto, se debe tener presente que mediante Oficio N° 0073-2016-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario información vinculada a la cantidad de personal adicional, el número de operaciones y la descripción detallada de la secuencia de actividades, para efectos del cálculo de la tarifa de colocación de separadores.
50. No obstante ello, en su carta de respuesta al referido requerimiento (Carta N° 325-2016-APMTC/LEG), el Concesionario no remitió lo solicitado, indicando que la actividad de colocación es una operación que APMT no ha realizado y estima que no realizará en el corto plazo.
51. Al respecto se debe tener presente que de acuerdo con el principio de Costo-Beneficio establecido en el RETA¹⁶, la intervención del Regulador a través de la fijación de una tarifa, se debe realizar teniendo en cuenta criterios de regularidad del servicio y evolución de demanda.



¹⁶ El principio de costo-Beneficio en el RETA establece lo siguiente:

Principio de Costo-Beneficio: La intervención regulatoria del OSITRAN, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros.

52. Teniendo en cuenta todo lo indicado, en el presente caso no se procederá a fijar una tarifa por el servicio de colocación de separadores, habida cuenta que el Concesionario no ha proporcionado la información para ello, pese al requerimiento efectuado por el Regulador. Cabe indicar que en la propuesta del Regulador no se consignó una tarifa por el servicio de colocación de separadores, justamente por la carencia de la información antes indicada.

VI.1. ESTRUCTURA TARIFARIA

53. 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, el Regulador fijará una única tarifa que incluye el uso del equipamiento de APMT, ello teniendo en cuenta lo siguiente:

- Conforme a la cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, es potestad de APMT organizar la prestación de servicios. Es decir, APMT puede decidir utilizar sus propias grúas o contratar equipo de terceros, según lo crea conveniente.

8.1 (...)

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento.

- Desde el punto de vista operativo, el servicio de Retiro de Separador Artificial es complementario al Servicio Estándar de descarga de granel sólido, en el sentido que no se puede iniciar el retiro de los separadores artificiales si es que antes no se ha retirado la carga a granel ubicada en la parte superior del separador, y no puede continuarse con la descarga de la carga a granel sólida ubicada en la parte inferior del separador si no se ha retirado el separador artificial. Es por ello que la tarifa por el servicio de Retiro de Separador Artificial debe mantener una estructura similar a la estructura del Servicio Estándar.
- En ese sentido, la tarifa por el Servicio Estándar de Embarque o Descarga de Carga Sólida a Granel no hace distinción entre servicio con grúa de la nave o con grúa móvil de APMT.

54. Asimismo, debe señalarse 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.

55. 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

56. Con relación a la unidad de cobro del servicio bajo análisis, se ha identificado las siguientes posibilidades:
- Por cuadrillas – jornada
 - Por operación
57. 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 establece que la unidad de cobro sea por operación que se realiza.
58. El 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

59. 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.

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 clamshell¹⁷. 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.

¹⁷ APMT estima entre 600 a 800 Tm.

- 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 artificial¹⁸.
- 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 comercializadora¹⁹.

Personal y equipamiento requerido en el servicio según APMT

Para el arrumaje y llenado de los chinguillos se requiere:

- 12 trabajadores por jornada²⁰.
- 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.
- 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.

61. 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 APMT²¹

62. 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.

¹⁸ APMT menciona que esta actividad puede ser realizada por la tripulación en caso ellos así lo decidan.

¹⁹ APMT menciona que esta actividad (retiro de materiales fuera de APMT) puede ser realizada por una empresa que contrata el agente marítimo.

²⁰ 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.

²¹ 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"

63. 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.
64. Como se mencionó anteriormente, APMT no presenta los costos relacionados a la utilización de la grúa móvil o grúa de la nave.

Inversiones

65. 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.

VI.3.1 COSTOS OPERATIVOS

66. 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

67. El Concesionario, en su solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria²², 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 el 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]

68. Teniendo en cuenta esta definición, el Regulador determinó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria²³. 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.

²² Carta N° 009-2016-APMT/LEG.

²³ 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)



69. 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.
70. Por otra parte, el costo del manipuleo, transferencia y disposición de los residuos generados a partir de la prestación del servicio no puede cobrarse a los usuarios a través del Servicio Especial "Gestión de Residuos", toda vez que éste es un servicio que se brinda a la nave y cuyo alcance incluye no solo la gestión de desechos sólidos, sino también su recolección a bordo de la nave y desembarque, actividades que no se brindarían en el presente caso y que, por tanto, no deben ser asumidas por los consignatarios de la carga.

b Personal y equipamiento requerido

Personal

71. 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 Hebei, la misma que arribó a dicho terminal con 2 separadores artificiales ubicados en dos bodegas distintas²⁴. 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 2016²⁵.
72. 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.
73. 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.
74. Según el reporte de Estado de Hechos (en inglés Statement of Facts – SOF)²⁶ 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 horas²⁷. Es decir, toda la operación de retiro de separadores (incluyendo desarme y descarga) tomó 4 horas con 5 minutos.
75. 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

²⁴ En el anexo 1, se puede apreciar las características de la nave y un resumen del Reporte de Hechos de la nave TIGER HEBEI.

²⁵ 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.

²⁶ 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.

²⁷ Esta información fue validada con el Acta de Inspección levantada por personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

de Puertos de OSITRAN que ésta, realizada en la bodega 2 de dicha nave, tomó 3 horas con 25 minutos²⁸ (inició el 25 de junio de 2016 a las 03:35 horas y culminó a las 07:00 horas).

76. En conclusión, el servicio de retiro de separadores artificiales, ha requerido de 11 trabajadores y 3,8 horas en promedio.
77. 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. Este escenario conservador, además de cubrir la posibilidad de atender operaciones relativamente más difíciles que requieran más de 3,8 horas, está en línea con la modalidad de contratación de los trabajadores portuarios que por requerimientos sindicales deben ser contratados por un jornal de 8 horas como mínimo.

Equipamiento

78. Mediante la inspección in situ señalada anteriormente²⁹, 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 o superior. En un escenario conservador, la grúa móvil debería realizar la operación en el mismo tiempo.
79. 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

80. 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).
81. Respecto a la remuneración de los trabajadores, ésta se ha estimado con base en la boleta de pago presentada por APMT, la misma que se muestra en el cuadro siguiente³⁰:

²⁸ Cabe indicar que el SOF de esta nave, no reporta demoras por las operaciones de retiro del separador artificial.

²⁹ Inspección realizada por personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos el 11 de julio de 2016.

³⁰ En base a la nueva información proporcionada por APMT mediante Carta N°655-2016-APMTC/LEG y en línea con el comentario de la APN (ver matriz de comentario) el cual manifiesta que existen diferencias entre el salario de un estibador y el de un operador de grúa, se ha realizado una actualización de cálculo de los costos vinculados a dicho personal.



Cuadro N° 2
Estimación del Costo por jornada

| Concepto | Costo por Jornada Estibador (Soles) | Costo por Jornada Operador de Grúa (Soles) |
|-------------------------------|-------------------------------------|--|
| Jornal básico | 110,16 | 133,86 |
| Remuneración vacacional | 9,45 | 11,48 |
| Descanso semanal obligatorio | 18,36 | 22,31 |
| Asignación Familiar | 3,27 | 3,98 |
| Gratificación | 18,91 | 22,98 |
| Bonif. Ext. Gratif .LEY 30334 | 1,7 | 2,07 |
| CTS | 11,02 | 13,4 |
| ESSALUD | 12,71 | 15,45 |
| SCTR | 0,66 | 0,91 |
| Alimentos | 10 | 10 |
| Canasta Navideña | 1,53 | 1,53 |
| Juguetes | 0,77 | 0,77 |
| Bono excepcional | 2,56 | 2,56 |
| Asignación Escolaridad | 1,69 | 1,69 |
| Bono amanecida | 5,2 | 5,2 |
| Costo total | 207,99 | 248,19 |

Fuente: Boleta de Pago de APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

82. 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/. 328,09 (ver cuadro siguiente). Al utilizar un tipo de cambio de S/. 3,34 por USD³¹ el costo estimado alcanzaría los USD 697,03.

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 | 207,99 | 2 079,90 |
| Operador de Grúa | 1 | 1 | 248,19 | 248,19 |
| Costo de personal | | | | 2 328,09 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

83. 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.
84. Dado que para el presente procedimiento tarifario, APMT no ha sustentado fehacientemente la 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)³², referida al gasto de combustible y gasto de mantenimiento de la grúa Liebherr - LHM 550,

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).

³² 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.

que es el único modelo de grúa con el que dispone actualmente APMT y que será utilizada en la prestación del presente servicio.

85. 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 trabajo³³.
86. Para efectos de calcular el gasto en combustible se utilizará el precio de S/. 7,5 por galón, el cual se sustenta en la factura presentada por APMT.
87. 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 Euro³⁴.

**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.

88. 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/.106,77 (ver cuadro N°5). Utilizando un tipo de cambio de S/. 3,34 por USD³⁵ el gasto estimado es de USD 31,97.

**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/.) | 106,77 |
| Gasto en combustible | 90,19 |
| Horas de operación de la grúa | 1,30 |
| Galones por hora | 9,25 |
| Costo por galón (Soles) | 7,5 |
| 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.

³³ Mediante Carta N°655-2016-APMTC/LEG, APMT menciona que el consumo promedio de la grúa móvil (MHC) es de 24,28 galones por hora. Esta información no ha sido tomada en cuenta por el Regulador debido a que APMT no ha documentado su afirmación, es decir, no ha remitido comprobantes de pago, el manual de especificaciones técnicas o cualquier otro documento que acredite el gasto en combustible.

³⁴ 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).

³⁵ 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).



89. En resumen, los costos operativos que incluyen el costo del personal (USD 697,03) y gastos en operación y mantenimiento (USD 31,97), ascienden a **USD 729,00**.

VI.3.2 TARIFA

90. 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 729,00 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 OSITRAN³⁶.
 - 3% de los ingresos netos mensuales al Estado Peruano (APN)³⁷.
91. Cabe señalar que conforme a lo manifestado por la APN y de manera similar como se ha procedido en los procedimientos de fijación tarifaria de los servicios especiales de re-estiba de carga fraccionada, re-estiba de carga rodante y embarque/descarga de carga de proyecto, en los que se utilizó la metodología de costos incrementales, no debe considerarse el pago a ENAPU y el pago de Impuesto a la Renta, que son pagos que dependen de la generación de utilidades.
92. 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 759,37.

Cuadro N° 6
Determinación de la tarifa (en USD)

| | |
|---------------------|---------------|
| Costos operativos | 729,00 |
| Retribución APN | 22,78 |
| Retribución OSITRAN | 7,59 |
| TARIFA FINAL | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN



VII. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

93. 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.

(...)

³⁶ Cláusula 14.18 del contrato de concesión.

³⁷ Cláusula 8.26 del contrato de concesión.

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 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).

(...)"

94. 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 (tope) que podrá cobrar el Concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI – X", cada cinco años.
95. 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.
96. 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.
97. Cabe precisar que, de conformidad con la Resolución del Consejo Directivo N°030-2016-CD-OSITRAN, el Concesionario puede aplicar las tarifas tope a cuatro canastas de servicio:
- Servicios regulados a la nave
 - Servicios regulados a la carga en contenedores
 - Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel
 - Servicios regulados a pasajeros
98. Dada esta composición de canastas, para efectos de la actualización anual tarifaria corresponde incluir al servicio "Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves" dentro de la canasta "Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel".



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. Se debe tener presente que mediante Oficio N° 0073-2016-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario información vinculada a la cantidad de personal adicional, el número de operaciones y la descripción detallada de la secuencia de actividades, para efectos del cálculo de la tarifa de colocación de separadores. No obstante ello, en su carta de respuesta al referido requerimiento (Carta N° 325-2016-APMTC/LEG), el Concesionario no remitió lo

solicitado, indicando que la actividad de colocación es una operación que APMT no ha realizado y estima que no realizará en el corto plazo.

3. Al respecto se debe tener presente que de acuerdo con el principio de Costo-Beneficio establecido en el RETA, la intervención del Regulador a través de la fijación de una tarifa, se debe realizar teniendo en cuenta criterios de regularidad del servicio y evolución de demanda. Teniendo en cuenta todo lo indicado, en el presente caso no se procederá a fijar una tarifa por el servicio de colocación de separadores, habida cuenta que el Concesionario no ha proporcionado la información para ello. Cabe indicar que en la propuesta del Regulador no se consignó una tarifa por el servicio de colocación de separadores, justamente por la carencia de la información antes indicada.
4. 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 del Servicio Especial materia del presente Informe se utilizó la metodología de costos incrementales.
5. A partir de la metodología de fijación tarifaria de costos incrementales, el Regulador establece la siguiente tarifa máxima.

Cuadro N° 7
TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave"

| Estructura tarifaria | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|----------------------------|
| Servicio especial de Retiro 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 | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

6. 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 revisada cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".
7. Para efectos de la actualización anual tarifaria corresponde incluir al servicio "Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves" dentro de la canasta "Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel".

IX. RECOMENDACIONES

1. Remitir el presente informe al Consejo Directivo, para que teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas:
 - i) Disponga la publicación de la presente Fijación Tarifaria del servicio especial "Retiro 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 de separadores artificiales en la bodega de la nave"**

| Estructura tarifaria | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|----------------------------|
| Servicio especial de Retiro 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 | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

ii) 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 revisada cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".

iii) Para efectos de la actualización anual tarifaria corresponde incluir al servicio "Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves" dentro de la canasta "Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel"

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

**OSITRAN
GERENCIA GENERAL**

PROVEIDO N° : 3727 - 2016 - 06,

PARA :SCD

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

FECHA : 30/12/16



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 Wealfare 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 Re-estiba 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 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*".



ANEXOS

Anexo 1: Reporte final SOF de la nave TIGER HEBEI

Lifting Global Trade
APM TERMINALS

REPORTE FINAL DE OPERACIONES

| | | | |
|----------------------------------|-------------------------|--------------------|-------------|
| OPERACIONES | TIGER HEBEI | OPERACIONES | |
| OPERACIONES DE CARGA | DEPARTAMENTO/PAIS/BUQUE | OPERACIONES | EL OPERADOR |
| OPERACIONES DE DESCARGA | CARROJIL INTERNAZIONALE | OPERACIONES | DESCARGA |
| OPERACIONES DE TRANSFERENCIA | ESTACION | OPERACIONES | SI |
| OPERACIONES DE MANTENIMIENTO | 1 | | |
| OPERACIONES DE REPARACION | 2 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 3 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 4 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 5 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 6 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 7 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 8 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 9 | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | 10 | | |

MANTENIMIENTO DE DIAGN.

| | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|--|
| OPERACIONES DE CARGA | 05/07 16:15 | 06/07 11:30 | 05/07 16:15 | 05/07 22:30 | 06/07 26:15 | | |
| OPERACIONES DE DESCARGA | 06/07 11:30 | 10/07 13:15 | 12/07 10:55 | 06/07 02:20 | 09/07 21:45 | | |
| OPERACIONES DE TRANSFERENCIA | | | | | | | |
| OPERACIONES DE MANTENIMIENTO | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |
| OPERACIONES DE OTRAS ACTIVIDADES | | | | | | | |

REPORTE DE OPERACIONES POR TURNOS

SOLERA

TOTAL MANIFESTADO

| | | | | | | | | |
|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|--|--------------------------|---|---|---|---------------------------------|
| TIPO DE SOLERA | 05/07 16:15 | 06/07 11:30 | 05/07 16:15 | 05/07 22:30 | 06/07 26:15 | | | |
| TIPO DE SOLERA | 06/07 11:30 | 10/07 13:15 | 12/07 10:55 | 06/07 02:20 | 09/07 21:45 | | | |
| TOTAL MANIFESTADO SOLERA | 11600000 | 4005000 | 12829160 | 2000 | 12245000 | | | |
| TIPO DE CARGA | TRIGO CWRS 11.600.000 T.M. | TRIGO CWRS 4.005.000 T.M. | TRIGO CWRS 8.805.160 T.M. TRIGO CWRS 4.013.000 T.M. | TRIGO CPSP 2.000 T.M. | TRIGO CPSP 6645.000 T.M. TRIGO CWRS 5.600.000 T.M. | | | TOTAL TONELADAS 41612,960 |
| CONDICION DE CARGA | BARRE | BARRE | BARRE | BARRE | BARRE | | | TONELADAS 321,87 |
| TURNOS | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| ACUMULADO | 11600000 | 4005000 | 12829160 | 182274 | 12995798 | | | |

TOTAL 14.700 TON SOLERA

| | | | | | | | | |
|---|---|--------|----------|---------|---|---|---|--------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | TOTAL |
| | | -9,458 | -180,274 | 249,232 | | | | 39,500 |

■ Separador artificial

Fuente: APMT



Anexo 2: Reporte de operaciones del turno 11

|  ESTADO DE HECHOS | | | | | | | | | | |
|--|-------------------|---------------------------|-----------------|------------------|-------------|------------------|-----------------|-----------------------------|------------------|-----------|
| BUQUE: | TIGER HEBEI | | | TOTAL OPERACION: | 41 672,160 | | | | | |
| GRUPO: | | | | CUADRILLAS: | 2 | | | | | |
| INICIO DE TURNO: | 08/07 23:00 | | | FIN DE TURNO: | 09/07 07:00 | | | | | |
| TURNO: | | | | ETC: | | | | | | |
| | | | | TOTAL TONELADAS: | 26 301,738 | | | | | |
| | | | | BALANCE: | 15 370,422 | | | | | |
| 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 | | | 5 334,570 |
| 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: Boletas de pago de Personal de APMT

APM TERMINALS

TRABAJADORES PORTUARIOS
(LEY No. 27864 D.S. 003/2003/TF)

R.C. 204402888
Av. Constitución Legado N°113

BOLETA DE PAGO

Período: 23 DE JUNIO 2016 A 07/06/2016

Apellido y Nombre: _____
 DNI: _____
 Cargo: Embudo F. INGRESO: 01/07/2012
 Registro Portuario: _____
 Área Departamento: _____
 Sistema de Pensiones: OAP
 N° C.U.S.P.A.: _____

| REMUNERACION | | DESCUENTOS | | |
|--------------------------------|----|---------------|------------------------------|---------------|
| JORNAL BASICO | 24 | 130.40 | OAP | 55.00 |
| REMUNERACION VACACIONAL | | 25.25 | DESCUENTO CUOTA GENERAL | 1.00 |
| DESCANSO SEMANAL OBLIGATORIO | | 55.29 | DISCTO. ADEL. BONO ALIMENTO | 140.00 |
| ASIGNACION FAMILIAR | | 5.51 | DISCTO. PRESTAMO ESCOLAR | 50.00 |
| GRATIFICACION | | 56.72 | DISCTO. PRÉST. ORO 15 | 20.00 |
| BONIF. EXT. GRATIF. LEY 20134 | | 5.16 | | |
| CTS | | 21.07 | | |
| PRESTACION ALIMENTACION (PROV) | | 140.00 | | |
| TOTAL INGRESOS | | 458.64 | TOTAL DE DESCUENTOS | 276.00 |
| NETO A PAGAR | | 182.64 | APORTES DEL EMPLEADOR | |
| | | | ESSALUD | 16.14 |
| | | | ACTR | 1.97 |
| | | | TOTAL APORTES | 18.11 |

| LABORES EFECTUADAS | | | | |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| FECHA | TURNO | ESPECIALIDAD | NAVE | REMUNERACION |
| 2016-06-03 | 15:00-21:00 | ESTIBADOR | EARTH OCEAN | 110.16 |
| 2016-06-05 | 07:00-15:00 | ESTIBADOR | ELITE PAFIN | 110.16 |
| 2016-06-07 | 07:00-15:00 | ESTIBADOR | ARCO APM | 110.16 |

N° de Copias: 0/00

Firma del Empleador

[Firma]

Gerente de la Flota
Unidad de Logística y Operaciones
APM TERMINALS S.A.S. SA

Firma del Trabajador

[Firma]

Fecha: _____



Boleta de pago por alimentos de un operador de grúa de nave (muestra)

BOLETA DE PAGO AGOSTO (LEY No. 27066 D.S. 000-2000-TR)

Semana 31 Del 28/07/2016 al 02/08/2016

APM TERMINALE
 RUC: 20543063006
 Av. Central de Lima Pasajada N°111

APellidos y Nombres : ██████████
 DNI : ██████████
 Cargo / Área / Departamento : Grúa Portuaria / Operaciones /
 Registro Portuario : ██████████
 Sistema de Pensiones : SNP

FINDESO : 05/08/2012
 N° C.U.S.P.P.

| REMUNERACION | | DESCUENTOS | | |
|--|-------------|--------------------------|------------------------------|---------------|
| JORNAL BÁSICO | 24 | 401.50 | ONP | 125.83 |
| REMUNERACIÓN VACACIONAL | | 84.85 | INTEGRALES CAE | 100.72 |
| HORAS TRABAJO EN FERMADO | 0 | 207.72 | DESCUENTO COOP. ABLANTES | 107.26 |
| DESCANSO SEMANAL OBLIGATORIO | | 127.10 | DESCUENTO CUOTA SENCAL | 4.00 |
| ASIGNACIÓN FAMILIAR | | 12.00 | ADEL. P. ALMORZOS MES ANTE | 150.00 |
| RENTERO / DEVENGADO | | 83.70 | DECTO. PROFESIONARIO ESCOLAR | 46.80 |
| GRATIFICACIÓN | | 120.37 | | |
| BONIF. EXT. ANIVERSARIO Y BONA | | 11.84 | | |
| OTROS | | 75.20 | | |
| P. ALMORZOS MES ANTERIOR | | 150.00 | | |
| TOTAL INGRESOS | | 1,334.35 | TOTAL DE DESCUENTOS | 527.80 |
| NETO A PAGAR | | 806.55 | APORTES DEL EMPLEADOR | |
| | | | ESSALUD | 87.31 |
| | | | ECTR | 2.28 |
| | | | TOTAL APORTES | 89.57 |
| LABORES EFECTUADAS | | | | |
| FECHA | TURNO | ESPECIALIDAD | NAVE | REMUNERACION |
| 2016-07-26 | 15:00-23:00 | GRUERO | NAVIOS SOLER | 133.86 |
| 2016-07-28 | 07:00-15:00 | PORTALONERO | MSC CHANNE | 133.86 |
| 2016-07-31 | 07:00-15:00 | GRUERO | SHARPNES | 133.86 |
| 2016-08-01 | 15:00-23:00 | PORTALONERO | MSC TAMARA | 133.86 |
| | | N° de Congelados: | 0.00 | |
|  Oficina de Liquidación y Pago de Salarios Puerto de Callao S. Labor Terminal APM TERMINALE S.A.S. | | | Recibí Conforme | |



Nota: El pago de S/ 150 por alimentos que se muestra correspondió a un operador de grúa por 15 turnos de trabajo. No obstante, y como ya se mencionó, en caso hubiera sido un estibador, el pago de alimentos por 15 turnos de trabajo también habría ascendido a S/ 150.

Boleta de pago por bono excepcional de un operador de grúa de nave (muestra)

APM TERMINALE

TRABAJADORES PORTUARIOS
(LEY No. 27866 D.S. 003-2003-TR)

RUC: 20543083888
Av. Contralmirante Raygada Nº111

BOLETA DE PAGO JUNIO

Semana 23 Del 03/06/2015 al 09/06/2015

APELLIDOS Y NOMBRES :
DNI :
CARGO :
REGISTRO PORTUARIO :
AREA/DEPARTAMENTO :
SISTEMA DE PENSIONES :
Nº C.I.U.S.P.P. :

[REDACTED]
[REDACTED]
Grueo/Winchero
[REDACTED]
SNP

| REMUNERACION | | DESCUENTOS | |
|----------------------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|
| JORNAL BÁSICO | 32 514.84 | ONP | 97.61 |
| REMUNERACIÓN VACACIONAL | 44.26 | DESCUENTO CUOTA SINDICAL | 4.00 |
| DESCANSO SEMANAL OBLIGATORIO | 86.66 | ADELANTO BONO CIERRE PLIEGO | 1,600.00 |
| ASIGNACIÓN PARTICIPAR | 11.54 | OSCTD. PRÉST. ESC. | 50.00 |
| BONO POR CIERRE DE PLIEGO | 1,600.00 | | |
| BONO PARRANDERA | 5.00 | | |
| GRATIFICACIÓN | 88.58 | | |
| CTS | 51.64 | | |
| TOTAL INGRESOS | 2,402.52 | TOTAL DE DESCUENTOS | 1,751.61 |
| | | APORTES DEL EMPLEADOR | |
| | | ESSALUD | 67.58 |
| | | SCTR | 4.72 |
| NETO A PAGAR | 650.91 | TOTAL APORTES | 72.30 |

| LABORES EFECTUADAS | | | | |
|--------------------|-------------|--------------|----------------|--------------|
| FECHA | TURNO | ESPECIALIDAD | NAVE | REMUNERACION |
| 2015-06-08 | 15:00-23:00 | GRUERO | KOMI REEMPLAZO | 128.71 |
| 2015-06-08 | 07:00-15:00 | GRUERO | FORTUNE BIRD | 128.71 |
| 2015-06-09 | 23:00-07:00 | GRUERO | COUGA | 128.71 |
| 2015-06-09 | 07:00-15:00 | GRUERO | COUGA | 128.71 |

Nº de Congelados: 0.00

Firma del Empleador

Firma del Trabajador

[Signature]
Marlene Cecilia Negrelle Bardales
Gerente de Recursos Humanos
APM TERMINALS CALLAO S.A.

Recibi Conforme

Nota: El pago de S/. 1,600 por cierre de pliego que se muestra correspondió a un operador de grúa. No obstante, y como ya se mencionó, el pago que se le ha efectuado a un estibador por este concepto también ha ascendido a S/. 1,600.



Boleta de pago por asignación de escolaridad (muestra)

APM TERMINALE

TRABAJADORES PORTUARIOS
(LEY No. 27866 D.S. 003-2003-TR)

RUC: 20543083888
Av. Contratante Raygada N°111

1

BOLETA DE PAGO FEBRERO

Semana 6 Del 03/02/2016 al 09/02/2016

APELLIDOS Y NOMBRES : [REDACTED]
 DNI : [REDACTED] F.INGRESO : 05/09/2012
 CARGO : Guerrero/Wincho.
 REGISTRO PORTUARIO : [REDACTED]
 AREA/DEPARTAMENTO :
 SISTEMA DE PENSIONES : SNP
 N° C.U.S.P.P. :

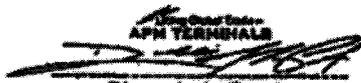
| REMUNERACION | | DESCUENTOS | |
|-----------------------------------|-----------------|------------------------------|---------------|
| JORNAL BÁSICO | 32 535.44 | ONP | 89.48 |
| REMUNERACIÓN VACACIONAL | 46.00 | DESCUENTO COOP. ATLANTIS | 112.25 |
| DESCANSO SEMANAL OBLIGATORIO | 90.12 | DESCUENTO CUOTA SINDICAL | 4.00 |
| ASIGNACIÓN FAMILIAR | 14.64 | DCTO. PRÉST. DIC 15 | 50.00 |
| ASIGNACIÓN POR ESCOLARIDAD | 457.60 | | |
| PREMIUM ESCOLAR | 1,800.00 | | |
| BONO ANAHECIDA | 1 5.20 | | |
| GRATIFICACIÓN | 92.05 | | |
| BONIF. EXT. GRATIF. LEY 30334 | 8.28 | | |
| CTS | 53.66 | | |
| TOTAL INGRESOS | 2,799.89 | TOTAL DE DESCUENTOS | 255.73 |
| | | APORTES DEL EMPLEADOR | |
| | | ESSALUD | 61.95 |
| | | SCTR | 3.22 |
| NETO A PAGAR | 2,544.16 | TOTAL APORTES | 65.17 |

| LABORES EFECTUADAS | | | | |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| FECHA | TURNO | ESPECIALIDAD | NAVE | REMUNERACION |
| 2016-02-03 | 07:00-15:00 | GRUERO | MICHAEL S | 133.86 |
| 2016-02-04 | 15:00-23:00 | GRUERO | SIMGE AKSOY | 133.86 |
| 2016-02-05 | 23:00-07:00 | GRUERO | ROBLE N | 133.86 |
| 2016-02-09 | 07:00-15:00 | GRUERO | SIMGE AKSOY | 133.86 |

N° de Congelados: 0.00

Firma del Empleador

Firma del Trabajador


 Diego de la Puente
 Head of Legal & Labor Relations
 APM TERMINALE CALLAO S.A.

Recibi Conforme



Boleta de pago por canasta navideña y juguetes (muestra)

Living Global Trade.
APM TERMINALS

TRABAJADORES PORTUARIOS
(LEY No. 27866 D.S. 003-2003-TR)

RUC: 20543083888
Av. Contratista Raygada N°111

1

BOLETA DE PAGO DICIEMBRE Semana 50 Del 09/12/2015 al 15/12/2015

APELLIDOS Y NOMBRES : XXXXXXXXXX
 DNI : XXXXXXXXXX
 CARGO : Guerrero/Winchoero
 REGISTRO PORTUARIO : XXXXXXXXXX
 AREA/DEPARTAMENTO : XXXXXXXXXX
 SISTEMA DE PENSIONES : SNP
 N° C.U.S.P. :

| REMUNERACION | | DESCUENTOS | |
|-------------------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|
| JORNAL BÁSICO | 16 267.72 | ONP | 44.32 |
| REMUNERACIÓN VACACIONAL | 22.78 | RENTA STA COT. | 171.22 |
| DESCANSO SEMANAL OBLIGATORIO | 44.63 | DESCUENTO CUOTA SINDICAL | 2.00 |
| ASIGNACIÓN PATELOR | 5.72 | ENTREGA DE CANASTA | 832.00 |
| CANASTA NAVIDEÑA | 1 832.00 | | |
| GRATIFICACIÓN | 19.39 | | |
| BONIF. EXT. GRATIF. LEY 30334 | 4.10 | | |
| CTS | 26.58 | | |
| TOTAL INGRESOS | 1,249.17 | TOTAL DE DESCUENTOS | 1,049.54 |
| | | APORTES DEL EMPLEADOR | |
| | | ESSALUD | 30.68 |
| | | SCTR | 1.55 |
| NETO A PAGAR | 199.63 | TOTAL APORTES | 32.23 |

| LABORES EFECTUADAS | | | | |
|--------------------|-------------|--------------|----------------------|--------------|
| FECHA | TURNO | ESPECIALIDAD | NAVE | REMUNERACION |
| 2015-12-09 | 07:00-15:00 | GUERO | E.R BERGAMO ADICIONA | 133.86 |
| 2015-12-10 | 07:00-15:00 | GUERO | TTM SUCCESS REEMPLAZ | 133.86 |

N° de Congelados: 0.00

| | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">Firma del Empleador</p> <div style="text-align: center;">  Mariela Cecilia Negretón Bardales Gerente de Recursos Humanos APM TERMINALS CALLAO S.A. </div> | <p style="text-align: center;">Firma del Trabajador</p> <p style="text-align: center;">Recibi Conforme</p> |
|--|--|



Boleta de pago de un operador de grúa de nave (muestra)

TRABAJADORES PORTUARIOS
(LEY No. 27806 D.S. 003-2003-TR)

APM TERMINAL S

BOLETA DE PAGO AGOSTO

1

RUC: 20543083968
Av. Contralmirante Raygada N°111

Semana 33 Del 10/08/2016 al 16/08/2016

APELLIDOS Y NOMBRES

F. INGRESO : 06/08/2012

DNI

CARGO / AREA/DEPARTAMENTO

Grúero/Portuero / OPERACIONES /

REGISTRO PORTUARIO

SNP

N° C.U.S.P.P.

| REMUNERACION | | DESCUENTOS | | |
|-------------------------------|----|------------|--------------------------|--------|
| JORNAL BASICO | 32 | 536.44 | CNP | 90.84 |
| REMUNERACION VACACIONAL | | 48.88 | RENTA STA CAT. | 63.84 |
| DESCANSO SEMANAL OBLIGATORIO | | 60.88 | DESCUENTO COOP. ATLANTIS | 107.26 |
| ASIGNACION FAMILIAR | | 13.08 | DESCUENTO CUOTA SINDICAL | 4.00 |
| BONO AMANECIDA | 2 | 10.40 | DSCTO. PRESTAMO ESCOLAR | 40.00 |
| GRATIFICACION | | 93.17 | | |
| BONIF. EXT. GRATIF. LEY 30034 | | 8.30 | | |
| CTS | | 54.32 | | |
| | | | TOTAL DE DESCUENTOS | 305.94 |
| | | | APORTES DEL EMPLEADOR | |
| | | | ESSALUD | 62.08 |
| | | | SCTR | 1.24 |
| | | | TOTAL APORTES | 63.32 |
| TOTAL INGRESOS | | 852.36 | | |
| NETO A PAGAR | | 546.72 | | |



| LABORES EFECTUADAS | | | | REMUNERACION |
|--------------------|-------------|--------------|--------------------|--------------|
| FECHA | TURNO | ESPECIALIDAD | NAVE | |
| 2016-08-10 | 23:00-07:00 | GRUERO | GENCO ARDENNES | 133.86 |
| 2016-08-11 | 15:00-23:00 | GRUERO | GLOBAL HOSPITALITY | 133.86 |
| 2016-08-12 | 23:00-07:00 | GRUERO | GLOBAL HOSPITALITY | 133.86 |
| 2016-08-16 | 15:00-23:00 | GRUERO | ORIENT LUCKY | 133.86 |

Nº de Congelados: 0.00


 Recibi 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 ubicada en bodega, roto en uno de sus extremos.

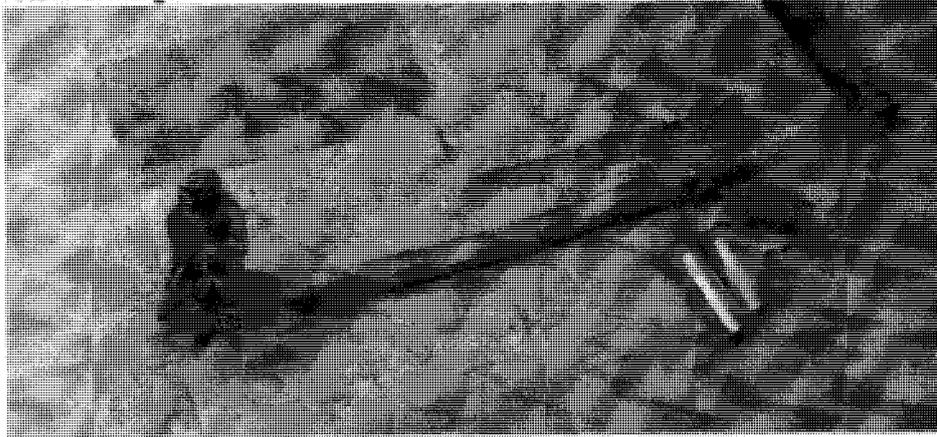
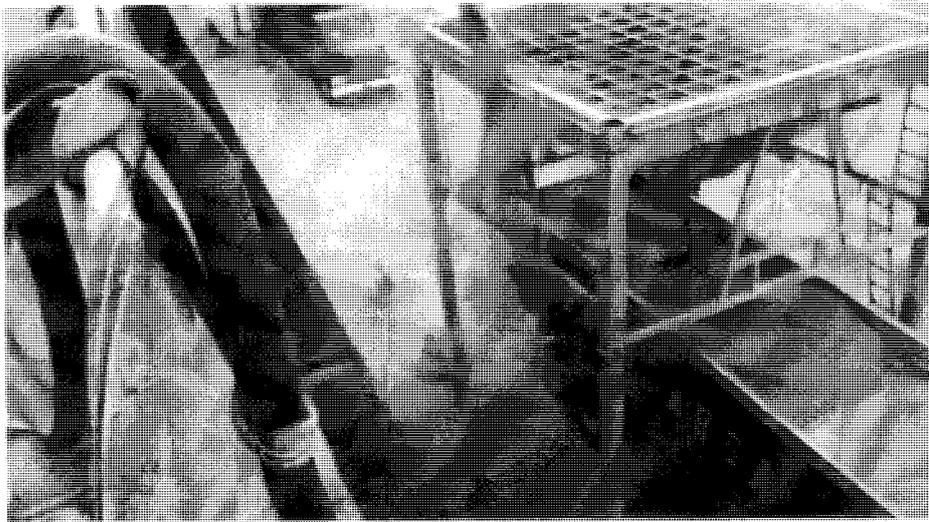


Foto N° 2: Procedimiento de descarga con equipo absorbente. (ver derrame de la carga)



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

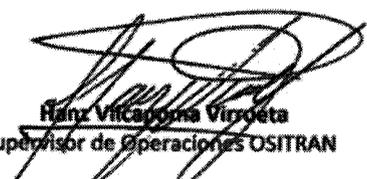
Domingo 2 de 7

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

El señor Rob. Alvarado no está cobrado por las importaciones respecto de las operaciones del mes de 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.


Hans Vicuña Virveta
Supervisor de Operaciones OSITRAN


Santiago Perona Alvarez
Supervisor de Operaciones OSITRAN


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



Anexo 5: Costo del combustible

Figura N° 6

02 - I 2016004363

R.U.C. 20566214823

0001 - N° 001550
001 - 1590

INVERSIONES MIDO S.A.C.
 Av. Del Pinar N° 152 - Of. 605
 Urb. Chacarilla del Estanque
 Santiago de Surco - Lima - Lima
 Telf.: 683-2391 / 683-2392
 E-mail: comarcha@inversionesmido.com
 www.inversionesmido.com

Fecha de Emisión: 13 de Agosto de 2016 R.U.C.: 20547083000

Beneficiario: **APM TERMINALS CALLAO S.A.** Cúpo de Rembolso: 004-80

Dirección: **AV. CONTRALMIANTE RAYGADA N° 111 CALLAO**

| CANT. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | VALOR UNITARIO | | | | | | |
|--|------------------|---|----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------|---------------|--------------|
| 2,000 | DIESEL 05 (S-05) | 2,000 | 15,000.00 | | | | | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>APM TERMINALS CALLAO UNIDAD DE CONTRALMIANTE RAYGADA</p> <p>N° DE RECEPCIÓN: 23 ABO. 2016</p> <p>FECHA: 23 ABO. 2016</p> <p>N° DE FOLIO: _____ RECEP: _____</p> </div> | | | | | | | | | |
| RECIBIDO | | | | | | | | | |
| FORMA DE PAGO: CANCELADO | | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">SUB-TOTAL:</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">S/ 15,000.00</td> </tr> <tr> <td>IGV 18%:</td> <td style="text-align: right;">S/ 2,800.00</td> </tr> <tr> <td>TOTAL:</td> <td style="text-align: right;">S/ 18,400.00</td> </tr> </table> | | SUB-TOTAL: | S/ 15,000.00 | IGV 18%: | S/ 2,800.00 | TOTAL: | S/ 18,400.00 |
| SUB-TOTAL: | S/ 15,000.00 | | | | | | | | |
| IGV 18%: | S/ 2,800.00 | | | | | | | | |
| TOTAL: | S/ 18,400.00 | | | | | | | | |

CANCELAO

Lima, de _____ de 20__

ADQUIRENTE O USUARIO



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FIJACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL: "RETIRO/COLOCACIÓN DE SEPARADORES ARTIFICIALES EN LAS BODEGAS DE LAS NAVES" A SER BRINDO EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO.

I. 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 2016, 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".



El 31 de agosto de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General la propuesta de Fijación Tarifaria del servicio especial de "Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves". Dicha propuesta fue presentada en audiencia pública el 25 de noviembre de 2016.

El 01 de diciembre de 2016, APMT, CONUFDI, ANATEC y ADM, emitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria elaborada por el Regulador. Posteriormente, el 06 de diciembre de 2016 la APN emitió comentarios a la citada propuesta de fijación tarifaria.

II. 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”.

III. 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.

IV. 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 presentó como su propuesta tarifa.

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

| Terminal Portuario | Denominación servicio | Unidad de cobro | Tarifa |
|--|----------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| 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. DETERMINACION DE TARIFA 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 Fijación Tarifaria de OSITRAN.

Se debe tener presente que mediante Oficio N° 0073-2016-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario información vinculada a la cantidad de personal adicional, el número de operaciones y la descripción detallada de la secuencia de actividades, para efectos del cálculo de la tarifa de colocación de separadores. No obstante ello, en su carta de respuesta al referido requerimiento (Carta N° 325-2016-APMTC/LEG), el Concesionario no remitió lo solicitado, indicando que la actividad de colocación es una operación que APMT no ha realizado y estima que no realizará en el corto plazo.

Al respecto se debe tener presente que de acuerdo con el principio de Costo-Beneficio establecido en el RETA, la intervención del Regulador a través de la fijación de una tarifa, se debe realizar teniendo en cuenta criterios de regularidad del servicio y evolución de demanda. Teniendo en cuenta todo lo indicado, en el presente caso no se procederá a fijar una tarifa por el servicio de colocación de separadores, habida cuenta que el Concesionario no ha proporcionado la información para ello. Cabe indicar que en la propuesta del Regulador no se consignó una tarifa por el servicio de colocación de separadores, justamente por la carencia de la información antes indicada.

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 729,00 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).

Por lo tanto, para cubrir los costos operativos y las aportaciones adicionales, el Regulador ha determinado una tarifa por operación de retiro de separadores artificiales equivalente a USD 759,37.

Determinación de la tarifa (en USD)

| | |
|---------------------|---------------|
| Costos operativos | 729,00 |
| Retribución APN | 22,78 |
| Retribución OSITRAN | 7,59 |
| TARIFA FINAL | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

VI. 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".

Se debe tener presente que mediante Oficio N° 0073-2016-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario información para el cálculo de la tarifa de colocación de separadores. No obstante, en su carta de respuesta (Carta N° 325-2016-APMTC/LEG), el Concesionario no



remitió lo solicitado. En tal sentido, en el presente caso no se procederá a fijar una tarifa por el servicio de colocación de separadores, habida cuenta que el Concesionario no ha proporcionado la información para ello.

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 del Servicio Especial materia del presente Informe se utilizó la metodología de costos incrementales.

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

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

| Estructura tarifaria | Unidad de cobro | Tarifa (en USD sin IGV) |
|--|-----------------|----------------------------|
| Servicio especial de Retiro 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 | 759,37 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

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 revisada cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".

Para efectos de la actualización tarifaria corresponde incluir al servicio "Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves" dentro de la canasta "Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel"

Lima, diciembre de 2016





MATRIZ DE COMENTARIOS
Fijación tarifaria del servicio especial de Retiro/Colocación de Separadores Artificiales en las Bodegas de las Naves"

| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|-------------|-------------------------|--------------------------------|--|---|
| Metodología | APM Terminals | Carta N°655-2016- APMTC/LEG | <p>Costo de oportunidad no considerado por OSITRAN</p> <p>"El principal cuestionamiento que se realiza a la metodología seleccionada por OSITRAN es que esta no considera el alto costo de oportunidad de muelle que genera el retirar separadores artificiales. Este costo de oportunidad se genera por dos vías: i) por la descarga manual o con equipo absorbente de los remanentes de la carga a granel sólida, y; ii) por el retiro (desarme, apilamiento y descarga) de los separadores artificiales"</p> | <p>Cabe indicar que, de acuerdo con la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, 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).</p> <p>Ahora bien, el RETA en su artículo 19° prescribe que, corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación tarifaria. Asimismo, dicho artículo señala como una de las metodologías que podrá aplicarse, a la metodología de costos incrementales.</p> <p>Teniendo en cuenta ello, OSITRAN mediante la Resolución de Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN aprobó la utilización de la metodología de Costos Incrementales.</p> <p>Sobre esta metodología, el Anexo I del RETA establece lo siguiente:</p> <p><i>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. <u>El costo incremental de largo plazo son los costos</u></i></p> |



| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|-------------|-------------------------|--------------------------------|--|---|
| Metodología | APM Terminals | Carta N°655-2016- APMTC/LEG | Diversidad en el material utilizado para separadores artificiales. | <p><u>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.</u></p> <p><i>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 permitan objetivamente asignarle costos a dicho servicio."</i></p> <p>[El subrayado es nuestro]</p> <p>Por lo tanto, al igual que en otros procedimientos de fijación tarifa en los que se utilizó esta metodología (Servicios de Re-estiba de carga fraccionada, carga rodante y embarque/descarga de carga de proyecto), sólo se ha considerado los costos de operación y mantenimiento.</p> |
| Metodología | APM Terminals | Carta N°655-2016- APMTC/LEG | Diversidad en el material utilizado para separadores artificiales. | <p>No se acepta comentario</p> <p>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 y Estudios Económicos de OSITRAN</p> |

| | | | | |
|---------------|----------------------|-----------------------------------|--|--|
| | | | <p>"OSITRAN ha determinado que sólo se requiere una (01) jornada de trabajo para brindar una operación del servicio de retiro de separador artificial. La limitación de esta determinación es que se ha basado únicamente en lo registrado en una nave (Tiger Hebei).</p> <p>Lo que se ha registrado en esta nave es que el separador artificial estaba compuesto de triplay y mantas que son materiales relativamente fáciles de atender. No obstante, los separadores artificiales también pueden estar compuestos de madera con lona que son materiales que demandan más personal y/o tiempo en su atención.</p> <p>Por lo anterior, una metodología de costos basado en una sola operación inspeccionada con materiales relativamente fáciles de atender tendrían el sesgo de fijar una tarifa que no permita recuperar el costo promedio del servicio de retiro de separador artificial".</p> | <p>observó la operación de retiro de separadores artificiales realizada en la bodega de la nave Tiger Hebei. Dicha operación se realizó en 4 horas con 5 minutos (4,1 horas).</p> <p>Del mismo modo, el 25 de junio de 2016, OSITRAN presenció in situ una operación similar en la nave Amis Glory, la cual duró 3 horas con 25 minutos (3,4 horas).</p> <p>El tiempo promedio de ambas operaciones fue de 3,8 horas. No obstante, OSITRAN bajo un escenario conservador ha considerado que se requiere de 1 jornada (8 horas). Este tiempo más holgado, además de cubrir la posibilidad de atender operaciones relativamente más difíciles, está en línea con la modalidad de contratación de los trabajadores portuarios que por requerimientos sindicales deben ser contratados por un jornal de 8 horas como mínimo.</p> |
| <p>Gastos</p> | <p>APM Terminals</p> | <p>Carta N°655-2016-APMTC/LEG</p> | <p>Sustentación de pagos a trabajadores y gasto por combustible</p> <p>"(...) se muestra información adicional que APMTC había preparado en agosto de 2016 que no ha podido ser evaluada por OSITRAN. Esta información adicional se refiere a documentos que demuestran que existe diferencia de pago entre un operador de grúa y un estibador, los pagos por</p> | <p>No se acepta comentario</p> <p>APMT ha presentado boletas que sustentan los pagos realizados a los operadores de grúa y a los estibadores, así como los beneficios laborales otorgados a los mismos. Asimismo, ha presentado una factura que sustenta el costo del combustible que utilizan las grúas móviles. Esta</p> |





| Tema | | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|---------------------------------|----------------------|----------------------------|-------------|---|---|
| | | | | conceptos como alimentos, canasta navideña, juguetes, bono excepcional y asignación de escolaridad y el pago por combustible". | información será tomada en cuenta por el Regulador. |
| | | | | Actualización de la metodología utilizada por OSITRAN | Se acepta comentario |
| Tarifa | APM Terminals | Carta N°655-2016-APMTC/LEG | | "(...) se realizan las correcciones a la aplicación de la metodología de costos incrementales efectuada por OSITRAN. Dicha corrección se centra en la inclusión y modificaciones de ciertos gastos producto de los documentos presentados en la sección 3 del presente documento. El resultado de dicha corrección es una tarifa de USD 1 215, 93". | Debe precisarse que en base a la nueva información proporcionada por APMT y en línea con el comentario de la APN, referido a la diferencia existente entre el salario de un estibador y el de un operador de grúa, se realizará una actualización de cálculo de los costos vinculados a dicho personal. No obstante, es importante indicar que, esta actualización no implica una corrección a la aplicación de la metodología utilizada por el Regulador. |
| Tarifa | APM Terminals | Carta N°655-2016-APMTC/LEG | | "La tarifa que se fije finalmente en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifas máximas, siendo reajustadas estas anualmente por el factor RPI-X. El primer reajuste de estas tarifas máximas se realizará en julio del 2017 por el mecanismo RPI-X. En el caso de la inflación, se tomará aquella que se registre durante los meses de vigencia de la tarifa previo al 1 de julio de 2017". | No se acepta comentario. El contrato de concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI - X, 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. |
| Clasificación de servicio nuevo | Pablo Santos/CONUDFI | Carta CONUDFI 072-2016/GG | | No es un servicio nuevo; se presta desde la época de ENAPU | Se acepta comentario El sustento para la creación del presente servicio especial se basa en el hecho de que éste no se |

| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|-------------------------------|-------------------------|---------------------------|---|--|
| | | | <p>"La descarga con separadores no es un servicio nuevo. El Callao y el resto de puertos del Perú vienen importando trigo con separación artificial por más de 30 años, y si nos remontamos al pasado, era más frecuente todavía. (...)</p> <p>Desde el 2011 al día de hoy, los importadores vienen pagando a APMTC la tarifa de descarga y no han asumido ningún recargo adicional por concepto de separaciones artificiales en bodega".</p> | <p>encuentra dentro del alcance del servicio estándar establecido en el Contrato de Concesión, o que no se refiera a alguno de los servicios especiales que se encuentren en el Contrato de Concesión o que hayan sido aprobados por el Regulador. Al respecto, la cláusula 1.23.98 define a los servicios especiales como aquellos servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros.</p> <p>Finalmente, debe indicarse que este Regulador ha podido constatar que, debido a que APMT no está facultado a brindar el servicio en cuestión, actualmente permite el ingreso de terceras empresas quienes brindan el servicio y cobran por ello a los agentes marítimos, los cuales trasladan este cobro a los usuarios finales.</p> |
| Alcance del servicio estándar | Pablo Santos/CONUDFI | Carta CONUDFI 072-2016/GG | <p>El propuesto Servicio Especial forma parte del Servicio de Desestiba</p> <p>"En efecto, este supuesto servicio especial es parte del servicio estándar de desestiba o descarga de productos a granel. Es parte del servicio integral de descarga, que por Contrato corresponde a un servicio "estándar", con un tarifario aprobado y que el Concesionario ha venido prestando a la fecha sin ningún cobro adicional".</p> | <p>No se acepta comentario</p> <p>Mediante informe N° 049-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se determinó que el presente servicio no se encuentra contenido dentro de los alcances de los Servicios Estándar, debido a que:</p> <p>(i) <u>El servicio propuesto por APMT no resulta necesario o indispensable para completar el proceso de embarque o descarga de la carga. En</u></p> |





| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|-------------------------------|-------------------------|---------------------------|---|---|
| Alcance del servicio estándar | Agustin Guevara/ADM | Correo Electrónico | <p>"El retiro de separaciones artificiales de las naves de carga a granel, no es un servicio nuevo, es parte del servicio integral de descarga, que es un servicio ESTÁNDAR con un tarifario ya aprobado en vigencia y que el concesionario ha venido prestando hasta la fecha. Para mayor abundamiento así funciona la prestación de este servicio en todos los terminales portuarios del país.</p> <p>Por los argumentos expuestos, consideramos que la implementación de una nueva tarifa por retiro de separaciones artificiales, es un ardid del Concesionario para cobrar más por una actividad que está comprendida dentro del servicio de descarga estándar".</p> | <p>efecto, la colocación/retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves es una actividad previa/posterior al embarque/descarga de carga sólida a granel.</p> <p>(ii) <u>Es una actividad que no se efectúa de manera recurrente en cada movilización de la carga. De acuerdo a información provista por el Concesionario, anualmente arriban al TNM al menos siete naves graneleras que requieren del servicio propuesto, lo que representa un porcentaje reducido respecto del total de naves graneleras que arriban al TNM (según datos del Regulador, en el año 2014 arribaron 254 naves graneleras al TNM).</u></p> |
| Estructura tarifaria | Pablo Santos/CONUDFI | Carta CONUDFI 072-2016/GG | <p>Proponemos tarifas diferenciadas</p> <p>"De las experiencias recogidas de los usuarios, en la mayoría de casos este servicio se presta con las grúas de las naves. Al contratar las naves, los consignatarios incluyen la disponibilidad de sus grúas.</p> <p>En ese sentido, en el caso negado que se aprobara este nuevo servicio especial, proponemos que se consideren dos tarifas diferenciadas en función al tipo de grúa a utilizar. Como la metodología de costos incrementales de OSITRAN,</p> | <p>(iii) <u>Su prestación no es obligatoria por parte del Concesionario. El concesionario sólo podrá prestar el servicio a solicitud exclusiva de los usuarios.</u></p> <p>No se acepta comentario</p> <p>Para efectos de determinar la estructura tarifaria el Regulador ha considerado lo siguiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conforme a la cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, es potestad de APMT organizar la prestación de servicios. Es decir, APMT puede decidir utilizar sus propias grúas o contratar equipo de terceros, según lo crea conveniente. |

considera en su evaluación el costo de operación de uso de grúa de APMTC – que en el 90% de los casos no corresponde, es pertinente proponer un esquema diferenciado, toda vez que hoy en día es el usuario quien asume el costo en forma directa, al utilizar las grúas de las naves que éste contrata.

En cuanto al uso de estibadores, este recurso también debería estar comprendido dentro del cobro de la tarifa regular porque se utiliza al mismo personal que ya está nombrado para la descarga del servicio Estándar”.

Propuesta Económica OSITRAN

“El análisis por Costo Incremental que utiliza Ositran, si bien es más realista que la propuesta de APMT y que toma en cuenta diversos factores, como que no puede el Concesionario asignar mayores costos de infraestructura adicional (amarraderos/muelles) que ya se están cobrando en la tarifa Estándar, está considerando dentro de su evaluación el costo de operación de uso de grúa, el cual en el 90% de los casos no corresponde. Porque el usuario es quien asume el costo de manera directa, al utilizar las grúas de los barcos que el usuario contrata. En cuanto al uso de estibadores, este también debería estar comprendido dentro del cobro de la tarifa Estándar porque se utiliza al mismo personal que ya está nombrado para la descarga del servicio Estándar. Deducidos los mayores supuestos costos, vemos que no hay soporte que justifique un mayor cobro por una actividad que es parte del servicio Estándar de descarga de producto a granel”.

8.1 (...)

La **SOCIEDAD CONCESIONARIA** tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento.

Desde el punto de vista operativo, el servicio de Retiro de Separador Artificial es complementario al Servicio Estándar de descarga de granel sólido, en el sentido de que no se puede iniciar el retiro de los separadores artificiales si es que antes no se ha retirado la carga a granel ubicada en la parte superior del separador, y no puede continuarse con la descarga de la carga a granel sólida ubicada en la parte inferior del separador si no se ha retirado el separador artificial. Es por ello que la tarifa por el servicio de Retiro de Separador Artificial debe mantener una estructura similar a la estructura del Servicio Estándar.

En ese sentido, la tarifa por el Servicio Estándar de Embarque o Descarga de Carga Sólida a Granel no hace distinción entre servicio con grúa de la nave o con grúa móvil de APMT.





Comentario de OSITRAN

Observación o Sugerencia

Medio/Canal

Persona/
Institución

Tema

| | | | | |
|--------|------------------------------|---------------------------|--|--|
| | | | | <p>Asimismo, respecto al uso de estibadores, si bien se puede utilizar el mismo personal y equipamiento nombrado para la descarga del servicio estándar, la actividad de retiro de separadores genera horas adicionales de trabajo, las cuales han sido costeadas conforme a la metodología de costos incrementales.</p> |
| | | | | <p>No se acepta comentario</p> |
| Tarifa | Pablo Santos/CONUDFI | Carta CONUDFI 072-2016/GG | <p>Experiencia en otros Puertos del País</p> <p>"Tenemos información que en Salaverry y Matarani, por ser puertos que no son mono-operadores, los agentes de desestiba retiran las separaciones sin costo para el consignatario de la carga y sin costo para la nave. Así se dan operaciones muy semejantes a las desarrolladas en el Callao en la época de ENAPU."</p> | <p>El esquema tarifario y operativo del Puerto de Salaverry y Matarani no es comparable con el de APMT. En Salaverry y Matarani las agencias de desestiba negocian libremente el precio y el alcance de los servicios que brindan. En el presente caso, la tarifa es fijada por el Regulador sobre la base del alcance del servicio y los costos que le generan al concesionario.</p> |
| Tarifa | Cesar Agüero Figueroa/ANATEC | Correo Electrónico | <p>"Este servicio especial añadiría costos a los ya establecidos habida cuenta de que la nave ofrece el servicio con grúas y en los casos que esta no la tiene los agentes de Aduana lo contratan y por tanto APM Terminal no los debería de cobrar porque incrementaría los costos de la cadena logística".</p> | <p>No se acepta comentario</p> <p>El objetivo del presente procedimiento de fijación tarifaria es establecer una tarifa por el Servicio Especial de Retiro/Colocación de separadores artificiales, cuyo alcance es el siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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. |

| | | | | |
|---|-----|---------------------------------|--|---|
| Análisis de costo beneficio regulatorio | APN | OFICIO N° 939-2016-APN/GG-DIPLA | "El Regulador debe sustentar desde el punto de vista regulatorio y legal, las razones por las cuales no está estableciendo la tarifa del servicio de colocación de separadores artificiales. El hecho que APMT indique que es "la que menos se va utilizar" no es justificación suficiente para no fijar la tarifa, en todo caso, sería necesario que el Regulador efectúe un análisis de costo beneficio regulatorio (abarcando aspectos económicos y legales) y que a partir de ahí establezca si resulta pertinente la determinación de esta tarifa". | <p>Respecto a los servicios especiales, la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, establece que APMT tiene derecho a cobrar un precio o una tarifa.</p> <p>8.23. <i>Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los servicios especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.</i></p> <p>En ese sentido, APMT sí tiene el derecho de cobrar por este servicio.</p> <p>No se acepta comentario</p> <p>Mediante Carta N° 009-2016-APMT/LEG, APMT estableció como alcance del servicio especial, la colocación y el retiro de separadores artificiales.</p> <p>Al respecto, se debe tener presente que mediante Oficio N° 0073-2016-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario información vinculada a la cantidad de personal adicional, el número de operaciones y la descripción detallada de la secuencia de actividades, para efectos del cálculo de la tarifa de colocación de separadores.</p> <p>No obstante, en su carta de respuesta al referido requerimiento (Carta N° 325-2016-APMTC/LEG), el Concesionario no remitió lo solicitado, indicando que la actividad de colocación es una operación que APMT no ha realizado y estima que no realizará en el corto plazo.</p> |
|---|-----|---------------------------------|--|---|





Comentario de OSITRAN

Observación o Sugerencia

Medio/Canal

Persona/
Institución

Tema

| | | | | |
|---|-----|--------------------------------|--|---|
| | | | | <p>Al respecto se debe tener presente que de acuerdo con el principio de Costo-Beneficio establecido en el RETA, la intervención del Regulador a través de la fijación de una tarifa, se debe realizar teniendo en cuenta criterios de regularidad del servicio y evolución de demanda.</p> <p>Teniendo en cuenta todo lo indicado, en el presente caso no se procederá a fijar una tarifa por el servicio de colocación de separadores, habida cuenta que el Concesionario no ha proporcionado la información para ello, pese al requerimiento efectuado por el Regulador. Cabe indicar que en la propuesta del Regulador no se consignó una tarifa por el servicio de colocación de separadores, justamente por la carencia de la información antes indicada.</p> |
| análisis de costo beneficio regulatorio | APN | OFICIO N°939-2016-APN/GG-DIPLA | "El análisis costo-beneficio regulatorio también debería implementarse para el caso la tarifa de "Retiro de separadores", con la finalidad de evaluar si resulta pertinente aplicar esta tarifa. O en su defecto, es mejor no hacerlo por el costo regulatorio que involucra". | <p>No se acepta comentario</p> <p>En el caso de la tarifa de "Retiro de separadores", el Regulador ha verificado que existe demanda y regularidad por este servicio. Asimismo, ha verificado que el Concesionario ha cumplido con el procedimiento establecido en la cláusula 8.23. del Contrato de Concesión, la cual estipula los requisitos necesarios para iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión.</p> |

| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|--|--|
| Esquema tarifario | APN | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | <p>"En la Propuesta Tarifaria de OSITRAN se señala que, para no romper el esquema tarifario del Servicio Estándar de Embarque o desembarque a granel, la cual no hace distinción entre servicio con grúa de la nave o servicio con grúa móvil se fijará una única tarifa que incluye el uso del equipamiento de APMT. Sobre el particular y como queda establecido en el Contrato de Concesión, el Servicio Estándar de gráneos se concibió bajo el esquema de fajas transportadoras, mientras esto no ocurría la nave podía utilizar las grúas de la nave o en su defecto, a solicitud del naviero o por iniciativa propia del terminal portuario se podía utilizar las grúas móviles. Pero en principio, el servicio estándar está planificado para trabajarse con fajas y silos, como sucede en el caso del Terminal Portuario de Matarani.</p> <p>Por consiguiente, el razonamiento de OSITRAN, no guarda ninguna consistencia con el Contrato de Concesión, por el contrario, según la propuesta del Regulador, el que utilice la grúa de la nave, tendrá que pagar por un servicio que no se le presta, como es el de grúa móvil. En este orden de ideas, se recomienda que el Regulador evalúe la pertinencia de mantener este esquema tarifario, pues el usuario estará pagando un adicional por un servicio que no se le presta, si se mantiene el criterio aplicado". (.sic)</p> | <p>No se acepta comentario</p> <p>En la Propuesta Tarifaria de OSITRAN, respecto a la estructura tarifaria, se menciona lo siguiente:</p> <p>(...) 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 equipamiento de APMT.</p> <p>Con base a lo anterior, en el siguiente comentario de la APN, puede observarse que este no es del todo preciso.</p> <p>"En la Propuesta Tarifaria de OSITRAN se señala que, para no romper el esquema tarifario del Servicio Estándar de Embarque o desembarque a granel, la cual no hace distinción entre servicio con grúa de la nave o servicio con grúa móvil se fijará una única tarifa que incluye el uso del equipamiento de APMT"</p> <p>Asimismo, respecto de las demás afirmaciones de la APN, las cuales pretenden realizar una interpretación del Contrato de Concesión, se ha verificado que las mismas no tienen sustento alguno en el Contrato de Concesión, en tanto lo señalado por dicha entidad no se encuentra establecido en dicho Contrato.</p> |





| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|--------|-------------------------|------------------------------------|--|--|
| Costos | APN | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | "Con relación al costo del alquiler de la grúa móvil este se determina por hora. Así, según las estimaciones de OSITRAN, el costo de alquiler por hora de la grúa móvil sería de USD 38,01. Consideramos que este costo debe ser revisado por el Regulador, teniendo en cuenta que promedio el costo por hora de alquilar una | Asimismo, lo señalado por la APN tampoco tiene sustento en el expediente técnico aprobado por esta entidad mediante Carta N°608-2015-APN/GG/DITEC, en la cual la APN señaló lo siguiente respecto a la forma en la que se realizará la descarga de granos: <i>(...) el sistema de descarga de granos se efectuará con el apoyo de dos (02) grúas móviles, estas grúas depositarán el grano en dos (02) tolvas "hoppers" y éstas servirán con interfaz entre las citadas grúas y la faja transportadoras, y/o también se podrá despachar directamente a los camiones.</i> [Expediente técnico - Equipamiento Portuario Tolvas Autopropulsadas (Hoppers)] En ese sentido, no existe inconsistencia entre lo establecido en el Contrato de Concesión y lo analizado por OSITRAN. Finalmente, conforme se ha mencionado anteriormente en respuesta a los comentarios de los usuarios, el Regulador no establecerá tarifas diferenciadas. No se acepta comentario La metodología de Costos Incrementales utilizada por OSITRAN considera los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer el servicio en cuestión en el Terminal Norte Multipropósito. Bajo esta metodología no |

| Tema | | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|--------|-----|-------------------------|------------------------------------|---|---|
| | | | | grúa móvil en los terminales portuarios de Chile, Ecuador, Costa Rica y Colombia bordean los USD 1.140 dólares. Es decir, no sólo incluye la operación de descarga, sino que también considera el costo de movilizar la grúa hasta la posición donde se va a ejecutar la descarga". | se consideran los costos en otros terminales portuarios. No se acepta comentario |
| Costos | APN | | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | "Adicionalmente, no resultaría consistente utilizar los mismos salarios que se le pagan a los operadores de grúas de nave para el caso de las grúas móviles, debido a que este trabajo es realizado por personal que ha sido capacitado para esta actividad y cuyo costo por hora puede resultar superior al costo de un estibador, que usualmente, no está capacitado en el manejo de la grúa móvil". | En atención al presente comentario, es preciso indicar que se ha verificado que los operadores de grúa tienen un salario mayor al percibido por los estibadores. Ello, adicionalmente ha sido mencionado por APMT en sus comentarios. En ese sentido, dicho aspecto será considerado por el Regulador. Adicionalmente, es preciso indicar que es responsabilidad de APMT asignar operadores de grúa debidamente capacitados para operar tanto las grúas móviles como las grúas de las naves; por lo que no correspondería hacer diferenciación alguna al respecto. |
| Costos | APN | | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | "Adicionalmente, en la propuesta del Regulador se considera que el rendimiento de la grúa de la nave es similar o igual a la de grúa móvil porque utilizan para estructurar los costos, información que fue recabada en una visita realizada al terminal portuario, donde se trabajó con grúa de la nave. Sin embargo, es evidente que el rendimiento de la grúa móvil es siempre superior al de la grúa de nave, por lo tanto, se podría esperar un menor tiempo de operación. En el peor de los escenarios se podría asumir que la operación de descarga de la grúa móvil tarda alrededor de una hora". | Se acepta parcialmente el comentario El regulador ha considerado que la operación de descarga con grúa móvil tomaría 1 hora con 18 minutos. Ello permite cubrir el escenario pesimista considerado por la APN el cual se encuentra en torno a 1 hora por operación. |





| Comentario de OSITRAN | | Observación o Sugerencia | |
|-----------------------|-------------------------|------------------------------------|---|
| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | |
| Costos | APN | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | <p>"No entendemos porque el Regulador está considerando 9 estibadores, cuando el propio Concesionario reconoce que sólo utilizará entre 4 y 6 estibadores, excluyendo en estos costos, los operadores de grúa móvil, los cuales deberían estar considerados en los costos de alquiler de la grúa móvil para este servicio".</p> |
| Costos | APN | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | <p>"Adicionalmente, en la estimación de los costos operativos, el Regulador señala que no se requiere de una jornada para retirar los separadores (menos de 4 horas sostiene, de acuerdo con la visita de campo que realizó), el mismo APMT lo reconoce en su propuesta tarifaria, sin embargo, cuando el Regulador define los recursos que necesitará el servicio, pone que se necesita de "1 jornada de trabajo", lo que resulta totalmente contradictorio con lo que dijo antes".</p> |
| Metodología | APN | OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA | <p>"Con respecto, a las "Aportaciones Adicionales", es decir, el "pago de ENAPU" y el "Impuesto a la Renta y las utilidades", ambos se encuentran condicionados a la generación de utilidades por parte de APMT, por lo tanto, no podría ser imputable estos pagos considerando que la tarifa es igual al costo medio, y, por consiguiente, no existen utilidades mayores que cero. Es decir, la forma como se está</p> |
| | | | <p>Mediante Carta N° 325-2016-APMTC/LEG, APMT menciona que para el desarme de los separadores artificiales se requeriría de 12 estibadores por jornada y 2 a 3 jornadas. El regulador considera 9 estibadores sobre la base de lo observado en inspección <i>in situ</i>.</p> <p>No se acepta comentario</p> <p>El tiempo promedio de retiro de separadores oscila en torno a las 4 horas. No obstante, OSITRAN bajo un escenario conservador ha considerado que se requiere de 1 jornada (8 horas). Este tiempo más holgado, además de cubrir la posibilidad de atender operaciones relativamente más difíciles, está en línea con la modalidad de contratación de los trabajadores portuarios que por requerimientos sindicales deben ser contratados por un jornal de 8 horas como mínimo.</p> <p>No se acepta comentario</p> <p>Efectivamente, el pago a ENAPU y el IR son gastos que dependen de la generación de utilidades, por lo tanto, no corresponde incluirlos dentro de la tarifa.</p> <p>Cabe indicar que en los procedimientos de fijación tarifaria de los servicios especiales de re-estiba de carga fraccionada, re-estiba de carga rodante y embarque/descarga de carga de</p> |

Tema

Persona/
Institución

Medio/Canal

Observación o Sugerencia

Comentario de OSITRAN

| | | | | |
|-----------------------------|------------|--|---|--|
| | | | <p>imponiendo estos impuestos, contradice la metodología que el propio Regulador está aplicando".</p> | <p>proyecto, en los que se utilizó la metodología de costos incrementales, se consideró como "aportaciones adicionales" la tasa de regulación de 1% y la retribución de 3% al Estado Peruano. En los tres casos no se consideró el pago a ENAPU y el Impuesto a Renta que son pagos que dependen de la generación de utilidades. Por lo tanto, se excluirá el pago a ENAPU y el IR.</p> |
| <p>Alcance del servicio</p> | <p>APN</p> | <p>OFICIO N°939-2016- APN/GG-DIPLA</p> | <p>"En relación a no incluir la "transferencia de los desperdicios", en la estructura de costos de la tarifa. Sería conveniente que el regulador evalúe la pertinencia de no incluir este costo, considerando que existe el riesgo que el Concesionario, pueda cobrar en el servicio no regulado (que es el precio de gestión de residuos), aquello que no pueda cobrar en la tarifa de retiro de separadores artificiales. Por esta razón sería más pertinente, incluir como parte del servicio de retiro de separadores, la transferencia de los desperdicios. De igual forma, el costo de la transferencia deberá ser incluido en la tarifa de colocación de los separadores".</p> | <p>Se acepta comentario</p> <p>El Concesionario, en su solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria, presentó en su propuesta el siguiente alcance del servicio:</p> <p><i>En el caso de retiro, consiste en <u>desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave.</u></i></p> <p>(Carta N° 009-2016-APMT/LEG)</p> <p>Por lo tanto, el alcance de la fijación tarifaria del presente servicio especial culmina con el desembarque de los materiales que son utilizados como separadores artificiales (madera, triplay, plástico, etc.).</p> <p>De otro lado, el costo del manipuleo, transferencia y disposición de los residuos generados a partir de la prestación del servicio no podrá ser trasladado a los usuarios mediante el</p> |





| Tema | Persona/ Institución | Medio/Canal | Observación o Sugerencia | Comentario de OSITRAN |
|------|-------------------------|-------------|--------------------------|--|
| | | | | <p>cobro del precio por el Servicio Especial "Gestión de Residuos", toda vez que este es un servicio que se brinda a la nave y cuyo alcance incluye no solo la gestión de desechos sólidos, sino también su <u>recolección a bordo de la nave y desembarque</u>, actividades que no se brindarán en el presente caso y que, por tanto, no deben ser asumidas por los consignatarios de la carga.</p> <p>No se acepta comentario</p> |