

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 19/09/2019
16:47:44 -0500

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0041-2019-CD-OSITRAN**

Lima, 18 de setiembre de 2019

VISTOS:

La Carta N° 081-2019/TISUR-GG mediante la cual la empresa concesionaria Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, TISUR o el Concesionario) presenta el nuevo Proyecto de Reglamento de Acceso – Revisión 06 (en adelante, el Proyecto de REA) y el Informe Conjunto N° 121-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, N° 006-2009-CD-OSITRAN y N° 020-2015-CD-OSITRAN;

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

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

Que, el capítulo 1 del Título III del REMA establece el procedimiento a seguir para la aprobación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, para lo cual se deberán observar los artículos 46, 47, 48, 49 y 50 del REMA;

Que, asimismo, el artículo 51° del REMA versa sobre la modificación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, precisando que resultan de aplicación para tal efecto los procedimientos y plazos establecidos en los artículos 47, 48, 49 y 50 del REMA;

Que, con fecha 17 de agosto de 1999, el Estado Peruano y TISUR, suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, Contrato de Concesión), en virtud del cual, con fecha 17 de setiembre de 1999 se dio inicio a la explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM) y el 21 de diciembre de 2016 se inició la explotación del Amarradero F correspondiente al Proyecto Bahía Islay;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 025-2004-CD-OSITRAN del 25 de mayo de 2004 se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de TISUR, que fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 051-2004-CD-OSITRAN, N° 016-2006-CD-OSITRAN, N° 055-2006-CD-OSITRAN y N° 007-2013-CD-OSITRAN, del 20 de octubre de 2004, 22 de marzo de 2006, 22 de setiembre de 2006 y 15 de marzo de 2013, respectivamente;

Visado por: MEJIA CORNEJO
Juan Carlos FIR 08271955 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 19/09/2019 13:00:04 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 19/09/2019 12:49:18 -0500

Calle Los Negros 102, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: 011-506-9310
www.ositran.pe

Visado por: SUEPUS
Humberto Luis FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 19/09/2019 12:24:57 -0500



Que, mediante Carta N° 130-2017-TISUR/GG, recibida el 07 de diciembre de 2017, TISUR presentó su proyecto de modificación del REA con la finalidad de iniciar el procedimiento de modificación, habiéndose difundido en el Diario Oficial "El Peruano" el 15 de mayo de 2018 una primera versión del proyecto dispuesta por Resolución N° 00035-2018-GSF-OSITRAN;

Que, dentro del marco del procedimiento de modificación, OSITRAN solicitó el pronunciamiento de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN); los cuales fueron atendidos mediante Oficio N° V.200.2511 y Oficio N° 0903-2018-APN/GG-UPS-DOMA, respectivamente;

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00039-2019-GSF-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 9 de mayo de 2019, se continuó con el proceso de modificación del REA de TISUR al publicarse la nueva propuesta de REA del Concesionario;

Que, luego de la evaluación realizada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, mediante Oficio N° 5634-2019-GSF-OSITRAN, sobre la base del Informe N° 0228-2019-JCP-GSF-OSITRAN, se declaró observado el proyecto de modificación del REA, otorgándose un plazo de diez días hábiles a TISUR para realizar la respectiva subsanación;

Que, mediante Carta N° 061-2019/TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 11 de julio de 2019, TISUR remitió una versión modificada de su proyecto de REA en atención a las observaciones realizadas mediante el oficio indicado en el párrafo precedente;

Que, a través del Oficio N° 6342-2019-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 18 de julio de 2019, OSITRAN comunicó que subsisten observaciones al proyecto de REA de TISUR, documento que fue respondido mediante Carta N° 066-2019-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 31 de julio de 2019, remitiendo documentación de las pólizas de responsabilidad civil presentada por la empresa vinculada TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (TRAMARSA) para los servicios de remolcaje y practicaje en el TPM; así como argumentos relacionados con la no disponibilidad de los estudios de riesgo que sustentan los importes de las pólizas de seguro de practicaje y remolcaje, y respecto de la permanencia del literal g) de la Sección 2.1.1 y el numeral ii) del literal c) de la Sección 2.2.2 del Proyecto de REA;

Que, mediante Oficio N° 7141-2019-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 14 de agosto de 2019, OSITRAN comunicó observaciones al Proyecto de REA y reiteró a TISUR la eliminación de la exigencia de importes mínimos de responsabilidad civil como requisito de acceso a las compañías de practicaje y remolcaje, así como la eliminación del literal g) de la Sección 2.1.1, referente al número mínimo de prácticos a las empresas de practicaje;

Que, mediante Carta N° 079-2019-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 28 de agosto de 2019, TISUR solicitó una prórroga del plazo reglamentario para el levantamiento de las observaciones comunicadas mediante Oficio N° 7141-2019-GSF-OSITRAN;

Que, mediante Oficio N° 7710-2019-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 3 de setiembre de 2019, se otorgó la prórroga de plazo solicitada por TISUR para la presentación de su Proyecto de REA corregido hasta el 6 de setiembre de 2019 inclusive;

Que, mediante Carta N° 081-2019/TISUR-GG, recibida por OSITRAN el 6 de setiembre de 2019, el Concesionario remitió su Proyecto de REA corregido;

Que, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica han presentado al Consejo Directivo el Informe Conjunto N° 121-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) a través del cual emiten opinión respecto del nuevo Proyecto de Reglamento de Acceso – Revisión 06, indicando que el mismo cumple con lo establecido en el REMA, por lo que corresponde ser aprobado;

Que, respecto a lo señalado en el Informe de vistos, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad y hace suyo íntegramente los fundamentos de dicho informe, y acorde con el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS dicho informe constituye parte integrante de la presente Resolución y de su motivación;

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificatorias, y en el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 681-2019-CD-OSITRAN;

RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el nuevo Reglamento de Acceso – Revisión 06, presentado por la Entidad Prestadora Terminal Internacional del Sur S.A. el 06 de setiembre de 2019, en los términos indicados en el Informe Conjunto N° 121-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ).

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 121-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) al Terminal Internacional del Sur S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines pertinentes.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente Resolución, así como del nuevo Reglamento de Acceso – Revisión 06 de la Entidad Prestadora Terminal Internacional del Sur S.A. en el diario oficial “El Peruano”.

Artículo 4°.- Disponer que la presente Resolución y el nuevo Reglamento de Acceso – Revisión 06 de la Entidad Prestadora Terminal Internacional del Sur S.A., sean difundidos en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe) y en la página web de la Entidad Prestadora.

Artículo 5°.- Encargar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización efectuar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT: 2019075017



PDSUR-0075

Fecha : 06/09/2019

Revisión: 06

REGLAMENTO DE ACCESO TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.

INDICE

CAPITULO I.....	4
DISPOSICIONES GENERALES.....	4
1.1. OBJETIVOS.....	4
1.2. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS ESENCIALES DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI.....	4
1.3. MARCO LEGAL DEL CONTRATO DE ACCESO DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI.....	5
1.4. DESCRIPCIÓN DE FACILIDADES ESENCIALES DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI.....	7
1.4.1. Señalización Portuaria.....	7
1.4.2. Obras de Abrigo o Defensa.....	8
1.4.3. Rada Interior o Poza de Maniobras.....	8
1.4.4. Muelles.....	8
1.4.5. Amarraderos.....	9
1.4.6. Vías y Áreas de Tránsito Interno.....	9
1.4.7. Áreas para Atención de Pasajeros y Equipaje.....	9
1.4.8. Áreas de Maniobras.....	10
1.4.9. Planta de Combustible, Red de Almacenamiento y Distribución.....	10
1.4.10. Área de Parqueo de Equipos.....	10
1.4.11. Grúas Fijas y Otras con Restricciones de Desplazamiento, Fajas Transportadoras o Tuberías que presenten Restricciones de Desplazamiento.....	10
CAPITULO II.....	12
LINEAMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESENCIALES.....	12
REQUISITOS AMBIENTALES.....	12
2.....	12
2.1. PRACTICAJE.....	12
2.1.1. Disposiciones Generales.....	12
2.1.2. Disposiciones Específicas.....	13
2.1.3. Disposiciones Finales.....	16
2.1.4. Supervisión y Control.....	17
2.2. REMOLCAJE.....	17
2.2.1. Disposiciones Generales.....	17
2.2.2. Disposiciones Específicas.....	17
2.2.3. Disposiciones Finales.....	20
2.2.4. Supervisión y Control.....	21
2.3. ESTIBA Y DESESTIBA.....	21
2.3.1. Disposiciones Generales.....	21
2.3.2. Disposiciones Específicas.....	22
2.3.3. Disposiciones Finales.....	24
2.3.4. Supervisión y Control.....	24
2.4. ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE.....	24
2.4.1. Disposiciones Generales.....	24
2.4.2. Disposiciones Específicas.....	25
2.4.3. Disposiciones Finales.....	26
2.4.4. Supervisión y Control.....	26
2.5. AMARRE Y DESAMARRE.....	26
26. TRANSFERENCIA DE CARGA.....	26
CAPITULO III.....	27
3.1. PRINCIPIOS ECONOMICOS PARA LA DETERMINACIÓN DE CARGO DE ACCESO... ..	27
3.1.1. Del Cargo de Acceso.....	27
CAPITULO IV.....	29
4.....	29
4.1. PROCEDIMIENTOS PARA LA SOLICITUD DE ACCESO.....	29

4.1.1. Solicitud de Acceso.	29
4.1.2. Contenido de la Solicitud de Acceso.....	29
4.1.3. Plazo para responder a la Solicitud de Acceso.....	30
4.1.4. Publicación de la Solicitud de Acceso.....	30
4.1.5. Contenido del aviso de Solicitud de Acceso.....	31
4.1.6. Determinación de la disponibilidad de infraestructura.	31
4.1.7. Notificación del mecanismo de Acceso.....	31
4.1.8. Solicitud de Acceso incompleta.....	31
4.1.9. Denegatoria de la Solicitud de Acceso.	31
4.1.10. Recurso de reconsideración de la denegatoria de la solicitud de Acceso...	32
4.1.11. Apelación de la denegatoria de la Solicitud de Acceso.	32
4.1.12. Apelación del mecanismo de asignación de la Facilidad Esencial.	32
4.1.13. Presentación de nueva Solicitud de Acceso.....	33
4.2. PROCEDIMIENTO DE ACCESO POR NEGOCIACIÓN DIRECTA.....	33
4.2.1. Inicio de negociaciones.....	33
4.2.2. Actas de las reuniones de negociación.	33
4.2.3. Período de negociaciones.	33
4.2.4. Proyectos de Contrato de Acceso.....	33
4.2.5. Remisión del Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN.	34
4.2.6. Comentarios por parte de terceros.....	34
4.2.7. Revisión del Proyecto de Contrato de Acceso.	34
4.2.8. Observaciones al Proyecto de Contrato de Acceso.	34
4.2.9. Modificación y renovación de Contratos de Acceso.	35
4.3. PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO POR SUBASTA.....	35
4.3.1. Objetivo de la Subasta.....	35
4.3.2. Cronograma de la subasta.....	35
4.3.3. Convocatoria a la subasta.....	36
4.3.4. Consultas y Observaciones a las Bases.	36
4.3.5. Información sobre solicitantes de Acceso que sean filiales o empresas vinculadas a la Entidad Prestadora.	36
4.3.6. Evaluación de propuestas y buena pro.	36
4.3.7. Suscripción del Contrato de Acceso.....	36
4.3.8. Observaciones a las Bases por OSITRAN.....	36
4.3.9. Impugnación de la buena pro.....	36
4.3.10. Suspensión de plazos.	37
4.3.11. Negativa a la suscripción del contrato.....	37
4.3.12. Modificación y renovación de contratos suscritos bajo el mecanismo de Subasta.....	37
DISPOSICIONES TRANSITORIAS.....	39

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1.1 OBJETIVO

Establecer las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales del Terminal Portuario de Matarani (TPM), los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse:

- a) Los contratos de acceso
- b) Los mandatos de acceso

1.2 DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS ESENCIALES DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Los servicios esenciales del Terminal Portuario de Matarani son los siguientes:

- a) Practicaje
- b) Remolcaje
- c) Estiba
- d) Desestiba
- e) Abastecimiento de combustible
- f) Amarre y Desamarre
- g) Transferencia o tracción de carga
- h) Embarque y descarga de carga

Las definiciones de los servicios antes mencionados son las que se encuentren vigentes según el marco legal aplicable.

1.3 MARCO LEGAL DEL REGLAMENTO DE ACCESO DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI (TPM)

Las normas señaladas a continuación deben ser cumplidas por los solicitantes a efectos de acceder a los servicios y facilidades esenciales regulados por el presente Reglamento:

- i) Ley N° 26917, "Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo".
- ii) D. S. N° 044-2006--PCM, "Reglamento General del OSITRAN". y sus modificatorias según D.S. 057-2006-PCM y D.S. 046-2007-PCM.
- iii) Resolución N° 014-2003-CD/OSITRAN "Aprueba el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público", (en adelante "REMA") Modificado por Resoluciones N° 054-2005-CD/OSITRAN y N° 005-2009-CD/OSITR

- iv) Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani, celebrado entre el Estado Peruano y Terminal Internacional del Sur, con fecha 17 de agosto de 1999 (en adelante el “Contrato de Concesión”).
- v) Políticas Comerciales, Operativas y de Rendimientos de Terminal Internacional del Sur S.A.
- vi) Ley N° 27943 "Ley del Sistema Portuario Nacional".
- vii) D.S. N° 003-2004-MTC “Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional”
- viii) Ley N° 27866 "Ley del Trabajo Portuario"
- ix) D. S. N° 013-2004-TR " TUO del Reglamento de la Ley del Trabajo Portuario".
- x) Reglamento de Seguridad de Terminal Internacional Del Sur S.A.
- xi) Decreto Legislativo 1147 que regula “el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas".
- xii) Decreto Supremo N° 015-2014-DE “Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147”
- xiii) Marco normativo de Gestión Ambiental ISO 14000.
- xiv) D. Leg. N° 707, reglamentado por D.S. N° 010-99-MTC, “Autorización de funcionamiento como Agencias Marítimas y Empresas de Estiba y Desestiba”.
- xv) “Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques en el mar - MARPOL”
- xvi) R. M. N° 2219-2003-DE/MGP Reglamento de Señalización Náutica de La Republica del Perú Hidronav - 5111, Tercera Edición 2003.
- xvii) R.M. 259-2003-MTC-02 Reglamento de los Servicios de Transporte Acuático y conexos prestados en tráfico de bahías y áreas acuáticas.
- xviii) Resolución del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN “Modifican Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN”.
- xix) Decreto Supremo N°002-2012-DE que realiza la actualización integral del Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA de la Marina de Guerra del Perú
- xx) D.S. N° 030-98-EM y su Modificatoria D.S. N° 045-2005-EM Reglamento para la comercialización de combustibles Líquidos y otros productos derivados de los Hidrocarburos.

- xxi) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 011-2006-APN/DIR “Aprueban Consideraciones Generales para el Uso de Equipos de Protección Personal en los Puertos y las Instalaciones Portuarias y Norma Nacional que establece el Uso de Equipos de Protección Personal en los Puertos y las Instalaciones Portuarias”.
- xxii) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 001-2007-APN/DIR “Modifican Anexo de la Resolución N° 011-2006-APN/DIR que establece norma sobre Uso de Equipos de Protección Personal en los Puertos y las Instalaciones Portuarias”.
- xxiii) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 002-2007-APN/DIR “Aprueban Norma Nacional que establece uso obligatorio de dispositivos de enganche de contenedores”.
- xxiv) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 010-2007-APN/DIR “Norma Nacional sobre Seguridad y Salud Ocupacional Portuaria y Lineamientos para la obtención del Certificado de Seguridad en una instalación portuaria”.
- xxv) Resolución de Acuerdo de Directorio N° 046-2010-APN/DIR “Aprueban Norma Técnico Operativa para la Prestación del Servicio de Practicaje en las Zonas Portuarias”
- xxvi) Resolución Acuerdo de Directorio N° 008-2011 APN/DIR mediante el cual recomienda la aprobación de la norma técnica para la prestación del servicio básico de remolcaje.
- xxvii) Resolución Acuerdo de Directorio N° 009-2011 APN/DIR que aprueba la Norma Técnico Operativo para la prestación de servicio básico portuario de amarre y desamarre.
- xxviii) Documentos técnicos debidamente aprobados por las autoridades competentes en lo relacionado con las facilidades esenciales correspondientes.
- xxix) Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG que aprueba la norma del Practicaje Marítimo y de los Prácticos Marítimos.

Asimismo, los solicitantes deberán cumplir al momento de la solicitud, en lo pertinente, con las demás normas vinculadas a las normas citadas líneas arriba en lo que se refiere al servicio esencial o facilidad esencial a la que pretendan acceder. Del mismo modo, los solicitantes deberán cumplir con las normas que en el futuro modifiquen o sustituyan las normas citadas en los literales anteriores.

Si el Contrato de Concesión no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para el Acceso, 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 al procedimiento para otorgar derecho de Acceso, el REMA es de aplicación supletoria a lo establecido en el mismo.

1.4 DESCRIPCIÓN DE FACILIDADES ESENCIALES DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Las facilidades esenciales con las que cuenta el Terminal Portuario de Matarani (TPM), que consta de muelle Marginal (Amarradero A, B y C), y uno Mixto denominado Amarradero F, son las siguientes:

1.4.1 Señalización Portuaria

El Puerto cuenta con una serie de Ayudas a la Navegación como son:

1.4.1.1 Faros

- Un faro en el islote Pan de Azúcar; constituido por una luz de destello de color blanca, con un alcance de 7 millas, instalada sobre un castillo metálico de color rojo.
- Un faro en el extremo del Rompeolas Sur; constituido por una luz de destello rojo, con un alcance de 5 millas, instalada sobre un castillo metálico de color blanco.
- Un faro en el extremo del Rompeolas Norte; constituido por una luz de destello verde, con un alcance de 5 millas, instalada sobre un castillo metálico de color gris.
- Faroletes; que consta de dos luces fijas de color rojo, siendo su función el indicar los extremos del Muelle, estos están instalado sobre castillos metálicos.

1.4.1.2 Torres

Muelle Marginal:

Contamos con dos torres de enfilación, están situadas al norte del puerto, en la parte alta del acantilado, y con una distancia de separación de 60 metros.

- Torre de Enfilación A; cuenta con una luminaria de color verde, destellante a intervalos de 1.25 segundos y con un alcance de 4 millas.
- Torre de Enfilación B; cuenta con una luminaria de color verde, destellante a intervalos de 3 segundos, con un alcance de 4 millas.

Amarradero F

- Torre de Enfilación Anterior; cuenta con una luminaria de color verde, y un panel rectangular de color rojo.
- Torre de Enfilación Posterior; cuenta con una luminaria de color verde, y un panel rectangular de color rojo.

1.4.1.3 Boyas

Muelle Marginal

Contamos con dos boyas:

- Boya Bajo Burt o Boya de Peligro: cuenta con una luminaria de color blanco, la misma que destella a intervalos de 6 segundos y con un alcance de 7 millas, instalada sobre una estructura cilíndrica de color rojo con negro.
- Boya de Límite Zona Maniobra: cuenta con una luminaria de color verde, la misma que destella a intervalos de 8 segundos y se encuentra instalada sobre una estructura cilíndrica de color verde.

Amarradero F

- Cuenta con cuatro (04) boyas cada una unida a un ancla mediante cadena con muerto intermedio y luz de destello color ámbar.

1.4.2 Obras de Abrigo o Defensa

Se cuenta con dos rompeolas de protección los que forman la rada interior y son los siguientes:

- Rompeolas Norte: con una longitud de 145 metros.
- Rompeolas Sur: con una longitud de 650 metros.

1.4.3 Rada Interior o Poza de Maniobras del Muelle Marginal

La Rada Interior del TPM está conformada por el Rompeolas Norte, Rompeolas Sur, Muelle Marginal y la Bocana de Acceso de 180 metros. La profundidad máxima es de 43 pies de calado y la profundidad mínima es de 32 pies de calado.

Las restricciones para la operación en la Rada Interior o Poza de Maniobras se encuentran establecidas en el Capítulo VIII del Reglamento de Operaciones de Terminal Internacional del Sur S.A.

1.4.4 Muelles

El TPM cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo por 22 metros de ancho, con un área total de 12,826 m², el cual tiene una capacidad máxima permisible de carga de 5.5 Tm/m² en el muelle A – B y de 4.18 Tm/m² en el muelle C.

El Terminal también cuenta con una rampa para naves Roll-On Roll-Off de 36 metros de longitud y un ancho de 24 metros, con un área total de 864 m², la profundidad mínima es de 8 pies.

Así también, El TPM cuenta con un muelle mixto denominado Amarradero F, de 260 metros de largo, 202 metros de frente de atraque, 16 de defensas, y 4 boyas de amarre, para el embarque de concentrado de mineral a través de un sistema mecanizado.

1.4.5 Amarraderos

El Muelle Marginal para las operaciones está dividido en 3 amarraderos:

- Amarradero A:
 - Descarga y embarque de granos
 - Descarga de Ácido Sulfúrico vía Manifold Sur
 - Descarga de Hiposulfito de Sodio vía Manifold Sur.
 - Operaciones con contenedores
 - Operaciones con pasajeros.
 - Descarga de carga fraccionada
- Amarraderos B:
 - Descarga de granos con torres absorbentes
 - Descarga y embarque de granos
 - Operaciones con contenedores
 - Operaciones con pasajeros.
 - Naves de más de 30,000 TRB y gran superestructura.
 - Descarga y embarque de líquidos
 - Descarga de carga fraccionada
- Amarradero C:
 - Embarque a través de la faja de minerales
 - Operaciones de minerales a granel
 - Descarga y embarque de líquidos,
 - Descarga de carga fraccionada

Muelle Mixto:

- Amarradero F
 - Embarque a través del Sistema de Minerales

1.4.6 Vías de acceso y Áreas de Tránsito Interno

El TPM cuenta con los siguientes accesos:

Acceso para los Muelles Marginales

- 01 puerta de acceso para vehículos ligeros.
- 03 puertas de acceso para vehículos pesados
- 01 puerta de acceso para ferrocarril
- 02 puertas de ingreso peatonal.

Acceso para el Muelle Mixto -. Amarradero F

- 01 puerta de acceso para vehículos ligeros y pesados.
- 01 acceso para ferrocarril

- 01 puerta de ingreso peatonal.

Cuenta con vías de tránsito interno y zonas de estacionamiento para vehículos ligeros y pesados.

La velocidad máxima permitida para el tránsito de vehículos en el interior de las instalaciones es de 30 Km/h y 15 Km/h en el muelle y Amarradero F.

Es obligación de los usuarios del TPM respetar y cumplir las normas de seguridad establecidas en el Reglamento Interno de Seguridad y Reglamento Interno de Tránsito.

1.4.7 Áreas para Atención de Pasajeros y Equipaje

El TPM no cuenta con áreas exclusivas para la atención de pasajeros y equipajes.

1.4.8 Áreas de Maniobras

Los usuarios intermedios que utilicen las áreas de maniobra deberán respetar y cumplir las normas de seguridad establecidas en el Reglamento Interno de Seguridad y Reglamento Interno de Tránsito.

1.4.9 Planta de Combustible, Red de Almacenamiento y Distribución

El TPM cuenta con una estación de abastecimiento de combustible, la misma que consta de un tanque subterráneo para almacenamiento de Diésel B5, con una capacidad de 4,100 galones, con su respectivo surtidor, ubicado en zona de talleres de mantenimiento.

Así mismo la Central Térmica cuenta con un tanque aéreo para almacenamiento de Diésel B5, con capacidad de 3550 galones para el funcionamiento de los grupos electrógenos.

1.4.10 Área de Parqueo de Equipos

Cuenta con zonas de parqueo para equipo motorizado únicamente del Concesionario.

1.4.11 Grúas Fijas y Otras con Restricciones de Desplazamiento, Fajas Transportadoras o Tuberías que presenten Restricciones de Desplazamiento

1.4.11.1 Sistema de Transporte de Minerales (fajas)

El Terminal cuenta con dos (02) sistemas de transporte de minerales, uno de ellos se encuentra ubicada en la parte Nor-Este del PTM y se extiende desde el depósito de minerales

hasta el Muelle “C”; el segundo sistema se encuentra ubicado en la zona Sur del TPM, extendiéndose desde las recepciones de mineral hasta el Amarradero “F”.

1.4.11.2 Torres Neumáticas

Se cuenta con dos Torres Absorbentes siendo su función específica la aspiración y transporte de granos hacia las batería de Silos, ambas torres estas montadas sobre líneas férreas a los largo del Muelle Marginal.

La primera torre “Torre BÜHLER” está ubicada entre las marcaciones 170-300 y tiene una capacidad de absorción de 200 Tm/hr y la segunda torre “Torre VIGAN” está ubicada en las marcaciones 170-365 con una capacidad de absorción de 400 Tm/hr.

Cada una de las torres cuentan con modernas sub-estaciones necesarias para un óptimo desempeño, también cuenta con sistemas de seguridad de parada de emergencia en caso surjan algún desperfecto.

CAPITULO II

LINEAMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESENCIALES

REQUISITOS AMBIENTALES

Los requisitos ambientales que deberán cumplir los usuarios intermedios que deseen brindar servicios esenciales como practicaaje, remolcaje, estiba y desestiba, y abastecimiento de combustible son los siguientes:

- a) Asegurarse que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante las operaciones de cualquier servicio esencial sea efectuada de forma tal que se minimice cualquier contaminación que pudiera ocasionar al Medio Ambiente o cualquier daño para el hombre o cualquier otro organismo, a causa de dichas sustancias.
- b) Cumplir con los procedimientos de Terminal Internacional del Sur S.A. en cuanto a la Gestión Ambiental se refiere, como:
 - PDSUR-S-0003 Manipulación y disposición de residuos Sólidos, oleosos y peligrosos
- c) Evitar impactos ambientales significativos, controlando las actividades que realicen, teniendo en cuenta las emisiones atmosféricas, descarga a cuerpos de agua, manejo de residuos, contaminación de suelos, uso de recursos naturales, etc.
- d) Cumplir con los requisitos legales en materia ambiental aplicables a la Empresa, como son: normas básicas, normas sobre agua, ruidos, humos, normas sobre residuos sólidos, normas relativas a la actividad portuaria, normas sobre inspecciones, normas sobre puertos.
- e) En general el estricto acatamiento y cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y convenios internacionales.

2.1 PRACTICAJE

2.1.1 Disposiciones Generales

El servicio de practicaaje no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, siendo necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

Los Usuarios Intermedios prestadores del servicio de Practicaaje, deberán contar con los siguientes requisitos generales para solicitar el acceso a la infraestructura esencial:

- a) Encontrarse registrados como Empresas relacionadas a las actividades acuáticas, en la Dirección de Control de Intereses Acuáticos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en cumplimiento a lo dispuesto en el D.S. N° 002-2012-DE.

- b) Encontrarse registrados como Operadores Portuarios, en la Autoridad Portuaria Nacional, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2006-APN/DIR.
- c) Cumplir con lo que dispone la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 046-2010-APN/DIR así como la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.
- d) Haber cumplido con los requisitos y condiciones establecidas en el Decreto Legislativo 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 05-2014-DE.
- e) Además de los requisitos y procedimientos establecidos en el presente reglamento, cumplir con los Reglamentos, Directivas y Circulares que se implementen con relación a la actividad.
- f) Presentar la nómina de Prácticos calificados que estarán a cargo de la prestación del servicio, los cuales deberán contar con la Licencia de Operación emitida por la Autoridad Marítima para el Muelle Marginal A, B y C y/o Muelle Mixto "Amarradero F".
- g) Embarcar y desembarcar a los Prácticos únicamente haciendo uso de lanchas para el transporte de práctico que cumplan con la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG, que cuenten con licencia del servicio de transporte de personas, otorgada por la autoridad competente, y que cumplan con las exigencias de seguridad que establezca el TPM.

2.1.2 Disposiciones Específicas

a) Concepto de la Operación

El servicio de Practicaje Marítimo tiene como propósito asesorar al Capitán a bordo de una nave en una zona declarada de practicaje obligatorio en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloamiento y maniobras de giro en la poza de operaciones de las naves que hagan uso de la infraestructura del TPM.

El empleo del servicio de Practicaje es obligatorio para la realización de maniobras de naves en el TPM, de acuerdo con los términos y condiciones establecidas en el presente Reglamento.

b) Obligatoriedad del Servicio de Practicaje

Las naves cuyo arqueado bruto sea mayor de 350 AB, obligatoriamente deberán utilizar un práctico.

En las naves cuya eslora sea mayor de 200 metros será obligatorio el uso de dos prácticos: un Práctico principal, quien será responsable de la maniobra y un práctico de apoyo al principal, en concordancia a lo dispuesto en la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG y en la RAD ° 046-2010-APN/DIR.

c) Condiciones para solicitar el Acceso para el Servicio de Practicaje en el TPM, tanto para Muelle Marginal como Instalación Mixta Amarradero F)

Usuario Intermedio prestador del servicio de Practicaje de naves, que quiera prestar el servicio de practicaje en el Terminal Portuario de Matarani, deberá contar con los siguientes requisitos generales para obtener y mantener el derecho de acceso a la infraestructura esencial:

- i. Haber cumplido con los requisitos y condiciones establecidas en el Decreto Legislativo 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 05-2014-DE y la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.
- ii. Contar y mantener vigente la Póliza de Seguros de responsabilidad Civil y contra terceras personas, accidentes de trabajo, personales y de contaminación, suficiente en su cobertura, debiendo, en todo caso, responder por aquellos siniestros asumiendo las diferencias que pueden existir entre la cobertura de la Póliza y los daños ocasionados por el siniestro.
- iii. Presentar ante la Entidad Prestadora la nómina de Prácticos calificados que estarán a cargo de la prestación del servicio en el T.P. de Matarani conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.
- iv. Obligarse a presentar en la Oficina de Tráfico el Rol de Guardias mensual para cubrir cualquier eventualidad. Así como el procedimiento a través del cual verificarán que los prácticos marítimos que laboren bajo sus órdenes cumplen con los roles de guardia de emergencia establecidos por el capitán del puerto.
- v. Acreditar que cuentan con áreas apropiadas próximas al TPM, a disposición permanente de los prácticos que les permitan retornar en el menor tiempo posible al TPM, así como realizar los descansos obligatorios previstos en la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.
- vi. Embarcar y desembarcar a los Prácticos únicamente haciendo uso de embarcaciones menores, que cuenten con licencia del servicio de transporte de personas otorgada por la autoridad competente y que cumplan con las exigencias de seguridad que establezca el Terminal Portuario de Matarani. Dichas embarcaciones deberán cumplir con los requerimientos de la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.

- vii. Acreditar que los Prácticos cuentan con los equipos señalados en la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.
- viii. Acreditar que los prácticos cuentan con la radiobaliza a que se refiere la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG
- ix. Acreditar que, para las maniobras, cuentan con equipos de comunicación suficientes para dotar a sus para mantener una comunicación eficaz, y de aquellos implementos de seguridad necesarios para la vida humana en el mar.
- x. Implementar Unidades Móviles (UPM) de apoyo para los Prácticos.
- xi. Cumplir con lo señalado en la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG, así como con la norma técnico operativa para la Prestación del Servicio de Practicaje contenida en la RAD 046-2010-APN/DIR, e igualmente con los requisitos, normas y procedimientos establecidos como obligatorios para brindar el servicio, y con aquellos Reglamentos, Directivas y Circulares que se implementen con relación a la actividad.

d) Requisitos a ser cumplidos por los Prácticos

Los Prácticos deberán dar estricto cumplimiento a lo señalado en el Decreto Legislativo 1147 que regula “el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas”, su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE, así como con las normas aprobadas por la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG y por la RAD N°046-2010-APN/DIR.

e) De las Operaciones

Los Usuarios Intermedios que brindan el servicio de Practicaje están obligados a prestar el servicio en forma ininterrumpida durante todos los días del año y las 24 horas del día, salvo que la autoridad competente, interrumpa o suspenda el servicio por razones meteorológicas, hidrográficas o de fuerza mayor.

El Practicaje seguro depende, entre otros factores, de la eficiencia de las comunicaciones entre los participantes de una maniobra; Práctico, Capitán de la nave, Capitanes de Remolcadores y Capataz, Gavieros, los mismos que deberán coordinar para que la comunicación sea adecuada y uniforme en terminología, cumpliendo con las órdenes del Práctico, garantizando así maniobras seguras y rápidas.

f) Procedimientos

i) Agente Marítimo

- Anunciará en la Junta de Operaciones y solicitará tanto el atraque como el desatraque de la nave que representa.

- Dará cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Reglamento de Operaciones respecto del Anuncio de arribo de Naves al Terminal.
- Cualquier modificación necesaria respecto del servicio de Practicaje, deberá presentarla a la Gerencia de Operaciones de Terminal Internacional del Sur S.A.

ii) Práctico Marítimo

- El Práctico designado para la maniobra, deberá cumplir estrictamente lo establecido en las Normas de Practicaje Marítimo de la Resolución Directoral N°1186-2016-MGP/DGCG.
- El Práctico recabará el Acta de Maniobra en la Junta de Operaciones.
- El Práctico hará uso de los remolcadores desde las boyas que señalan el canal de ingreso a la rada interior del Terminal Portuario para su maniobra de atraque, no pudiendo prescindir de ellos antes de este punto para sus maniobras de desatraque.
- En el caso del Muelle F el Práctico deberá cumplir con las condiciones establecidas en el Estudio de Maniobras aprobado por la autoridad competente.
- Al término de la maniobra, procederá a llenar el Acta de Maniobra consignando los datos requeridos, debidamente verificados, bajo responsabilidad y anotará las novedades que considere pertinentes.
- En caso de producirse un incidente, dará aviso inmediato, por la vía más rápida, al Supervisor de Muelle o del F según sea el caso TPM.
- Hará entrega del Acta de Maniobra en la Oficina del Supervisor de Muelle del TPM.

iii) Usuario Intermedio

- Proporcionará el número de Prácticos que le fueran contratados por el Agente Marítimo.
- Para las maniobras dotará a los Prácticos de los equipos de radio suficientes según estudio de maniobrabilidad del puerto, para mantener las comunicaciones eficazmente.
- Proveerá a los Prácticos de aquellos implementos de seguridad necesarios para la vida humana en el mar.
- Dispondrá de Prácticos en espera, para casos de emergencia.

g) Incumplimiento de Obligaciones

- i) Ante el incumplimiento por parte de las Empresas prestadoras del servicio, de cualquiera de las funciones y responsabilidades contenidas en el presente reglamento, la Administración del TPM tomará las medidas pertinentes, aplicando las sanciones correspondientes.
- ii) En el caso de que ocurriera lo anteriormente indicado, Supervisor de Muelle deberá presentar a la Gerencia de Operaciones un Informe detallado indicando las faltas cometidas.
- iii) El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente reglamento dará lugar a la presentación del correspondiente Protesto ante la Capitanía de Puerto.

2.1.3 Disposiciones Finales

- i) Los Usuarios Intermedios que proporcionen servicios de Practicaje, se hacen responsables solidarios de los actos, acciones u omisiones cometidos por el personal a su cargo.
- ii) Los Usuarios Intermedios prestadores del Servicio de Practicaje, dispondrán lo conveniente para la adecuada presentación de su personal, el mismo que deberá contar con el uniforme señalado en la norma correspondiente, siendo su uso de carácter obligatorio.
- iii) Una vez inscrito el personal de la Empresa prestadora del Servicio en los Registros del TPM, no podrá ser modificado o incrementado sin la autorización previa, debiendo solicitarlo por escrito adjuntando la documentación sustentatoria que acredite el cumplimiento de los requisitos contemplados en el numeral 2.1.1. y 2.1.2 referidos a Practicaje del presente Reglamento.

2.1.4 Supervisión y Control

A cargo de la Gerencia de Operaciones del TPM.

2.2 REMOLCAJE

2.2.1 Disposiciones Generales

El servicio de remolcaje no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, siendo necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

Los Usuarios Intermedios prestadores de servicios de remolcaje de naves para el cumplimiento de sus actividades deberán contar con los siguientes requisitos generales para el acceso a la infraestructura Esencial:

- a) Encontrarse registrados como Empresas relacionadas a las actividades acuáticas, en la Dirección de Control de Intereses

Acuáticos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en cumplimiento a lo dispuesto en el D.S. N° 016-2005-DE-MGP.

- b) Encontrarse registrados como Operadores Portuarios, en la Autoridad Portuaria Nacional, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2006-APN/DIR.
- c) Haber cumplido con los requisitos y condiciones establecidas en el Decreto Legislativo 1147 que regula "el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas" y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE.
- d) Contar con Licencia de Operación expedida por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- e) Contar y mantener vigente la Póliza de Seguros con una póliza de seguros de responsabilidad Civil y contra terceras personas, accidentes de trabajo, personales y de contaminación suficiente en su cobertura de acuerdo con las normas vigentes, debiendo, en todo caso, responder por aquellos siniestros asumiendo las diferencias que pueden existir entre la cobertura de la Póliza y los daños ocasionados por el siniestro.
- f) Cumplir con las Normas Técnico Operativas establecidas en la RAD N° 008-2011 APN/DIR; así como con los requisitos y procedimientos establecidos en el presente Reglamento.
- g) Contar permanentemente con (02) remolcadores en el TPM acimutales (ASD) que cumplan con los requerimientos técnicos y recomendaciones y conclusiones contenidas en el estudio de maniobras debidamente aprobado de acuerdo con la ley por la autoridad competente.
- h) Los Usuarios Intermedios que brindan el servicio de Remolcaje están obligados a prestar el servicio en forma ininterrumpida durante las 24 horas del día y todo el año, salvo que la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, interrumpa o suspenda el servicio por razones meteorológicas, hidrográficas o de fuerza mayor.

2.2.2 Disposiciones Específicas

a) Concepto de la Operación

El servicio de Remolcaje de naves tiene como propósito apoyar al Práctico Marítimo durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la poza de maniobras, en el de las naves que hagan uso de la infraestructura del TPM.

El empleo del servicio de Remolcaje es mandatorio para la realización de maniobras de naves en el TPM, de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente reglamento y en las conclusiones y recomendaciones contenidas en los documentos técnicos aprobados de acuerdo a ley por las autoridades competentes. Las operaciones de Remolcaje comienzan y terminan en las zonas de fondeo designadas por la Capitanía de Puerto.

b) Personal Requerido para la Operación

Los remolcadores deberán contar con la dotación de acuerdo al Certificado de dotación mínima de seguridad, expedido por la autoridad competente.

c) Características Mínimas de los Remolcadores

Las siguientes quedan establecidas como características mínimas que deberán cumplir los remolcadores, para operar en el TPM:

- i) Acreditar y desarrollar una Potencia mínima de 55 toneladas de Bollard Pull para el Muelle Marginal A, B y C; y, para el Amarradero F.
- ii) Contar con Certificado vigente de “Bollard Pull” conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Resolución Directoral N° 1450-2018-MGP/DGCG.
- iii) Eslora determinada en base a los requerimientos técnicos, recomendaciones y conclusiones contenidas en el estudio de maniobras. Los remolcadores contarán como mínimo un monitor o cañón de agua de mar con no menos de 200 m³/hr de capacidad, con el fin de prestar el servicio de auxilio exterior.
- iv) Los remolcadores deberán ser azimutales (ASD) de 55 toneladas de BP para el Muelle Marginal A, B y C y para el Amarradero F,
- v) Los Remolcadores deberán tener operativos los sistemas contra incendio que cuenten con monitores de agua y espuma de alta presión.
- vi) El remolcador contará con sistemas de almacenamiento o en su defecto con un sistema separador de residuos oleosos que le permitan preservar el medio ambiente y evitar contaminación del medio marino, asimismo está prohibido el vertimiento de residuos dentro del área acuática asignada al TPM.

d) Procedimientos

i) Agente Marítimo

- Dará cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Reglamento de Operaciones respecto al arribo de naves al TPM.
- Dará estricto cumplimiento a la programación de naves por amarraderos y requerimientos mínimos de número de remolcadores dispuesto en la Junta de Operaciones del TPM.
- La solicitud de cualquier servicio, su rectificación y/o cancelación, deberá formularla el Usuario en el horario de 07:00 horas á 15:00 horas de lunes a viernes y el sábado de 07:30 horas a 11:00 horas, con excepción de los servicios a la nave que será hasta las 18:00 horas. De ser presentada la solicitud fuera de horario se atenderá de acuerdo a la disponibilidad del TPM.

ii) Práctico Marítimo

- El Práctico deberá dar cumplimiento al empleo del número de remolcadores establecido en la Junta de Operaciones, pudiendo requerir de un número mayor a los asignados, de acuerdo con las condiciones propias de cada maniobra.
- El Práctico hará uso de los remolcadores desde las zonas de fondeo designadas por las Capitanías de Puerto para su maniobra de atraque, no pudiendo prescindir de ellos antes de este punto para sus maniobras de desatraque.
- Se recabará en la Junta de Operaciones, el Acta de Maniobra.
- Procederá a embarcarse en lancha asignada, según sea el caso, a fin de abordar la nave y proceder a su maniobra de tal manera de culminar ésta a la hora prevista en la Programación de Naves, debiendo comunicarse con el Capataz de gaveros al momento de abordar la nave para los atraques y cuando las autoridades estén abordo para los desatraques.
- Al término de la maniobra, procederá a llenar el Acta de Maniobra, anotando las novedades que considere pertinentes.
- En caso de producirse un incidente, dará aviso inmediato por la vía más rápida al Jefe de Muelle del TPM.
- Hará entrega del Acta de Maniobra en la Oficina del Jefe de Muelle.

iii) Empresa Usuario Intermedio de Remolcaje

- Proporcionará el número de remolcadores que le fueran contratados por el Agente Marítimo, según Reglamento de Operaciones, debiendo previamente verificar su estado de alistamiento.
- Para las Operaciones de atraque y desatraque, adoptará las acciones que sean necesarias para atender la nave.
- En caso de producirse un incidente o accidente durante la realización de las operaciones, deberá presentar a la Gerencia de Operaciones dentro de las veinticuatro (24) horas de producido el hecho, un Informe detallado de la ocurrencia.

e) Incumplimiento de Obligaciones

- i) Ante el incumplimiento por parte de las Empresas prestadoras del servicio, de cualquiera de las funciones y responsabilidades contenidas en el presente Reglamento, la Administración del Terminal tomará las medidas pertinentes, aplicando las sanciones correspondientes.
- ii) En el caso de que ocurriera lo anteriormente indicado, el Supervisor de Muelle del TPM, concluidas las operaciones, deberá presentar a la Gerencia de Operaciones un Informe detallado indicando las causas que motivaron tal acción.
- iii) El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Reglamento dará lugar a la presentación del correspondiente Protesto ante la Capitanía de Puerto y/o APN.

2.2.3 Disposiciones Finales

- i) Los Usuarios Intermedios que proporcionen servicios de remolcaje de naves, se hacen responsables solidarios de los actos, acciones u omisiones cometidos por el personal a su cargo.
- ii) En caso de incidentes con daños personales o a la infraestructura del TPM, ocurridos durante las operaciones de remolcaje de naves, como consecuencia del erróneo desarrollo de las funciones de la dotación o fallas en el remolcador, la Empresa Usuaria Intermedia prestadora del servicio, asumirá las responsabilidades y costos que de dichos incidentes o accidentes se deriven, aun si estos montos fueran superiores a la Póliza de Seguros contemplada en el numeral 2.2.1. e) del apartado referido a las Condiciones Generales de Remolcaje del presente Reglamento.

- iii) Una vez inscrito el personal de la Empresa Usuaria Intermedia prestadora del Servicio en los Registros del TPM, no podrá ser modificado o incrementado sin la autorización previa de la Gerencia de Operaciones del TPM, debiendo ser ésta solicitada por escrito adjuntando la documentación sustentatoria que acredite el cumplimiento de los requisitos contemplados en el presente Reglamento.

2.2.4 Supervisión y Control

A cargo de la Gerencia de Operaciones en el TPM.

2.3 ESTIBA Y DESESTIBA

2.3.1 Disposiciones Generales

El servicio de estiba y desestiba no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, no siendo necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

El Agente de estiba y desestiba para el cumplimiento de sus actividades deberán contar con los siguientes requisitos generales para el acceso a la infraestructura Esencial:

- a) Encontrarse registrados como Operadores Portuarios, en la Autoridad Portuaria Nacional, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2006-APN/DIR.
- b) Contar con Licencia de Operación expedida por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- c) Contar con Póliza de Responsabilidad Civil que cubra tanto daños materiales como personales por un monto mínimo de US \$ 50,000.00 Dólares Americanos.
- d) Cumplir con los requisitos, normas y procedimientos establecidos en el presente Reglamento.
- e) Cumplir con la Ley del Trabajo Portuario y su Reglamento
- f) Cumplir con el Reglamento de Agencias Generales, Marítimas Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba

2.3.2 Disposiciones Específicas

a) Concepto de la Operación

El servicio de estiba/desestiba tiene como propósito la colocación o retiro conveniente y en forma ordenada de la carga a bordo de la nave y

también el trasbordo de carga de un buque a otro buque.

b) Personal Requerido para la Operación

i) Jefe de Cubierta

Responsable de la correcta estiba/desestiba dentro de las bodegas de la nave. Solicita los recursos necesarios a fin de cumplir con la planificación de las operaciones.

ii) Estibador

Especialidad que comprende la ejecución de todas las tareas, labores y funciones ordinarias del trabajo portuario en las operaciones de carga o estiba, descarga o desestiba y movilización de carga. De acuerdo con los usos y costumbres de los mismos, se les denomina: lanchero, muellano, estibador de nave, maniobrista, capataz de maniobra, carreros, capataz de carreros, capataz de ribera, levantadores de carga u otra denominación que involucre la ejecución de trabajo similar.

El Capataz de Estiba es el estibador que por su experiencia es el responsable de supervisar a las cuadrillas de trabajadores nombrados por los empleadores para laborar en la nave para que ejecuten el plan de trabajo dispuesto por el Jefe de Cubierta. Ejerce control disciplinario del personal a su cargo y verifica el cumplimiento de las normas de seguridad industrial.

iii) Gruero-winchero:

Especialidad que comprende la operación de grúas, winches, aparejos y otros aparatos de la propia nave durante las operaciones de carga, descarga y movilización de carga.

iv) Portalonero:

Especialidad que consiste en asistir al Gruero-Winchero cuando las condiciones de visibilidad sobre cubierta impidan al Gruero-Winchero realizar su labor sin asistencia.

v) Elevadorista:

Especialidad que comprende el manejo de elevadores en el muelle u otra área operativa del puerto, así como en las bodegas del buque.

vi) Tarjador:

Especialidad que consiste en el conteo de la mercancía que se carga o descarga, de productos recibidos en muros al costado de

la nave, o a bordo, según corresponda, y que se ejecuta al costado del buque. Comprende además la obligación de anotar en la nota de Tarja toda la información a verificar, especialmente, el tipo de mercancía, cantidad, marcas, estado y condición exterior del embalaje y si ésta fue separada para inventario, otros documentos que correspondan al detalle de las cargas de toda índole, manipuladas o movilizadas por su cuadrilla. Dicha nota de Tarja debe ser suscrita por el Tarjador.

Asimismo, el Tarjador debe verificar la correcta remisión de los embarques al puerto de su destino y de las descargas a los lugares de almacenamiento designados o de forzoso e inmediato despacho; así como la movilización de contenedores vacíos y del equipaje no acompañado.

c) Procedimientos

i) De la Prestación del Servicio

- El Agente de Estiba/Desestiba solicitará servicios de embarque/descarga en la Junta de Operaciones, y presentará el plano de estiba de la carga.
- Enviará a la Gerencia de Operaciones la relación de trabajadores que participarán en la operación según lo dispuesto en D. S. N° 013-2004-TR, **TUO del Reglamento de la Ley del Trabajo Portuario y el Modulo de Gestión del Trabajador Portuario MGTP TISUR.**
- El Jefe de Cubierta coordinará con el Departamento de Operaciones del terminal la planificación de la descarga, tomando especial relevancia en el Plan de Estiba/Desestiba y destino de la mercancía.
- Durante la ejecución de la operación el agente de Estiba/Desestiba deberá:
 - Asegurar los rendimientos Operativos acordados en la Junta de Operaciones.
 - Asegurar el Uso de implementos de Seguridad por su personal.
 - Asegurar el Uso de implementos que coadyuven a la protección del Medio Ambiente.

d) Incumplimiento de Obligaciones

El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Reglamento dará lugar a la presentación del correspondiente Protesto ante la Capitanía de Puerto.

2.3.3 Disposiciones Finales

- i) Los Usuarios Intermedios que proporcionen servicios de estiba/desestiba de naves, son responsables de los actos, acciones u omisiones cometidos por el personal a su cargo.
- ii) En caso de incidentes con daños personales o a la infraestructura del Terminal Portuario, ocurridos durante las operaciones de estiba/desestiba, asumirá las responsabilidades y costos que de dichos incidentes o accidentes se deriven, aun si estos montos fueran superiores a la Póliza de Responsabilidad Civil contemplada en el numeral 2.3.1.c) de las Disposiciones Generales del apartado referido a Estiba y Desestiba.
- iii) Los Usuarios Intermedios que proporcionen servicios de estiba/desestiba, dispondrán lo conveniente para la adecuada presentación de su personal, el mismo que deberá contar con uniforme de trabajo con logotipo de la Empresa para la cual se encuentren laborando. y una tarjeta de identificación personal.
- iv) Los Usuarios Intermedios que proporcionen servicios de estiba/desestiba, estarán obligadas a remitir la certificación de prueba de resistencia del material e implementos de estiba (cadenas, grilletes, ganchos, estrobos, fajas, eslingas, etc.) utilizados durante sus operaciones que realicen en el TPM; así como llenar el formato de liquidación de nave de acuerdo al procedimiento vigente.
- v) Una vez inscrito el personal de la Empresa Usuaria Intermedia prestadora del servicio en los Registros del TPM, no podrá ser modificado o incrementado sin la autorización previa de la Gerencia de Operaciones, debiendo ser ésta solicitada por escrito adjuntando la documentación sustentatoria que acredite el cumplimiento de los requisitos contemplados apartado referido a Estiba y Desestiba de Naves del presente reglamento.

2.3.4 Supervisión y Control

A cargo de la Gerencia de Operaciones.

2.4 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

2.4.1 Disposiciones Generales

El servicio de abastecimiento de combustible no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, no siendo necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

El Agente Marítimo para el cumplimiento de sus actividades deberá contar con los siguientes requisitos generales para el acceso a la infraestructura Esencial:

- a) Encontrarse registrados como Operadores Portuarios, en la Autoridad Portuaria Nacional, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2006-APN/DIR.
- b) Contar con Licencia de Operación expedida por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- c) Contar con Póliza de Responsabilidad Civil que cubra tanto daños materiales como personales por un monto mínimo de US \$ 200,000.00 Dólares Americanos.
- d) Cumplir con los requisitos, normas y procedimientos establecidos en el presente Reglamento.
- e) Las empresas que brinden este servicio deberán cumplir con lo que establece el D.S. N° 030-98-EM y su Modificatoria D.S. N° 045-2005-EM Reglamento para la comercialización de combustibles Líquidos y otros productos derivados de los Hidrocarburos.

2.4.2 Disposiciones Específicas

a) Concepto de la Operación

El servicio de abastecimiento de combustible tiene como propósito suministrar hidrocarburos y/o lubricantes a bordo de la nave a través de camiones cisterna bajo responsabilidad del Agente Marítimo.

b) Personal requerido para la Operación

El representante de la Agencia Marítima es responsable de la ejecución y control del servicio de abastecimiento de combustible.

c) Procedimientos

i) De la Prestación del Servicio

- El Agente Marítimo solicitará los servicios de abastecimiento de combustible ante la Gerencia de Operaciones y enviará la relación de personal y vehículos que participarán en la operación.
- El Agente Marítimo deberá contar con las autorizaciones de aduanas y Capitanía correspondientes para ejecutar el servicio.
- En esta operación el personal encargado de balanza del TPM aplicará el mismo procedimiento que para la carga en general.

- Durante la ejecución de la operación se deberá tomar en consideración las siguientes medidas de seguridad:
 - El personal de seguridad portuaria aislará el área donde se va a ejecutar la operación.
 - La Agencia Marítima se asegurará que los implementos de seguridad necesarios sean utilizados durante la operación.
 - La Agencia Marítima se asegurará del uso de implementos que coadyuven a la protección del Medio Ambiente.
- Después de ejecutada la operación el vehículo saldrá por balanza donde el transportista dejará copia del expediente y recabará sello y firma del oficial de aduanas como constancia de control de dicha operación.

d) Incumplimiento de Obligaciones

El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Reglamento dará lugar a la presentación del correspondiente Protesto ante la Capitanía de Puerto.

2.4.3 Disposiciones Finales

Los Usuarios Intermedios que proporcionen servicios de abastecimiento de combustible a la nave, son responsables de los actos, acciones u omisiones cometidos por el personal a su cargo.

En caso de incidentes con daños personales, a la infraestructura del Terminal Portuario, o al Medio Ambiente ocurridos durante las operaciones de abastecimiento de combustible, asumirá las responsabilidades y costos que de dichos incidentes o accidentes se deriven, aun si estos montos fueran superiores a la Póliza de Responsabilidad Civil contemplada en el numeral 2.4.1.c) del presente Reglamento.

2.4.4 Supervisión y Control

A cargo de la Gerencia de Operaciones

2.5 AMARRE Y DESAMARRE

De uso exclusivo del Concesionario u Operador, conforme a lo dispuesto por el Contrato de Concesión.

2.6 TRANSFERENCIA DE CARGA

De uso exclusivo del Concesionario u Operador, conforme a lo dispuesto por el Contrato de Concesión.

CAPITULO III

3.1. PRINCIPIOS ECONOMICOS PARA LA DETERMINACIÓN DE CARGO DE ACCESO

3.1.1. Del Cargo De Acceso

- a) Los agentes autorizados a brindar los servicios esenciales detallados en el presente reglamento deberán, según la forma de contratación, pagar un cargo de acceso.
- b) Los principios económicos para la determinación del cargo de acceso están orientados a brindar una infraestructura que permita mantener incentivos para la eficiente utilización, reposición, mantenimiento y ampliación de la infraestructura del puerto, con el fin de incentivar la eficiencia de los agentes autorizados.
- c) La fijación del cargo de acceso estará supeditada al tipo de contratación y al tipo de servicio que se brinda, según los lineamientos establecidos en el presente reglamento; además, el referido cargo de acceso podrá adoptar la modalidad de una renta fija, variable o combinación de modalidades.
- d) Según las condiciones en que se preste el servicio esencial, los agentes autorizados podrán obtener descuentos por pago anticipado, volumen, regularidad o cualquier otra condición justificada.
- e) Se tomará en cuenta un reajuste de los cargos de acceso en los casos en que se acuerde con otros usuarios intermedios nuevas condiciones de cargo de acceso. Lo anterior significa que cuando se establezcan cargos de acceso y/o condiciones económicas más favorables acordadas en contratos previos, se igualará el cargo con los usuarios intermedios.
- f) Los componentes para la determinación del cargo de acceso tomarán en cuenta lo descrito en los párrafos anteriores.
- g) En la determinación del cargo de acceso se tomará en cuenta:
 - El tipo de servicio esencial: Descritos en el capítulo I numeral 1.2 del presente Reglamento: Practicaje, Remolcaje, Estiba, Desestiba, Abastecimiento de combustible, Amarre y desamarre, Tracción de Carga.
 - La infraestructura necesaria para prestar el servicio esencial: Descrita en el Capítulo I numeral 1.4 del presente reglamento: Señalización, obras de abrigo y defensa, rada interior o poza de maniobras, muelles, amarradero, vías y áreas de transito interno,

áreas de atención de pasajeros y equipaje, áreas de maniobras, planta de combustible, red de almacenamiento y distribución, área de parqueo de equipos, grúas fijas y otras con restricciones de desplazamiento, fajas transportadoras o tuberías que presenten restricciones de desplazamiento, torres neumáticas.

- El rendimiento en la prestación de la operación y/o servicio: Sujeta a cada una de las particularidades de cada servicio esencial.
 - La modalidad y condiciones de Contratación: Sujeta a cada una de las particularidades de cada servicio esencial.
- h) Los casos en los que no se pagará cargo de acceso son Estiba y Desestiba de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión (Cláusula 5 Numeral 5.22).

CAPITULO IV

4.1. PROCEDIMIENTOS PARA LA SOLICITUD DE ACCESO

4.1.1. Solicitud de Acceso.

El usuario intermedio que desee obtener el derecho de Acceso deberá presentar una solicitud a TISUR según se trate de los siguientes supuestos:

a) Acceso a las Facilidades Esenciales:

De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.1.2. del presente reglamento

b) Acceso Temporal a las Facilidades Esenciales:

Los usuarios intermedios podrán solicitar a TISUR, con la debida justificación una autorización de acceso temporal a la infraestructura administrada por TISUR. Dicha autorización tendrá una vigencia máxima de treinta (30) días, para lo cual deberá cumplir con los requisitos y condiciones establecidos en el presente reglamento. Las condiciones y el Cargo de Acceso aplicables serán las establecidas en los contratos de acceso. En el caso que dicha solicitud se refiera a la prestación de un servicio nuevo, el cargo de acceso y las demás condiciones, serán establecidas inicialmente por TISUR.

c) Acceso en los casos que no se requiere suscripción de contrato de acceso:

El acceso se producirá previo cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos en el presente Reglamento. La solicitud de acceso correspondiente se considerará procedente, si el solicitante de acceso ha cumplido con los requisitos establecidos en el presente Reglamento. En tal caso el acceso se hará efectivo al día siguiente de la presentación de la solicitud y cumplimiento de los requisitos.

4.1.2. Contenido de la Solicitud de Acceso.

La Solicitud de Acceso deberá indicar, cuando menos la siguiente información:

- a) Identificación del solicitante
- b) Facilidad(es) Esencial(es) a la(s) que se requiere tener Acceso.
- c) Servicio(s) Esencial(es) que el solicitante pretende brindar y su relación con la(s) Facilidad(es) Esencial(es) solicitada(s).
- d) Descripción de la maquinaria y equipo con que prestará el(los) Servicio(s) Esencial(es).

- e) La información adicional solicitada en el presente reglamento de acceso, así como la acreditación del cumplimiento de los requisitos o condiciones establecidas en éste.
- f) Cualquier otra información que el solicitante considere pertinente con el objeto de precisar los alcances del servicio y los requerimientos de infraestructura.

4.1.3. Plazo para responder a la Solicitud de Acceso.

TISUR evaluará la Solicitud de Acceso y dará respuesta a la misma en un plazo máximo de quince (15) días hábiles. En caso de no dar respuesta a la Solicitud de Acceso en el plazo señalado, se entenderá que ha sido considerada como procedente.

4.1.4. Publicación de la Solicitud de Acceso.

Una vez que la Solicitud de Acceso es declarada procedente, se publicará un aviso con el extracto de esta solicitud en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de la notificación de esta declaración o del vencimiento del plazo establecido en el numeral anterior.

Dicha publicación se realizará en el Diario Oficial “El Peruano” o en otro diario de mayor circulación nacional o local. Asimismo, el referido aviso será difundido en la página web.

Cualquier interesado en contar con Acceso a la misma infraestructura contará con un plazo de diez (10) días hábiles, contados desde la fecha de la última publicación del aviso a que se refiere el párrafo anterior, para que pueda presentar una solicitud señalando su interés por brindar el mismo Servicio Esencial.

TISUR podrá publicar en un mismo aviso, información relativa a más de una Solicitud de Acceso para una o varias infraestructuras; siempre y cuando se cumplan con los plazos establecidos.

En el caso de los Servicios Esenciales que no enfrenten restricciones a la disponibilidad de uso de infraestructura calificada como Facilidad Esencial, no será necesario realizar la publicación de la solicitud de acceso. En tal caso las partes iniciarán la negociación directa.

4.1.5. Contenido del aviso de Solicitud de Acceso.

El aviso contendrá únicamente lo siguiente:

- a) Nombre de la Entidad Prestadora.
- b) Empresa o empresas que han solicitado el Acceso.
- c) Servicios a brindar por la empresa solicitante.
- d) Infraestructura solicitada.
- e) Ubicación de la infraestructura.
- f) Disponibilidad de la infraestructura.
- g) Fecha máxima para que los interesados manifiesten su interés.

4.1.6 Determinación de la disponibilidad de infraestructura.

TISUR determinará la disponibilidad de la infraestructura, y OSITRAN podrá revisar la sustentación respectiva.

4.1.7 Notificación del mecanismo de Acceso.

Concluido el plazo para la presentación de nuevas solicitudes, TISUR, en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, deberá notificar a los solicitantes si el procedimiento de Acceso a la Facilidad Esencial se realizará mediante una negociación directa o subasta, según la disponibilidad de infraestructura y el número de solicitudes recibidas. En el caso de subastas, dicha comunicación acreditará las razones y fundamentos por los que se estima que no está en capacidad de atender todas las solicitudes de Acceso.

En el caso de negociación directa, la comunicación que establece el párrafo precedente señalará el lugar, fecha y hora de inicio de las negociaciones, el cual no podrá exceder el plazo máximo de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación.

En el caso de subasta, la comunicación que establece el primer párrafo del presente numeral señalará la fecha de convocatoria, la que no excederá el plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación.

4.1.8 Solicitud de Acceso incompleta.

Si la solicitud estuviera incompleta o no reuniera los requisitos exigibles, el solicitante contará con un plazo máximo de dos (2) días hábiles para que subsane la omisión. De no subsanarla en el plazo previsto, se dará por no presentada, sin perjuicio de su derecho de presentar una nueva solicitud.

4.1.9 Denegatoria de la Solicitud de Acceso.

En caso de no existir infraestructura disponible, o por razones técnicas, económicas, de seguridad o de cualquier otra índole, o basándose en cualquier otro motivo razonable, TISUR podrá negar parcial o totalmente el acceso al solicitante, tomando en consideración los siguientes elementos:

- a) Las limitaciones físicas, técnicas o ambientales existentes en la infraestructura para admitir y soportar razonablemente su uso, con el fin de brindar los servicios solicitados, así como las posibilidades y límites para ampliarla o mejorarla.
- b) El incumplimiento de los requerimientos técnicos, conclusiones y recomendaciones contenidas en los documentos técnicos debidamente aprobados por la autoridad competente., según el servicio del cual se trate la solicitud de acceso.
- c) Los niveles de congestión real o potencial derivados de limitaciones de espacio o tiempo.
- d) Existencia de otros usuarios utilizando la infraestructura.
- e) Limitaciones tecnológicas existentes.
- f) Problemas contractuales anteriores por parte del solicitante, como incumplimientos de pagos o requisitos, entre otros motivos.
- g) Otros que resulten pertinentes.

4.1.10 Recurso de reconsideración de la denegatoria de la solicitud de Acceso.

En el caso que TISUR deniegue parcial o totalmente el Acceso, el solicitante podrá presentar un recurso de reconsideración en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles, contados a partir de la notificación de la denegatoria.

TISUR notificará su decisión al solicitante en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles de recibido el recurso de reconsideración.

4.1.11 Apelación de la denegatoria de la Solicitud de Acceso.

El solicitante podrá apelar ante TISUR su decisión de denegar total o parcialmente el Acceso, en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de la notificación de la denegatoria o de resuelto en forma negativa el recurso de reconsideración.

TISUR deberá elevar el expediente al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, contados desde la presentación de la apelación, quien resolverá y notificará su veredicto de acuerdo con los plazos establecidos en el REMA.

4.1.12 Apelación del mecanismo de asignación de la Facilidad Esencial.

En caso de que TISUR comunique que es necesario convocar a una subasta, cualquier solicitante que estime que la infraestructura disponible es suficiente para atender todas las solicitudes presentadas, podrá apelar dicha decisión ante la Administración del Terminal en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, contados desde la fecha en la que recibió la comunicación antes señalada.

TISUR deberá elevar el expediente al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, contados desde la presentación de la apelación.

De confirmarse la subasta, se dará por culminado el procedimiento administrativo. En caso contrario, se continuará con el procedimiento establecido para la suscripción del Contrato de Acceso a través del mecanismo de negociación directa.

4.1.13 Presentación de nueva Solicitud de Acceso.

En caso de que el solicitante dejara consentida la decisión de TISUR de denegar el Acceso, o habiendo sido apelada ésta, hubiera sido confirmada la denegatoria por parte del Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, el solicitante sólo podrá presentar una nueva solicitud para la misma infraestructura referida a los mismos servicios, un año después de la denegatoria final, a menos que sustente el cambio de circunstancias que justifican presentar una nueva solicitud.

4.2. PROCEDIMIENTO DE ACCESO POR NEGOCIACIÓN DIRECTA

4.2.1. Inicio de negociaciones.

El inicio de las negociaciones para suscribir el Contrato de Acceso se hará en el lugar, fecha y hora fijada en la comunicación a que se hace referencia en el numeral 4.1.7 del presente Reglamento. La negociación se llevará a cabo en la localidad donde se ubica la infraestructura o donde las partes lo acuerden por escrito.

4.2.2. Actas de las reuniones de negociación.

En las reuniones de negociación se llevarán actas, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes, así como la fecha de la siguiente reunión.

Las partes pueden acordar que los acuerdos y desacuerdos que hubiere sean registrados tan sólo en el acta final. En el caso de no existir desacuerdos, se podrá elaborar directamente el proyecto de Contrato de Acceso.

4.2.3. Período de negociaciones.

Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o el solicitante de Acceso comunique a TISUR su decisión de poner fin a las mismas, al no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o Cargo de Acceso.

La comunicación a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual, el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días hábiles para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso.

4.2.4. Proyectos de Contrato de Acceso.

Una vez que las partes hayan llegado a un acuerdo sobre las condiciones de Acceso de conformidad al presente Reglamento y con el REMA, TISUR elaborará el Proyecto de Contrato de Acceso que deberá ser visado por el solicitante. Este será remitido a OSITRAN y publicado en la página web de TISUR en la misma fecha de su remisión, señalando la fecha máxima para que los usuarios presenten comentarios a OSITRAN.

4.2.5. Remisión del Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN.

TISUR deberá remitir los Proyectos de Contratos de Acceso a OSITRAN, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes de haber llegado a un acuerdo, adjuntando la información siguiente:

- a) Sobre empresas vinculadas:
 - i) Breve descripción de la naturaleza de la vinculación con el solicitante de Acceso.
 - ii) Relación de Contratos de Acceso suscritos con otros usuarios intermedios para la prestación de los mismos servicios esenciales.
 - iii) Actas de negociación, de ser el caso.
 - iv) Relación de servicios que ofrece la empresa vinculada.
 - v) Relación de accionistas.
 - vi) Nombre de los directores y representante legal.

- b) Sobre empresas no vinculadas:
 - i) Actas de negociación, de ser el caso.
 - ii) Declaración jurada de no vinculación.

4.2.6 Comentarios por parte de terceros.

Cualquier usuario intermedio o final que considere que el Proyecto de Contrato de Acceso restringe o impide el Acceso, o vulnera los principios señalados y las normas establecidas en el REMA, podrá presentar comentarios u observaciones ante OSITRAN dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la publicación del proyecto de contrato en la página web de TISUR.

4.2.7 Revisión del Proyecto de Contrato de Acceso.

OSITRAN revisará el Proyecto de Contrato de Acceso a fin de verificar el cumplimiento de los principios y las normas establecidas en el presente Reglamento en un plazo que no excederá los diez (10) días hábiles, contados desde la fecha de su recepción. En el caso que OSITRAN no se pronuncie dentro del plazo señalado, se entenderá que no existen observaciones; y, por tanto, el Contrato de Acceso se encontrará expedito para su suscripción.

4.2.8 Observaciones al Proyecto de Contrato de Acceso.

Si dentro del plazo establecido en el numeral anterior, OSITRAN presenta observaciones al Proyecto de Contrato de Acceso, las partes contarán con un plazo máximo de sesenta (60) días hábiles para negociar un acuerdo sobre los aspectos observados y para remitir un nuevo Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN, de acuerdo con lo establecido en los artículos 71 y 72 del REMA, sin perjuicio que el solicitante pueda requerir a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso dentro de este plazo. Si las partes no cumplen con presentar el mencionado Proyecto dentro del plazo establecido, el procedimiento de Acceso se dará por terminado.

4.2.9 Modificación y renovación de Contratos de Acceso.

La modificación o renovación de los Contratos de Acceso suscritos bajo el mecanismo de negociación directa seguirá los mismos procedimientos establecidos para su suscripción.

En el caso que TISUR y el usuario intermedio no hayan acordado causales de resolución del Contrato de Acceso, TISUR otorgará al usuario intermedio un plazo no menor a 30 días hábiles, antes de dar por terminada la vigencia del Contrato de Acceso. En tal caso, el usuario intermedio podrá solicitar el Acceso a la Facilidad Esencial, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Título III del REMA.

4.3 PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO POR SUBASTA

4.3.1. Objetivo de la Subasta

Asignar la infraestructura escasa mediante un procedimiento transparente. Mediante la subasta, de carácter público, se determinará aquel o aquellos usuarios intermedios a los que TISUR brindará acceso al haber formulado la mejor o mejores ofertas, de acuerdo con lo establecido en las bases de la subasta.

4.3.2. Cronograma de la subasta

El cronograma de la subasta deberá observar lo siguiente:

- a) Venta y difusión de las Bases en la página web: a los diez (10) días hábiles, contados desde la fecha de la convocatoria y durará hasta dos (2) días hábiles previos a la presentación de propuestas.
- b) Presentación de consultas y aclaraciones a las Bases: hasta el décimo día hábil (10), contados desde la fecha de inicio de la venta y difusión de bases.
- c) Absolución de consultas y observaciones de los postores: hasta el décimo día hábil (10), contado desde el vencimiento del plazo para presentar consultas y aclaraciones.
- d) Evaluación de propuestas: hasta el décimo día hábil (10) contado a partir de la fecha en que culmine la presentación de las propuestas.

4.3.3. Convocatoria a la subasta.

TISUR convocará la subasta en un plazo máximo de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación a los interesados del mecanismo de Acceso a la Facilidad Esencial.

La convocatoria se realizará en el Diario Oficial El Peruano y otro de mayor circulación en la localidad donde está ubicada la infraestructura objeto de la solicitud.

4.3.4. Consultas y Observaciones a las Bases.

Los solicitantes de Acceso podrán presentar consultas y observaciones a las Bases dentro del plazo establecido en éstas. TISUR dará respuesta a las consultas y levantar las observaciones dentro de los plazos establecidos. Asimismo, remitirá copia de su respuesta a OSITRAN.

4.3.5. Información sobre solicitantes de Acceso que sean filiales o empresas vinculadas a la Entidad Prestadora.

TISUR deberá remitir a OSITRAN, al término del periodo de consultas, la relación de las empresas filiales y vinculadas a ella que participarán en la subasta.

4.3.6. Evaluación de propuestas y buena pro.

TISUR evaluará las propuestas dentro del plazo establecido en el cronograma de la subasta, aplicando para tal efecto los criterios establecidos en las Bases. Presentadas las propuestas, se adjudicará la buena pro a aquel o aquellos postores que corresponda.

4.3.7. Suscripción del Contrato de Acceso.

El o los adjudicatarios de la buena pro deberán suscribir el contrato y cumplir con los requisitos en el plazo y forma establecidos en las Bases, siempre y cuando no haya impugnaciones sobre la buena pro.

4.3.8. Observaciones a las Bases por OSITRAN.

OSITRAN podrá realizar de oficio, en un plazo de cinco (5) días hábiles de culminado el proceso de consultas, observaciones a las Bases. Asimismo, podrá requerir a TISUR absolver las observaciones de los postores que así lo solicitaron.

En tal caso, OSITRAN podrá requerir a la TISUR para que en el plazo de cinco (5) días hábiles, efectúe las modificaciones a las Bases a que hubiera lugar.

4.3.9. Impugnación de la buena pro.

El postor que no estuviera de acuerdo con la adjudicación de la buena pro, podrá impugnarla a través de un recurso de reconsideración ante TISUR, en un plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha del otorgamiento de la buena pro. TISUR resolverá en un plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha en que recibió el recurso.

Asimismo, el postor podrá impugnar la buena pro mediante un recurso de apelación ante la TISUR, en un plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha del otorgamiento de la buena pro, o contados a partir de la notificación de la denegatoria del recurso de reconsideración. TISUR elevará el expediente de apelación al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha en que recibió la apelación.

El Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN resolverá dicha apelación en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de la sesión en que el Tribunal toma conocimiento de la controversia o vencido el plazo para que las partes presenten sus respectivas pruebas. Para ello, el expediente será presentado en la primera agenda después de la fecha de presentada la apelación. Vencido el plazo antes señalado sin que se haya pronunciado este Tribunal, se considerará que la apelación ha sido declarada infundada, con lo cual queda agotada la vía administrativa.

En este caso, la suscripción de los Contratos de Acceso con los usuarios intermedios que obtuvieron la buena pro quedará en suspenso hasta resolverse la apelación u opere el silencio administrativo.

4.3.10. Suspensión de plazos.

Los plazos del cronograma de la subasta se considerarán suspendidos desde que el recurso de apelación o impugnación es recibido por TISUR u OSITRAN, quienes deberán informar del hecho a los postores.

4.3.11. Negativa a la suscripción del contrato.

En caso uno de los adjudicatarios de la buena pro no firmara el contrato o no cumpliera con los requisitos de las Bases en el plazo previsto, se le privará de la buena pro y la misma se le asignará al siguiente postor mejor calificado.

4.3.12. Modificación y renovación de contratos suscritos bajo el mecanismo de subasta.

En caso se realizaran modificaciones y renovaciones de los Contratos de Acceso suscritos bajo el mecanismo de subasta estos deberán contar con la aprobación previa de OSITRAN, para lo cual TISUR remitirá la información correspondiente.

OSITRAN emitirá su pronunciamiento dentro de los diez (10) días hábiles siguientes de haber recibido la información. De no emitir pronunciamiento alguno en el plazo señalado, se darán por aprobadas las modificaciones y/o la renovación.

En caso de haber observaciones por parte de OSITRAN, TISUR presentará, en coordinación con los usuarios intermedios correspondientes, los nuevos textos de modificación y/o renovación de los Contratos de Acceso, dentro del plazo de sesenta (60) días hábiles de haber sido notificados. En caso de que TISUR no presente los nuevos textos en el plazo establecido, se entenderá que ha desistido.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

- a) De conformidad con lo establecido en el Artículo 6° del REMA de OSITRAN, la normativa sobre los requisitos legales, técnicos, operativos, administrativos y ambientales, que deben cumplir los usuarios intermedios que requieran acceder a la utilización de las Facilidades Esenciales a cargo de TISUR; está fuera del alcance del REMA y por lo tanto del presente Reglamento.

Sin embargo, TISUR anexa la relación de dicha norma al presente Reglamento, en aplicación del principio de Plena Información a que se refiere el literal f) del Artículo 8° del REMA. Dicha relación de normas tiene naturaleza y carácter informativo y por tanto no forma parte integrante del presente Reglamento.

- b) Ninguna disposición establecida en el presente Reglamento o la aplicación de dicha disposición por parte de la TISUR puede oponerse a lo establecido en el REMA de OSITRAN, por ser ésta una norma de orden público de obligatorio cumplimiento para TISUR. En tal virtud, en el caso que se produzca una controversia sobre lo dispuesto en el presente Reglamento con relación a lo establecido en el REMA, primará lo establecido en el REMA de OSITRAN.
- c) En aplicación a lo establecido en el Literal a) del Artículo 3°, Artículo 5°, 16°, 18° y 23° del REMA, ya sea de oficio o a instancia de parte, OSITRAN puede iniciar un procedimiento de investigación destinado a determinar la inaplicación de cualquier condición de acceso que imponga TISUR, en los casos que a juicio de OSITRAN, la misma no cumpla con ajustarse a la naturaleza de la operación y servicio involucrado o constituya una barrera de acceso de conformidad con lo establecido en el REMA. En tal caso, de comprobarse que la condición de acceso en cuestión se opone a lo establecido en el REMA o constituye una barrera de acceso, será aplicable a TISUR lo establecido en Capítulo IV Infracciones Relativas al Acceso a la Infraestructura del reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de OSITRAN (RIIS) aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N°009-2018-CD-OSITRAN.
- d) De conformidad con el artículo 49 del REMA, el presente Reglamento entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano"

INFORME CONJUNTO N° 0121-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ)

 Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma
Digital
Fecha: 13/09/2019
08:50:28 -0500

 Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/09/2019
09:22:55 -0500

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

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

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Modificación del Reglamento de Acceso del Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.

Referencia : (a) Carta N° 130-2017-TISUR/GG, recibida el 7 de diciembre de 2017
(b) Carta N° 081-2019/TISUR-GG, recibida el 6 de setiembre de 2019.

Fecha : 12 de setiembre de 2019

I. OBJETIVO

1. Emitir opinión respecto del Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso presentado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. para la prestación de servicios esenciales en el Terminal Portuario de Matarani.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 17 de agosto de 1999, el Estado Peruano (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, y, por otra parte, la empresa concesionaria Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, Concesionario o TISUR), suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, Contrato de Concesión).
3. Con fecha 17 de setiembre de 1999 se dio inicio a la explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM) y el 21 de diciembre de 2016 se inició la explotación del Amarradero F correspondiente al Proyecto Bahía Islay.
4. Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 25 de setiembre de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN y N° 006-2009-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial "El Peruano" el 24 de setiembre de 2005 y 11 de febrero de 2009, respectivamente.
5. Por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 025-2004-CD-OSITRAN del 25 de mayo de 2004 se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de TISUR, que fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 051-2004-CD-OSITRAN, N° 016-2006-CD-OSITRAN, N° 055-2006-CD-OSITRAN y N° 007-2013-CD-OSITRAN, del 20 de octubre de 2004, 22 de marzo de 2006, 22 de setiembre de 2006 y 15 de marzo de 2013, respectivamente.
6. A través de la Carta de la referencia (a), el Concesionario presentó a OSITRAN su Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso de TISUR.

Visado por: VILCAPOMA VIRRUETA
Hanz Joel (FIR40718316)
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/09/2019 23:06:02 -0500

Visado por: CORDOVA CHUQUIVAL
Boris Andre FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/09/2019 21:40:09 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/09/2019 21:33:51 -0500

Visado por: ZEGARRA ROMERO
Jose Hector FIR 41166773 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/09/2019 21:15:30 -0500

7. Mediante Oficio N° 9658-2017-GSF-OSITRAN, notificado el 19 de diciembre de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) de OSITRAN solicitó a TISUR la remisión de información de sustento de las modificaciones propuestas, necesaria para el inicio del proceso de modificación del REA de TISUR. Entre los documentos de sustento solicitados se encuentra el Estudio de Maniobras de la nueva infraestructura portuaria incorporada por el Concesionario, acompañada por la Resolución Directoral que la aprobó emitida por la Autoridad Marítima.
8. A través de la Resolución de Gerencia de Supervisión N° 00035-2018-GSF-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 15 de mayo de 2018, se dio inicio al proceso de modificación del REA de TISUR, otorgándose quince (15) días hábiles a partir del día siguiente de la fecha de publicación indicada, para la presentación de observaciones por parte de los usuarios intermedios.
9. En el plazo indicado por la referida Resolución, el OSITRAN recibió los comentarios de cinco (5) organizaciones: EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ (Escrito S/N del 4 de junio de 2018), PRÁCTICOS MÁRITIMOS (Escrito S/N del 4 de junio de 2018), UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ (Oficio N° 029-2018-GG/UMP del 4 de junio de 2018), CONUDFI (Carta N° 038-2018/P del 7 de junio de 2018) y la ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS (Carta APAM-G-6507-2018 del 8 de junio de 2018).
10. Mediante Oficio N° 05053-2018-GSF-OSITRAN, notificado el 11 de junio de 2018, OSITRAN corrió traslado al Concesionario de los comentarios remitidos por los usuarios intermedios y organizaciones interesadas, sobre el Proyecto de Modificación del REA de TISUR.
11. A través del Oficio N° 05919-2018-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 12 de julio de 2018, se remitió el Informe N° 00259-2018-JCP-GSF-OSITRAN que contiene las observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TISUR, indicándose además que OSITRAN formulará consultas técnicas a las autoridades competentes sobre aspectos incorporados en la propuesta del Concesionario.
12. Mediante Oficio N° 05997-2018-GSF-OSITRAN, notificado a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) el 13 de julio de 2018, OSITRAN solicitó el pronunciamiento de DICAPI sobre aspectos cuestionados por los usuarios intermedios al Proyecto de Modificación de REA de TISUR. Mediante Oficio N° 07009-2018-GSF-OSITRAN del 10 de agosto de 2018, OSITRAN reiteró su solicitud de pronunciamiento a DICAPI sobre los temas consultados.
13. Por medio del Oficio N° 05998-2018-GSF-OSITRAN, notificado a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) el 13 de julio de 2018, OSITRAN solicitó el pronunciamiento de la APN sobre aspectos cuestionados por los usuarios intermedios al Proyecto de Modificación de REA de TISUR. Mediante Oficio N° 07010-2018-GSF-OSITRAN del 10 de agosto de 2018, OSITRAN reiteró su solicitud de pronunciamiento a la APN sobre los temas consultados.
14. Mediante Oficio N° V.200.2511, recibido por OSITRAN el 15 de agosto de 2018, DICAPI se pronunció sobre los aspectos consultados por OSITRAN en relación con el Proyecto de Modificación del REA de TISUR.
15. Por medio del Oficio N° 07804-2018-GSF-OSITRAN, notificado a TISUR el 7 de setiembre de 2018, OSITRAN corrió traslado del pronunciamiento de DICAPI sobre los aspectos consultados por el Regulador.
16. A través de la Carta N° 071-2018-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 11 de setiembre de 2018, TISUR se pronunció sobre la obligatoriedad de cumplimiento del requisito de eslora máxima de los remolcadores, consignado en el Estudio de Maniobras del Muelle Marginal (EM-MM) aprobado mediante Resolución Directoral N° 0443-2018-MGP/DGCG del 17 de abril de 2018 (en adelante, Resolución 443); y solicitó a OSITRAN requerir a DICAPI que proceda con la corrección del error indicado por el Concesionario, contenido

en la Resolución Directoral N° 0690-2018-MGP/DGCG del 26 de junio de 2018 (en adelante Resolución 690).

17. Mediante Oficio N° 08016-2018-GSF-OSITRAN, notificado a DICAPI el 13 de setiembre de 2018, OSITRAN requirió su pronunciamiento sobre la Resolución 443, que aprobó el EM-MM del TPM y la rectificación de dicha norma mediante Resolución Directoral 640.
18. Por medio del Oficio N° 0903-2018-APN/GG-UPS-DOMA, recibido por OSITRAN el 2 de octubre de 2018, la APN se pronunció sobre los aspectos consultados por OSITRAN mediante Oficio N° 05998-2018-GSF-OSITRAN, en relación con el Proyecto de Modificación del REA de TISUR, que versan sobre la razonabilidad de las exigencias de cobertura del seguro de responsabilidad civil; y el requerimiento del Concesionario que cada empresa de practicaje tenga por lo menos tres (3) prácticos calificados en el TPM.
19. A través de la Carta N° V.200-3085, recibida por OSITRAN el 4 de octubre de 2018, DICAPI atendió el requerimiento de OSITRAN contenido en el Oficio N° 08016-2018-GSF-OSITRAN, indicando que el EM-MM se aprobó de acuerdo con lo establecido en la Resolución Directoral N° 1314-2016-MGP/DGCG del 29 de diciembre de 2016, que señala que los estudios de maniobras deben definir, entre otros aspectos, el número de remolcadores requeridos y la potencia de cada uno (Bollard Pull), para la ejecución de maniobras de atraque y desatraque, considerando la nave tipo, desplazamiento, área de operaciones, tipo de procedimientos a realizar y condiciones climáticas, con la finalidad de obtener maniobras seguras en salvaguarda de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático. Asimismo, DICAPI indicó que mediante Carta N° 130-2018-TISUR/GO, del 20 de setiembre de 2018, TISUR remitió información técnica referida a la eslora máxima del remolcador tipo del TPM.
20. Mediante Oficio N° 08759-2018-GSF-OSITRAN, notificado a DICAPI el 9 de octubre de 2018, OSITRAN solicitó precisar cuál es la eslora máxima de los remolcadores de deberán operar en los muelles que conforman el TPM.
21. Por medio del Oficio N° V.200-3436, recibido por OSITRAN el 7 de noviembre de 2018, DICAPI señaló que la eslora de los remolcadores no está considerada como un parámetro de evaluación en el marco de la normativa relacionada con la aprobación de los estudios de maniobras. Asimismo, señaló que DICAPI no ha evaluado ni determinado la eslora máxima de los remolcadores que puedan operar en los muelles del TPM.
22. A través del Oficio N° 10080-2018-GSF-OSITRAN, notificado a TISUR el 27 de noviembre de 2018, OSITRAN trasladó al Concesionario la respuesta de DICAPI al Oficio N° 08759-2018-GSF-OSITRAN, sobre la no incorporación de la eslora de los remolcadores como un parámetro a evaluar como parte del procedimiento para la aprobación de los estudios de maniobras. Asimismo, solicitó a TISUR modificar su propuesta de REA sobre la base del pronunciamiento de DICAPI.
23. Mediante Carta N° 093-2018-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 5 de diciembre de 2018, TISUR solicitó a OSITRAN la modificación del requerimiento contenido en el Oficio N° 10080-2018-GSF-OSITRAN.
24. Habiendo tomado conocimiento del pronunciamiento de las autoridades competentes sobre algunos requerimientos de acceso consultados por OSITRAN, mediante Carta N° 033-2019-TISUR/GG, recibida el 12 de abril de 2019, el Concesionario remitió a OSITRAN un nuevo proyecto de modificación de REA.
25. Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión N° 00039-2019-GSF-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 9 de mayo de 2019, se continuó con el proceso de modificación del REA de TISUR al publicarse la nueva propuesta de REA del Concesionario; y se otorgó un plazo de quince (15) días hábiles a partir del día siguiente de la fecha de publicación indicada, para la presentación de observaciones por parte de los usuarios intermedios.

26. En el plazo indicado, el OSITRAN recibió los comentarios de DANIELA ALEXANDRA ASCUE ZAVALA, que fueron remitidos al Concesionario para su absolución mediante Oficio N° 4938-2019-GSF-OSITRAN, notificado el 5 de junio de 2019.
27. Por medio de la Carta N° 055-2019/TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 12 de junio de 2019, TISUR remitió su respuesta a los comentarios remitidos por DANIELA ALEXANDRA ASCUE ZAVALA al proyecto de REA de TISUR.
28. A través del Oficio N° 5174-2019-GSF-OSITRAN, notificado a TISUR el 13 de junio de 2019, se solicitó al Concesionario remitir sus comentarios respecto del pronunciamiento de la APN contenido en el Oficio N° 0903-2018-APN/GG-UPS-DOMA-UAJ.
29. Mediante Oficio N° 5634-2019-GSF-OSITRAN, notificado a TISUR el 27 de junio de 2019, OSITRAN remitió adjunto el Informe N° 0228-2019-JCP-GSF-OSITRAN que contenía un conjunto de observaciones al proyecto de REA para ser levantadas por el Concesionario.
30. Por medio de la comunicación del 2 de julio de 2019 remitida por la Marina de Guerra del Perú (MGP), OSITRAN tomó conocimiento de la emisión de la Resolución Directoral N° 430-2019-MGP/DGCG (Resolución 430), que declaró la nulidad de las Resoluciones Directorales 433 y 690, y aprobó el EM-MM del TPM.
31. A través de la Carta N° 061-2019/TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 11 de julio de 2019, TISUR remitió una versión modificada de su proyecto de REA en atención a las observaciones adjuntas al Oficio N° 5634-2019-GSF-OSITRAN, para su evaluación por OSITRAN.
32. Mediante Oficio N° 6342-2019-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 18 de julio de 2019, OSITRAN comunicó observaciones al proyecto de REA de TISUR con la finalidad que el Concesionario adecúe las partes relevantes del texto de su proyecto de REA de acuerdo con las disposiciones de la Resolución 430, así como la eliminación de disposiciones específicas de índole operativo portuario del servicio de practica y la remisión de información técnica de sustento de su requerimiento de cobertura de los seguros exigidos a las empresas de practica y remolcaje.
33. Por medio de la Carta N° 066-2019-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 31 de julio de 2019, TISUR remitió documentación de las pólizas de responsabilidad civil presentada por la empresa vinculada TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (TRAMARSA) para los servicios de remolcaje y practica en el TPM; así como argumentos relacionados con la no disponibilidad de los estudios de riesgo que sustentan los importes de las pólizas de seguro de practica y remolcaje, y respecto de la permanencia del literal g) de la Sección 2.1.1 y el numeral ii) del literal c) de la Sección 2.2.2 del Proyecto de REA.
34. A través del Oficio N° 7141-2019-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 14 de agosto de 2019, OSITRAN comunicó observaciones al Proyecto de REA y reiteró a TISUR la eliminación de la exigencia de importes mínimos de responsabilidad civil como requisito de acceso a las compañías de practica y remolcaje, así como la eliminación del literal g) de la Sección 2.1.1, referente al número mínimo de prácticos a las empresas de practica.
35. Mediante Carta N° 079-2019-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 28 de agosto de 2019, TISUR solicitó una prórroga del plazo reglamentario para el levantamiento de las observaciones comunicadas mediante Oficio N° 7141-2019-GSF-OSITRAN.
36. Por medio del Oficio N° 7710-2019-GSF-OSITRAN, notificado al Concesionario el 3 de setiembre de 2019, se otorgó la prórroga de plazo solicitada por TISUR para la presentación de su Proyecto de REA corregido hasta el 6 de setiembre de 2019 inclusive.
37. A través de la Carta de la referencia b), recibida por OSITRAN el 6 de setiembre de 2019, el Concesionario remitió su Proyecto de REA corregido.

III. COMPETENCIA DEL OSITRAN

38. Entre las funciones de OSITRAN se encuentran las funciones de supervisión y fiscalización, que se ejercen con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas de las entidades prestadoras, conforme a lo previsto en la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332, en la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley N° 26917, y en el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.
39. Asimismo, de conformidad con el artículo 11 del REGO, OSITRAN, en ejercicio de su función normativa, puede establecer disposiciones de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades prestadoras o actividades supervisadas o de sus usuarios.
40. Así también, el artículo 13 del REMA establece que cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso (REA) aprobado por OSITRAN, con el fin de otorgar a los potenciales usuarios intermedios, toda la información relevante necesaria para solicitar el Acceso. El artículo 14° del REMA establece el contenido mínimo aplicable a todo Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras.
41. El artículo 48 del REMA establece el plazo para la aprobación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora en 20 días, contados a partir del vencimiento del período de consultas. Una vez vencido el plazo de aprobación, sin que OSITRAN haya aprobado u observado el proyecto de REA, éste se dará por aprobado.
42. El artículo 50 del REMA establece el procedimiento y el plazo de levantamiento de observaciones al REA. En efecto, dicho artículo señala que el Concesionario deberá subsanar las observaciones comunicadas por OSITRAN en un plazo de 10 días hábiles, contados a partir del día siguiente de su notificación. Por su parte, OSITRAN cuenta con un plazo de 10 días hábiles para la evaluación del proyecto de REA corregido.
43. El artículo 51 del REMA establece que el procedimiento de modificación del REA se tramita a iniciativa de parte por la entidad prestadora, o de oficio por el OSITRAN. Para efectos de la tramitación del procedimiento de modificación del REA, el REMA establece que se seguirá el mismo procedimiento que en el caso de la aprobación del REA inicial de la entidad prestadora. Asimismo, se deberán observar los artículos 47°, 48°, 49° y 50° del REMA.

IV. ANÁLISIS

44. En el presente informe se analizarán los siguientes aspectos relacionados con el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias del Proyecto de REA de TISUR:
 - IV.1. Difusión del Proyecto de Modificación del REA.
 - IV.2. Comentarios de los interesados.
 - IV.3. Revisión del contenido del Proyecto de Modificación del REA.
 - IV.4. Pronunciamiento de las Autoridades Competentes.
 - IV.5. Evaluación del levantamiento de las observaciones formuladas al Proyecto por parte del Regulador.
 - IV.6. Propuestas de modificación no observadas por el OSITRAN.
 - IV.7. Aprobación de la modificación del REA.

IV.1. Difusión del Proyecto de Modificación del REA

45. El artículo 47¹ del REMA establece que la resolución que apruebe la difusión del Proyecto de Modificación del REA y su contenido deben ser difundidos en las páginas web de OSITRAN y en el de la Entidad Prestadora al día siguiente de la publicación de la resolución en el diario oficial “El Peruano”. Asimismo, en el mismo artículo se establece un plazo de quince (15) días hábiles para que los usuarios intermedios remitan sus comentarios y observaciones al proyecto de modificación del Reglamento.
46. Durante el proceso de modificación del REA de TISUR se realizó una primera publicación del Proyecto de REA, que se hizo efectivo mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00035-2018-GSF-OSITRAN (en adelante Resolución GSF 35) del 15 de mayo de 2018. De acuerdo con lo establecido en el artículo 47 del REMA, el plazo para la presentación de comentarios venció el 5 de junio de 2018.
47. Una vez cumplido el plazo para la presentación de comentarios de los usuarios intermedios, el OSITRAN recibió los comentarios de cinco organizaciones:
 - i. EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ (Escrito S/N del 4 de junio de 2018),
 - ii. PRÁCTICOS MÁRITIMOS (Escrito S/N del 4 de junio de 2018),
 - iii. UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ (Oficio N° 029-2018-GG/UMP del 4 de junio de 2018),
 - iv. CONUDFI (Carta N° 038-2018/P del 7 de junio de 2018),
 - v. ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS (Carta APAM-G-6507-2018 del 8 de junio de 2018).
48. Adicionalmente, la GSF verificó que, tanto la Resolución aprobatoria como el contenido del Proyecto de Modificación del REA de TPE fueron difundidos en la página web de la Entidad Prestadora desde el día siguiente de la publicación de la Resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, además de la difusión realizada en la página web de OSITRAN, por lo que se ha cumplido el requisito de difusión.
49. Luego de las interacciones referidas de manera precedente en el presente Informe, mediante Carta N° 033-2019-TISUR/GG, recibida por OSITRAN el 12 de abril de 2019, el Concesionario remitió a OSITRAN un nuevo proyecto de modificación de REA.
50. Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión N° 00039-2019-GSF-OSITRAN (en adelante, Resolución GSF 39), publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el 9 de mayo de 2019, se continuó con el proceso de modificación del REA de TISUR al publicarse la nueva propuesta de REA del Concesionario; y se otorgó un plazo de quince (15) días hábiles a partir del día siguiente de la fecha de publicación indicada, para la presentación de observaciones por parte de los usuarios intermedios.
51. En el plazo indicado por la referida Resolución, el OSITRAN recibió los comentarios de DANIELA ASCUE ZAVALA, que fueron remitidos al Concesionario para absolución

¹ **“Artículo 47°.- Difusión del Proyecto de Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora:**

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

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

mediante Oficio N° 4938-2019-GSF-OSITRAN. Dicho documento fue notificado el 5 de junio de 2019.

IV.2. Comentarios de los interesados

52. En esta sección se presenta un resumen de los principales comentarios remitidos por los usuarios intermedios y otros interesados, relacionados con el contenido del proyecto de modificación del REA de TISUR; tanto de la versión publicada mediante Resolución GSF 35, y la versión modificada publicada mediante Resolución GSF 39.

Tabla 1. Resumen de los Principales Comentarios de los Usuarios Intermedios al Proyecto de Modificación de REA de TISUR

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	POSICIÓN DEL USUARIO INTERMEDIO / INTERESADO
2.1 PRACTICAJE	
2.1.1 Disposiciones Generales	
“g) El Muelle Marginal A, B y C debe contar con un mínimo de tres (tres) (Sic) prácticos calificados; en igual forma el Muelle Mixto “Amarradero F” también debe contar con un mínimo de tres (03) prácticos calificados.”	PRÁCTICOS MARÍTIMOS S.A.C.: Cuestiona la exigencia del Concesionario porque contravendría lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobado mediante Decreto Supremo N° 015-2014-DE; que expresamente establece la conformación mínima de prácticos que deben tener las empresas administradoras de prácticos marítimos (1 o más prácticos por empresa). Asimismo, el usuario intermedio sostiene que la obligación impuesta por TISUR contraviene lo establecido en el literal i) del numeral 10.1 del artículo 10° de la Norma de Practicaje y de los Prácticos Marítimos, aprobada por Resolución N° 1186-2016-MGP/DGCG, que establece que las empresas de practicaje en conjunto deben contar con la cantidad mínima de prácticos en cada zona de practicaje obligatorio, indicados en el Apéndice O de dicha norma.
2.1.2 Disposiciones Específicas	
c) Condiciones para solicitar el Acceso para el Servicio de Practicaje en el TPM, tanto para Muelle Marginal como Instalación Mixta Amarradero F	
“ii. Contar y mantener vigente la Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil de Practicaje por una cobertura mínima de USD 5,000,000 (cinco millones de dólares americanos).”	PRÁCTICOS MARÍTIMOS S.A.C., CONUDFI, UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ y la ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS: Cuestionan la legalidad (TISUR se atribuiría una competencia de la Autoridad Portuaria Nacional, entidad que otorga las licencias del servicio de Practicaje, entre cuyos requisitos se encuentran las pólizas de seguro de accidentes personales, cuya cobertura es evaluada por dicha Autoridad y el otorgamiento de la licencia de Practicaje acredita el cumplimiento de este requisito); y razonabilidad (falta de sustento técnico, estadístico de ocurrencias que justifiquen dicho importe) de la exigencia para las empresas de practicaje de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de USD 5 millones
“iii. Presentar ante la Entidad Prestadora la nómina de Prácticos calificados que estarán a cargo de la prestación del servicio en el T.P. de Matarani debiendo	PRÁCTICOS MARÍTIMOS S.A.C., CONUDFI y la UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ:

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	POSICIÓN DEL USUARIO INTERMEDIO / INTERESADO
ser no menos de dos prácticos permanentes en el puerto, adjuntando los contratos de trabajo así como copias de las licencias que lo habilitan para desempeñarse en el puerto respectivo.”	Cuestiona el requerimiento que el usuario intermedio cuente con no menos de dos (2) prácticos permanentes en el puerto porque recorta el derecho constitucional a la libertad de empresa y de trabajo, pues no obedece a ningún criterio manifiesto de seguridad o fiabilidad del servicio. Dicha imposición restringiría la participación en el servicio de Practicaje de empresas bajo la forma societaria de EIRL, restringiendo su derecho de libre empresa. Asimismo, el requisito propuesto por TISUR crearía una condición de acceso que estaría normando más allá de lo establecido en las normas que regulan el practicaje marítimo, y que dichas limitaciones además no se encuentran en otros reglamentos de acceso vigentes en otros puertos.
2.2 REMOLCAJE	
2.2.1 Disposiciones Generales	
“e) Presentar copia de la Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil y contra terceras personas, de accidentes personales y de contaminación vigente, presentada ante la Dirección General de Transporte Acuático para el otorgamiento o renovación de la Licencia para la prestación del servicio de Remolcaje por un monto mínimo de cobertura de USD 500,000,000 (quinientos millones de dólares americanos).”	EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ S.A.C, CONUDFI y la UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ: Cuestionan la legalidad (TISUR se atribuiría una competencia de la Autoridad Portuaria Nacional, entidad que otorga las licencias del servicio de Remolcaje, entre cuyos requisitos se encuentran las pólizas de seguro de accidentes personales, responsabilidad civil, y contaminación, cuya cobertura es evaluada por dicha Autoridad y el otorgamiento de la licencia de Remolcaje acredita el cumplimiento de este requisito); y razonabilidad (falta de sustento técnico, estadístico de ocurrencias que justifiquen dicho importe) de la exigencia para las empresas de remolcaje de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de USD 500 millones.
“g) Contar permanentemente con (02) remolcadores en el TPM acimutales (ASD) cuya eslora máxima debe ser de 27 mts, de 55 t de tiro a punto fijo (BP) para el Muelle Marginal A, B y C y para el Amarradero F.”	EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ S.A.C., CONUDFI y la UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ: Cuestionan el sustento técnico de la eslora máxima de 27 metros para los remolcadores que asistan en maniobras en los muelles A, B, C y F en que no ha habido ningún cambio en la infraestructura que justifique la reducción de la eslora máxima de los remolcadores (cita como precedente el Informe N° 014-10-GS-GAL-OSITRAN, que resolvió un caso análogo). Asimismo, el Estudio de Maniobras de los Muelles A, B y C que incorpora dicho requisito de Acceso, está sustentado en el “Estudio de Eslora Máxima de Remolcadores en Matarani”, que no se encuentra anexo al documento del Estudio de Maniobras aprobado por Resolución Directoral N° 443-2018-MGP/DGCG y cuyo detalle o razonamiento del cálculo efectuado pudo ser revisado por los afectados.
2.2.2 Disposiciones Específicas	
c) Características Mínimas de los Remolcadores	
“ii) Contar con Certificado vigente de “Bollard Pull” expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio con una antigüedad no menor de cinco (05) años.”	EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ S.A.C.: Cuestiona el requerimiento de una antigüedad no menor de 5 años de los certificados de Bollard Pull de los remolcadores al afirmar que los certificados expedidos por la DICAPI no cuentan con un plazo de caducidad.

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	POSICIÓN DEL USUARIO INTERMEDIO / INTERESADO
"iii) Eslora máximo de mayor de 27 mts para el Muelle Marginal A, B y C."	EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ S.A.C CONUDFI y la UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ y DANIELA ASCUE ZAVALA: El cuestionamiento es análogo a los comentarios respecto del literal g) de la sección 2.2.1 del Proyecto de REA.

53. Respecto de los comentarios recibidos por el Regulador, el artículo 47 del REMA establece el plazo para la presentación de dichos comentarios u observaciones de los usuarios intermedios, tales como los remitidos por PRÁCTICOS MARÍTIMOS y la EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ, según la definición establecida en el inciso x) del artículo 3 del mismo Reglamento². La citada norma no otorga expresamente carácter vinculante a los referidos comentarios u observaciones, sin embargo, constituye información que el OSITRAN, en el marco de sus atribuciones legales, toma en consideración en el proceso de evaluación del proyecto de REA del Concesionario.
54. Asimismo, en el plazo previsto para la remisión de comentarios, el OSITRAN recibió la posición de otros interesados en el tema, tales como un representante de los agentes marítimos (APAM), usuarios de infraestructura portuaria (CONUDFI), una institución académica universitaria (UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ) y una persona natural (DANIELA ASCUE ZAVALA). En el caso de los comentarios u observaciones remitidos por este grupo de interesados, se ha considerado pertinente la revisión de los argumentos e información presentados con la finalidad de enriquecer el análisis y advertir aspectos del proyecto de REA que podrían contravenir el REMA.

IV.3. Revisión del contenido del Proyecto de Modificación del REA

55. De acuerdo con el artículo 14° del REMA, el REA de la Entidad Prestadora deberá tener como contenido mínimo lo siguiente:
- a) La lista de servicios esenciales que requieren la utilización de las facilidades esenciales administradas por la entidad prestadora.
 - b) La descripción de las facilidades esenciales que se utilizan en la prestación de los servicios.
 - c) Los requisitos y condiciones requeridos para el acceso a las facilidades esenciales necesarios para prestar cada servicio esencial.
 - d) Requisitos y condiciones para el acceso a las facilidades esenciales que no enfrentan restricciones de disponibilidad de uso para la prestación de servicios esenciales, y respecto de las cuales la entidad prestadora no requiere suscribir un contrato de acceso con el fin de formalizar la relación de acceso.
 - e) Los cargos de acceso aplicables a la utilización de las facilidades esenciales por parte de los usuarios intermedios.
 - f) La normativa sobre los requisitos que deben cumplir los usuarios intermedios para brindar servicios esenciales
 - g) Los componentes relevantes para la determinación de los cargos de acceso.
 - h) Los recursos impugnatorios aplicables durante el procedimiento de acceso.
56. Sin perjuicio de lo anterior, el Proyecto de Modificación de TISUR no versa sobre la modificación de la estructura del REA.

² "Artículo 3.-Definiciones.

(...)

x) Usuario Intermedio

Es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios, de transporte o vinculados a esta actividad."

57. De la revisión efectuada se verifica que el Proyecto de Modificación del REA presentado por el Concesionario, cumple con la estructura de contenido mínimo exigido por el artículo 14° del REMA.

IV.4. Pronunciamiento de las Autoridades Competentes

58. El proyecto de REA publicado mediante Resolución GSF 35 fue observado por OSITRAN mediante Oficio N° 05919-2018-GSF-OSITRAN del 12 de julio de 2018, que adjuntó el Informe N° 00259-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 10 de julio de 2018 (en adelante, Informe 259).
59. El Informe 259 realizó una revisión de la absolución por parte de TISUR de los comentarios y observaciones de los interesados. Al realizarse la evaluación de los requisitos de acceso a las facilidades esenciales, según el artículo 18, incisos b) y c) del REMA; se advirtió que el OSITRAN no tiene la competencia para determinar la legalidad y/o la razonabilidad de los requisitos de acceso propuestos por TISUR, razón por la cual era necesaria la respectiva consulta a las autoridades competentes.
60. Para este fin, se solicitó el pronunciamiento de las entidades APN y DICAPI, respecto de los puntos críticos del proyecto de REA, de acuerdo con sus respectivas competencias. Así, los aspectos consultados por OSITRAN a la APN y DICAPI, y los respectivos pronunciamientos de dichas autoridades son:

Tabla 2. Pronunciamientos de DICAPI y APN a requerimiento de OSITRAN

ENTIDAD / DOCUMENTOS DE CONSULTA	PRONUNCIAMIENTO / DOCUMENTOS DE RESPUESTA
1. DICAPI Consulta remitida mediante Oficio N° 05997-2018-GSF-OSITRAN del 13 de julio de 2018, y reiterada mediante Oficio N° 07009-2018-GSF-OSITRAN del 10 de agosto de 2018:	Consulta atendida mediante Oficio N° V.200.2511 del 15 de agosto de 2018.
"i. La cantidad mínima de prácticos con la que debe contar el Terminal Portuario de Matarani considerando las Zonas de Practica Marítimo (ZPM) obligatorio que la conforman de acuerdo con la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG y sus modificaciones."	"Según el apéndice "O" de la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG de fecha 30 de noviembre de 2016, mediante la cual se "Aprueba la Norma del Practicaje Marítimo y de los Prácticos Marítimos", modificada con la Resolución Directoral N° 1067-2017-MGP/DGCG de fecha 12 de diciembre de 2017, el puerto de Matarani cuenta con dos zonas de practicaje obligatorio ZPM10 (muelle marginal A, B y C Tisur) y ZPM10A (amarradero "F" Tisur), debiendo cada una de ellas contar con TRES (3) prácticos como mínimo.
"ii. La exigencia del Proyecto de Modificación que cada compañía cuente con no menos de dos (2) prácticos permanentes en puerto."	"En la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DCG de fecha 30 de noviembre de 2016, emitida por esta Autoridad Marítima se determina el número mínimo de prácticos por zona de practicaje obligatorio. Asimismo en el Capítulo II, artículo 11, sub artículo 11.17 de la referida Resolución se establece que "la Capitanía de Puerto debe verificar que las empresas administradoras de prácticos cuenten, en conjunto, permanentemente con la cantidad mínima de prácticos marítimos indicados en el Apéndice "O" de la presente norma."
"iii. ¿Cuál es la eslora máxima de los remolcadores que operen en los muelles marginales A, B y C y en el muelle mixto "Amarradero F" del Terminal Portuario de Matarani?"	"En los estudios de maniobras aprobados para el muelle marginal A, B y C y para el amarradero "F", de propiedad del Terminal Internacional del Sur S.A., se determinó la potencia de tiro (bollard pull) requerida para cada tipo de nave expresado en toneladas y el número de remolcadores requerido para las maniobras de las naves. No se establece la eslora de los remolcadores, pudiendo operar siempre y cuando los espacios de

ENTIDAD / DOCUMENTOS DE CONSULTA	PRONUNCIAMIENTO / DOCUMENTOS DE RESPUESTA
	maniobra del terminal o muelle específico permitan su ingreso para operar en forma segura.”
“iv. ¿Cuánto debe ser el Bollard Pull requerido para los remolcadores que operen en muelles marginales A, B y C y los remolcadores que operen en el muelle mixto “Amarradero F” del Terminal Portuario de Matarani?”	“Según los respectivos estudios de maniobras aprobados en los muelles marginales A, B y C, es necesario contar con mínimo DOS (2) remolcadores con un bollard pull mínimo de 55 toneladas cada uno; para el amarradero “F” se debe utilizar DOS (2) remolcadores azimutales, cuya sumatoria de bollard pull debe ser igual o superior a 110 toneladas.”
“v. ¿Cuántos años debe ser la antigüedad de los certificados de Bollard Pull para asegurar la operatividad de los remolcadores?”	“En la Resolución Directoral N° 0081-2016-MGP/DGCG de fecha 18 de febrero de 2016, se establece que toda nave de tipo remolcador de bandera nacional que opere en el dominio marítimo del Estado peruano debe contar con un certificado de Capacidad de Tracción – Bollard Pull. Los certificados de capacidad de tracción (bollard pull) para remolcadores expedidos por esta Autoridad Marítima no contemplan fecha de vencimiento.”
“vi. Cualquier otro requerimiento técnico, operativo, administrativo o de seguridad incorporado al Proyecto de Modificación del REA de TISUR relacionado con las competencias de su representada, que podría constituir una barrera burocrática para los usuarios intermedios.”	“No se encuentra dentro de las competencias de esta Autoridad Marítima pronunciarse sobre requerimientos del proyecto de modificación del REA de TISUR, que podrían constituir barreras burocráticas para los usuarios intermedios de dicho terminal.”
2. APN Consulta remitida mediante Oficio N° 05998-2018-GSF-OSITRAN del 13 de julio de 2018, y reiterada mediante Oficio N° 07010-2018-GSF-OSITRAN del 10 de agosto de 2018:	Consulta atendida mediante Oficio N° 0903-2018-APN/GG-UPS-DOMA-UAJ del 2 de octubre de 2018.
“i. El importe de cobertura por USD 500 millones de las pólizas de seguro de responsabilidad civil y contra terceras personas, de accidentes personales y de contaminación a exigirse a las compañías de remolcaje.”	“Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a los documento de referencias a) y b), mediante los cuales formula consultas sobre aspectos contenidos en el proyecto de Reglamento de Acceso (REA) de TISUR; específicamente en cuanto a si: (i) el establecimiento de importes de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de terceras personas de US \$ 500 millones para empresas de remolcaje y US\$ 5 millones, para empresas de practicaje...”
“ii. El importe de cobertura por USD 5 millones de la póliza de responsabilidad civil a exigirse a las empresas de practicaje.”	Al respecto, ...se han revisado los registros de las pólizas por este tipo de seguro (según cuadro adjunto al presente), cuyos montos de cobertura oscilan entre S/ 2,000 y US\$ 100,000, los cuales se encuentran alejados al monto propuesto por TISUR; por lo que correspondería que la empresa prestadora acredite, con información basada en evidencia y/o razonabilidad del monto de cobertura que pretende exigir, máxime si se tiene en cuenta que desde 1999 a la fecha, no han existido contingencias en los servicios de practicaje y remolcaje, que hayan requerido un monto de cobertura como los propuestos...”
“iii. Cualquier otro requerimiento técnico, operativo, administrativo o de seguridad incorporado al Proyecto de Modificación del REA de TISUR relacionado con las competencias de su representada, que podría constituir una barrera burocrática para los usuarios intermedios.”	“...el literal g) del numeral 2.1.1 del proyecto de REA establece que los muelles marginales A, B y C, así como el amarradero mixto F, deben contar con un mínimo de tres prácticos calificados por empresa de practicaje; lo cual no se condice con lo señalado en el artículo 191 del Decreto Legislativo N° 1147, respecto a la obligación que las empresas prestadoras de prácticos marítimos deben estar debidamente equipadas e integradas por uno o más prácticos marítimos en su conjunto, no

ENTIDAD / DOCUMENTOS DE CONSULTA	PRONUNCIAMIENTO / DOCUMENTOS DE RESPUESTA
	constituyendo por tanto, una obligación que deban cumplir cada una de estas empresas de forma individual, sino el reflejo de la necesidad de contar, como mínimo con 3 prácticos para el caso de TISUR; lo que podría interpretarse que, en teoría, cada empresa debería acreditar como mínimo que cuenta hasta con 1 práctico. Al respecto, al no disponerse una obligación normativa concreta por cada empresa, no podría establecerse vía reglamentación una regla de cumplimiento obligatorio de forma general, a menos que se acredite ante el OSITRAN, con información basada en evidencia, la razonabilidad de este requerimiento, tomando en cuenta que, a la fecha, no se ha requerido algo similar, bajo el argumento de la existencia de un riesgo a la prestación efectiva de este servicio. De lo contrario, la imposición de tal regla podría suponer una vulneración al principio de razonabilidad que implicaría el establecimiento de una barrera ilegal de acceso al mercado,”

61. OSITRAN trasladó a TISUR el pronunciamiento de las autoridades competentes respecto de los requisitos de acceso materia de evaluación. Al respecto, TISUR ha sostenido que los requisitos de importes mínimos de pólizas de seguro de responsabilidad civil de remolcaje y practicaaje, así como la exigencia de dos prácticos permanentes por cada empresa de practicaaje, y la exigencia de un certificado de Bollard Pull con antigüedad no mayor de cinco años; son requerimientos de seguridad de acuerdo con las normas aprobadas por la autoridades competentes. Cabe destacar que, de acuerdo con las normas citadas en el pronunciamiento de las autoridades competentes, los requerimientos del proyecto evaluados no tendrían asidero legal y constituirían exigencias fuera de la competencia del REMA y de lo permitido por la normativa aplicable del sector.
62. En el caso del importe mínimo de las coberturas de seguro de responsabilidad civil de remolcaje y practicaaje, el sustento adicional argumentado por TISUR se fundamenta en prácticas comerciales y de seguridad aplicadas y aceptadas en terminales internacionales, que cubren los riesgos de daños a terceros, a la infraestructura portuaria, a la carga, personas, y el medio ambiente, los mismos que son cubiertos por pólizas de seguros de Protection & Indemnity (P&I). A mayor abundamiento, en la Carta N° 066-2019-TISUR/GG del 31 de julio de 2019, TISUR remitió documentación de las pólizas de responsabilidad civil de su empresa vinculada TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (TRAMARSA) para los servicios de remolcaje y practicaaje en el TPM. En dicha póliza se advirtió que TRAMARSA cuenta con coberturas de responsabilidad de USD 500 millones y USD 5 millones para los servicios de remolcaje y practicaaje, respectivamente. Sin embargo, el Concesionario no sustentó técnicamente mediante un estudio de riesgos específico al TPM, la exigencia de dichos importes de cobertura, tal y como lo requería el pronunciamiento de la APN.
63. Asimismo, como es de conocimiento, las empresas licenciadas para la prestación de servicios de remolcaje y practicaaje tienen la obligación de presentar las pólizas de seguro requeridas por la Resolución Ministerial N° 259-2003-MTC/02 para la obtención de la respectiva licencia de servicio de practicaaje o remolcaaje. Dicha norma no regula los importes mínimos ni máximos de cobertura de las pólizas de seguro. Esta situación no impide que la APN, en el marco de sus competencias y en el ejercicio de sus funciones, al otorgar la respectiva licencia de remolcaaje o practicaaje, también acepte la propuesta de cobertura de seguros presentadas por los solicitantes.

64. Lo anterior es consistente con lo establecido en la CLÁUSULA DÉCIMA del Contrato Tipo de Acceso de Remolcaje aprobado por OSITRAN³, sobre la obligación del usuario intermedio de no limitar su responsabilidad ante la presencia de siniestros por montos superiores a las pólizas, por lo que corresponderá al usuario intermedio asumir la diferencia en el pago de los siniestros. Caso análogo ocurre en el caso de la CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA del Contrato Tipo de Acceso de practicaje⁴, que obliga al usuario intermedio a hacerse responsable por los actos, acciones u omisiones del personal a su cargo. En otros términos, los contratos tipo de practicaje y remolcaje favorecen la seguridad tanto de las instalaciones portuarias, personas, naves, carga y medio ambiente al regular la obligación del usuario intermedio de asumir el importe de la afectación o el daño imputable a sus acciones.
65. En el caso del requerimiento del Bollard Pull exigido a los remolcadores que operen en el Muelle Marginal del TPM, el Estudio de Maniobras del Muelle Marginal, aprobado por la DICAPI mediante Resoluciones 443 y 690 del 2018, y la Resolución 430 del 2019 que declaró la nulidad de las anteriores y aprobó el Estudio de Maniobras del Muelle Marginal del TPM, ratifica la exigencia de 55 toneladas de Bollard Pull a cada remolcador, considerando 2 remolcadores por maniobra.
66. En línea con lo anterior, la Resolución 430 eliminó toda referencia a la eslora máxima de los remolcadores del Muelle Marginal del TPM, careciendo de sustento la exigencia formulada por el Concesionario en el proyecto de modificación de REA de reducir a 27 metros la eslora máxima de los remolcadores del muelle marginal.

IV.5. Evaluación del levantamiento de las observaciones formuladas al Proyecto por parte del Regulador

67. Como se advirtió en las secciones anteriores, los aspectos observados por el OSITRAN que constan en los documentos citados en la sección de Antecedentes del presente Informe, han estado relacionados con determinar la legalidad y razonabilidad de los requisitos de acceso exigidos en el proyecto de modificación del REA de TISUR, los cuales tienen sustento en normas aprobadas por otras entidades públicas, en su calidad de autoridades competentes del sector.

Tabla 3. Levantamiento de Observaciones por el Concesionario

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	DOCUMENTO QUE CONTIENE EL LEVANTAMIENTO DE LA OBSERVACIÓN
2.1 PRACTICAJE	
2.1.1 Disposiciones Generales	
"g) El Muelle Marginal A, B y C debe contar con un mínimo de tres (tres) (Sic) prácticos calificados; en igual forma el Muelle Mixto "Amarradero F" también debe contar con un mínimo de tres (03) prácticos calificados."	Requisito eliminado , comunicado mediante Carta N° 081-2019/TISUR-GG del 6 de setiembre de 2019.
2.1.2 Disposiciones Específicas	
c) Condiciones para solicitar el Acceso para el Servicio de Practicaje en el TPM, tanto para Muelle Marginal como Instalación Mixta Amarradero F	
"ii. Contar y mantener vigente la Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil de Practicaje por una cobertura mínima de USD 5,000,000 (cinco millones de dólares americanos)."	Requisito modificado , comunicado mediante Carta N° 081-2019/TISUR-GG del 6 de setiembre de 2019. Al respecto, cabe señalar que TISUR en su calidad de operador portuario debe cumplir con la normativa de seguridad y protección de las instalaciones portuarias, y es civilmente responsable por los daños o afectaciones que se puedan producir como resultado de las

³ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 036-2005-CD-OSITRAN.

⁴ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2005-CD-OSITRAN.

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	DOCUMENTO QUE CONTIENE EL LEVANTAMIENTO DE LA OBSERVACIÓN
	operaciones de su personal y así como del personal de terceros que realicen trabajos para TISUR en el área de la Concesión. En ese sentido el Contrato de Concesión obliga al Concesionario a contratar una serie de pólizas de seguros, entre las que se incluyen las pólizas de responsabilidad civil, razón por la cual un usuario intermedio que presta servicios necesarios portuarios para el cierre del circuito de la cadena logística en el terminal, debe replicar las obligaciones las coberturas del operador portuario en los aspectos que le corresponden, ya sea por afectación a personas, afectación a la propiedad del Concedente y de terceros, así como daños al medio ambiente. El texto final del numeral ii) del inciso c) de la sección 2.1.2 es el siguiente: “ii. Contar y mantener vigente la Póliza de Seguros de responsabilidad civil y contra terceras personas, accidentes de trabajo, personales y de contaminación, suficiente en su cobertura, debiendo en todo caso, responder por aquellos siniestros asumiendo las diferencias que pueden existir entre la cobertura de la Póliza y los daños ocasionados por el siniestro.”
“iii. Presentar ante la Entidad Prestadora la nómina de Prácticos calificados que estarán a cargo de la prestación del servicio en el T.P. de Matarani debiendo ser no menos de dos prácticos permanentes en el puerto, adjuntando los contratos de trabajo así como copias de las licencias que lo habilitan para desempeñarse en el puerto respectivo.”	La propuesta del numeral iii) del inciso c) de la sección 2.1.2 se modifica. Al respecto, se debe tener en consideración que el pronunciamiento de DICAPI contenido en el Oficio N° V.200.2511 del 15 de agosto de 2018 citado en la Tabla 2 precedente, hace referencia a lo establecido en la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG la cual señala que cada una de las dos ZPM que conforman el TPM requieren 3 prácticos, con lo cual el Administrador Portuario, es decir, el Concesionario está obligado ante la Autoridad Marítima a garantizar que cada ZPM tiene al menos 3 prácticos en total. En tal sentido, la propuesta del Concesionario debe ceñirse a lo establecido en la norma antes citada, por lo que no resulta necesario regular la cantidad mínima de prácticos permanentes, puesto que la misma ya se encuentra regulada en la referida norma. El texto final del numeral iii) del inciso c) de la sección 2.1.2 es el siguiente: “iii. Presentar ante la Entidad Prestadora la nómina de Prácticos calificados que estarán a cargo de la prestación del servicio en el T.P. de Matarani, conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG.”
2.2 REMOLCAJE	
2.2.1 Disposiciones Generales	

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	DOCUMENTO QUE CONTIENE EL LEVANTAMIENTO DE LA OBSERVACIÓN
“e) Presentar copia de la Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil y contra terceras personas, de accidentes personales y de contaminación vigente, presentada ante la Dirección General de Transporte Acuático para el otorgamiento o renovación de la Licencia para la prestación del servicio de Remolcaje por un monto mínimo de cobertura de USD 500,000,000 (quinientos millones de dólares americanos).”	Requisito modificado, comunicado mediante Carta N° 081-2019/TISUR-GG del 6 de setiembre de 2019. El sustento de la aceptación de la modificación es análogo al caso de las pólizas de responsabilidad de practicaje del numeral ii) del inciso c) de la sección 2.1.2. El texto final del inciso e) de la sección 2.2.1 es el siguiente: “e) Contar y mantener vigente la Póliza de Seguros de responsabilidad civil y contra terceras personas, accidentes de trabajo, personales y de contaminación, suficiente en su cobertura de acuerdo con las normas vigentes, debiendo en todo caso, responder por aquellos siniestros asumiendo las diferencias que pueden existir entre la cobertura de la Póliza y los daños ocasionados por el siniestro.”
“g) Contar permanentemente con (02) remolcadores en el TPM acimutales (ASD) cuya eslora máxima debe ser de 27 mts, de 55 t de tiro a punto fijo (BP) para el Muelle Marginal A, B y C y para el Amarradero F.”	Requisito modificado, comunicado mediante Carta N° 033-2019/TISUR-GG del 12 de abril de 2019. En este caso el Concesionario eliminó la referencia a la eslora máxima de los remolcadores de acuerdo a lo establecido en la Resolución 430 aprobada por DICAPI. El texto final del inciso g) de la sección 2.2.1 es el siguiente: “g) Contar permanentemente con (02) remolcadores en el TPM acimutales (ASD) que cumplan con los requerimientos técnicos y recomendaciones y conclusiones contenidas en el estudio de maniobras debidamente aprobado de acuerdo con la ley por la autoridad competente.”
2.2.2 Disposiciones Específicas	
c) Características Mínimas de los Remolcadores	
“ii) Contar con Certificado vigente de “Bollard Pull” expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio con una antigüedad no menor de cinco (05) años.”	Requisito modificado Sobre el particular, corresponde que el Certificado vigente de “Bollard Pull” sea expedido de acuerdo a la normatividad vigente. En tal sentido, el plazo de vigencia del referido Certificado puede variar conforme a las modificaciones que se realicen a la norma correspondiente (Resolución Directoral N° 1450-2018-MGP-DGCG), por lo que resulta necesario hacer referencia a que su exigencia se circunscriba a lo que la norma expresamente señala. El texto final del numeral ii) del inciso c) de la sección 2.2.2 es el siguiente: “ii) Contar con Certificado vigente de “Bollard Pull” conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Resolución Directoral N° 1450-2018-MGP-DGCG.”

SECCIÓN DEL PROYECTO DE REA	DOCUMENTO QUE CONTIENE EL LEVANTAMIENTO DE LA OBSERVACIÓN
"iii) Eslora máximo de mayor de 27 mts para el Muelle Marginal A, B y C."	Requisito eliminado. En este caso el Concesionario eliminó la referencia a la eslora máxima de los remolcadores de acuerdo a lo establecido en la Resolución 430 aprobada por DICAPI.

IV.6. Propuestas de modificación no observadas por el OSITRAN

68. Mediante Carta N° 081-2019/TISUR-GG del 6 de setiembre de 2019, el Concesionario presentó su proyecto final de modificación de REA, que incluyó un conjunto de cambios que no han sido materia de comentario u observación por parte de los interesados ni del OSITRAN en el presente procedimiento, y que formarán parte del REA del Concesionario, los cuales son presentados en la tabla que se muestra a continuación:

Tabla 4. Propuesta de Modificación al Reglamento de Acceso de TISUR

SECCIÓN PROYECTO DE REA
CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES
1.3 MARCO LEGAL DEL REGLAMENTO DE ACCESO DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI (TPM)
1.4 DESCRIPCIÓN DE FACILIDADES ESENCIALES DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI
1.4.1 Señalización Portuaria
1.4.1.2 Torres
1.4.1.3 Boyas
1.4.2 Obras de Abrigo o Defensa
1.4.3 Rada Interior o Poza de Maniobras del Muelle Marginal
1.4.4 Muelles
1.4.5 Amarraderos
1.4.6 Vías de acceso y Áreas de Tránsito Interno
1.4.8 Áreas de Maniobras
1.4.10 Área de Parqueo de Equipos
1.4.11 Grúas Fijas y Otras con Restricciones de Desplazamiento, Fajas Transportadoras o Tuberías que presenten Restricciones de Desplazamiento
1.4.11.1 Sistema de Transporte de Minerales (fajas)
CAPITULO II LINEAMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESENCIALES
REQUISITOS AMBIENTALES
2.1 PRACTICAJE
2.1.1 Disposiciones Generales
2.1.2 Disposiciones Específicas
2.1.3 Disposiciones Finales
2.2 REMOLCAJE
2.2.1 Disposiciones Generales
2.2.2 Disposiciones Específicas
2.2.3 Disposiciones Finales
2.3 ESTIBA Y DESESTIBA
2.3.2 Disposiciones Específicas
CAPITULO IV

4.1. PROCEDIMIENTOS PARA LA SOLICITUD DE ACCESO
4.1.9 Denegatoria de la Solicitud de Acceso.

IV.7. Aprobación de la modificación del REA.

69. Habiéndose efectuado la respectiva revisión y evaluación basada en las disposiciones establecidas en el REMA, se concluye que el Proyecto de REA presentado por TISUR cumple con lo establecido en dicha norma, habiéndose efectuado modificaciones de oficio en el numeral iii) del inciso c) de la sección 2.1.2 y en el numeral ii) del inciso c) de la sección 2.2.2, adecuándolos a las normas vigentes.
70. De conformidad con el artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, es función de la GSF conducir los procedimientos para la aprobación de los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras y de emisión de los mandatos de acceso que correspondan ser aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN, en coordinación con los órganos del OSITRAN competentes. Asimismo, el artículo 7° del ROF de OSITRAN señala que el Consejo Directivo ejerce la función normativa del Regulador.

71. Asimismo, el REGO señala lo siguiente:

“Artículo 12.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Normativa

La función normativa es ejercida de manera exclusiva por el Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de resoluciones.
(...)”.

“Artículo 13.- Alcance de la Función Normativa

En ejercicio de la función normativa, el OSITRAN podrá emitir reglamentos y otras normas de carácter general, referidos a las siguientes materias:
(...)
13.6 Acceso a la utilización de las Facilidades Esenciales a la Infraestructura”.

72. Por lo expuesto, corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN pronunciarse sobre la aprobación del Proyecto de Modificación de REA remitido por el Concesionario.

V. CONCLUSIONES

73. En el presente caso, se ha cumplido con el requisito de difusión previsto en el artículo 47 del REMA, al haberse publicado las Resoluciones de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00035-2018-GSF-OSITRAN del 15 de mayo de 2018 y N° 00039-2019-GSF-OSITRAN del 9 de mayo de 2019 en el Diario Oficial “El Peruano”; y al haberse verificado que el contenido del Proyecto de REA de TISUR fue publicado en las páginas web del Concesionario y de OSITRAN.
74. Luego de efectuada la respectiva revisión y evaluación del Proyecto de REA del Concesionario y el levantamiento de las observaciones formuladas por OSITRAN, se verifica que la versión final del Proyecto de Modificación de REA del Concesionario, adjunto a la Carta N° 081-2019/TISUR-GG, a la que se incluyeron las modificaciones realizadas de oficio por el Regulador, conforme al numeral IV.5 del presente Informe, se encuentra expedito para su aprobación por el Consejo Directivo de OSITRAN conforme a lo establecido en el artículo 48 del REMA y en la sección IV del presente Informe.

VI. RECOMENDACIÓN

75. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo de OSITRAN el presente Informe, así como el proyecto de Resolución de Consejo Directivo, a fin de aprobar el proyecto de Reglamento de Acceso del Concesionario, debiendo éste efectuar la publicación del Reglamento de Acceso en su página web institucional desde el día

siguiente de la publicación a cargo del OSITRAN de la referida Resolución y Reglamento de Acceso en el Diario Oficial “El Peruano”, de acuerdo con lo establecido en el artículo 49 del REMA.

Atentamente,

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

N. de Trámite: 2019073211