



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

## RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 0054-2020-CD-OSITRAN

Lima, 13 de octubre de 2020

### VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00128-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 09 de octubre de 2020, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán; y, la solicitud formulada por Salaverry Terminal Internacional S.A., mencionado en la parte considerativa de la presente resolución; y,

### CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece en su artículo 5, literales a) y b), como objetivos de Ositrán, el velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte, así como velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que Ositrán fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión;

Que, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, señala como una de las principales funciones del Ositrán el operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites: i) en el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda y ii) en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene;

Que, el artículo 16 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, establece que, este Organismo Regulador regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual; asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto;

Que, el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de Resoluciones. En el mismo sentido, el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia de Ositrán;

Que, el artículo 10 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, señala que las Entidades Prestadoras tienen el derecho a ser resarcidas de los daños y perjuicios ocasionados por los Usuarios de las infraestructuras de transporte, tal derecho deberá ser ejercido directamente entre las partes, sin perjuicio de los recargos que las Entidades Prestadoras puedan aplicar a los Usuarios por el incumplimiento por parte de estos de alguna de sus obligaciones relacionadas con la prestación del servicio;

Firmado por:  
ZAMBRANO  
COPELLO Rosa  
Veronica FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 13/10/2020  
11:30:30 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan  
Carlos FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 13/10/2020 21:40:55 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI  
Humberto Luis FIR 07720411 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 13/10/2020 21:11:52 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John  
Albert FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 13/10/2020 20:35:28 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis  
Ricardo FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 13/10/2020 20:10:31 -0500



Que, con fecha 31 de octubre de 2018, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Financiamiento, Ejecución de Inversiones, Conservación, Explotación y Transferencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, el Contrato de Concesión) con la Entidad Prestadora Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, STI o el Concesionario);

Que, el Contrato de Concesión señala en su Cláusula 8.23 que el Concesionario no podrá cobrar recargos asociados a Servicios Estándar o Servicios Especiales sujetos a regulación tarifaria, sin contar con la aprobación previa del Regulador. Estos recargos se aplican únicamente en caso de incumplimientos imputables a los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y siempre que se haya informado debidamente a los Usuarios antes de su aplicación. Asimismo, indica que el Regulador podrá establecer aspectos adicionales que corresponda para el cobro de los recargos antes mencionados;

Que, mediante Carta N° 052-2020/STI-GO, el Concesionario solicitó al Regulador la aprobación de ocho recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry:

- a) Por no liberar el amarradero
- b) Por cuadrilla no utilizada
- c) Por no entregar documentación al arribo de la nave
- d) Por modificación de planos de estiba
- e) Por arribo tardío de contenedores
- f) Por no rectificar solicitud de servicio
- g) Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada
- h) Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada

Que, mediante Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN del 13 de agosto de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Concesionario que, en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, absuelva algunas consultas vinculadas con su solicitud de aprobación de recargos en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry;

Que, con fecha 26 de agosto de 2020, a través de la Carta N° 074-2020/STI-GO el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días adicionales para presentar la información requerida en el referido Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN. Dicha solicitud fue atendida por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante el Oficio N° 00060-2020-GRE-OSITRAN del 27 de agosto de 2020;

Que, con fecha 03 de septiembre de 2020, el Concesionario envió la Carta N° 076-2020/STI-GO; asimismo, mediante Oficio N° 00071-2020-GRE-OSITRAN del 11 de septiembre de 2020, se solicitó al Concesionario una reunión de trabajo, a fin de que este absuelva algunas consultas vinculadas con la información enviada;

Que, con fecha día 15 de septiembre de 2020, vía la plataforma virtual MS Teams, se llevó a cabo la reunión de trabajo entre funcionarios de las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, Supervisión y Fiscalización y Asesoría Jurídica y los representantes del Concesionario;

Que, mediante Oficio N° 00075-2020-GRE-OSITRAN del 17 de septiembre de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán reiteró al Concesionario que absuelva una consulta realizada mediante el Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN, así como también se solicitó que absuelva algunas consultas adicionales que surgieron de la información enviada por intermedio de la Carta N° 076-2020/STI-GO y de la reunión de trabajo del 15 de septiembre de 2020;

Que, con fecha 24 de septiembre de 2020, a través de la Carta N° 083-2020/STI-GO el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días adicionales para presentar la información requerida en el Oficio N° 00075-2020-GRE-OSITRAN. Dicha solicitud fue atendida por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante el Oficio N° 00077-2020-GRE-OSITRAN del 24 de septiembre de 2020;

Que, con fecha 30 de septiembre de 2020, el Concesionario envió la Carta N° 085-2020/STI-GO; mediante la cual atendió el requerimiento efectuado a través del Oficio N° 00075-2020-GRE-OSITRAN;

Que, mediante Informe Conjunto N° 00128-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) de fecha 09 de octubre de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, concluyen lo siguiente respecto a los recargos solicitados por el Concesionario:

- (i) **Por no liberar el amarradero:** corresponde aprobar la aplicación de este recargo, considerando la inclusión de las causas imputables a los usuarios para su aplicación.
- (ii) **Por cuadrilla no utilizada:** corresponde aprobar la aplicación del recargo; sin embargo, deberá modificarse su alcance en los términos previstos en el informe.
- (iii) **Por no entregar documentación al arribo de la nave:** corresponde aprobar la aplicación de este recargo en los términos propuestos por STI.
- (iv) **Por modificación de planos de estiba:** corresponde aprobar la aplicación de este recargo, considerando la inclusión en su descripción de que este aplica únicamente cuando la modificación de los planos de estiba se deba a causas imputables al usuario.
- (v) **Por arribo tardío de contenedores:** no corresponde aprobar la aplicación de este recargo, debido que, a la fecha, en el Reglamento de Operaciones del TPMS no se ha determinado el tiempo límite que tendrían los usuarios para el ingreso de sus contenedores al terminal portuario.
- (vi) **Por no rectificar solicitud de servicio:** corresponde aprobar la aplicación del recargo para rectificaciones de solicitudes de Servicios Estándar y considerando una especificación en el nombre del recargo, conforme a lo indicado en el informe.
- (vii) **Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada:** corresponde aprobar la aplicación temporal de este recargo, para lo cual se deberá eliminar la referencia a la afectación a los niveles de productividad e incluir una precisión con relación al tiempo que transcurre sin abastecimiento de camiones. Además, deberá especificar que el uso de las grúas de las naves fue acordado entre el usuario y el Concesionario.
- (viii) **Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada:** corresponde aprobar la aplicación temporal de este recargo, considerando la eliminación de la referencia a la afectación a los niveles de productividad y la inclusión de la precisión de que el recargo aplica únicamente cuando la paralización de las grúas se debe a causas imputables al usuario. Además, deberá especificar que el uso de las grúas de las naves fue acordado entre el usuario y el Concesionario.

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el Informe Conjunto de vistos, el cual hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa formando parte del sustento y motivación de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;



Por lo expuesto, y en virtud a las funciones previstas en el artículo 16° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, el inciso 2) del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Extraordinaria N° 714-2020-CD-OSITRAN, de fecha 13 de octubre de 2020;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Aprobar la aplicación de los siguientes recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, en los términos especificados en el Informe Conjunto N° 00128-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ):

- Por no liberar el amarradero,
- Por cuadrilla no utilizada,
- Por no entregar documentación al arribo de la nave,
- Por modificación de planos de estiba, y
- Por no rectificar solicitud de servicio con la debida anticipación.

**Artículo 2.-** Aprobar la aplicación de los siguientes recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, únicamente hasta que se culmine la implementación de las obras obligatorias correspondientes a las Etapas 1 y 2 del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, y en los términos especificados en el Informe Conjunto N° 00128-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ):

- Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada, y
- Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada.

**Artículo 3.-** Declarar improcedente la solicitud de aprobación del recargo “Por arribo tardío de contenedores”

**Artículo 4.-** Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00128-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que lo sustenta, a la empresa concesionaria a la Entidad Prestadora Salaverry Terminal Internacional S.A., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad Portuaria Nacional.

**Artículo 5.-** Disponer la difusión de la presente resolución, así como el informe de Vistos en el Portal Institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese y comuníquese.

**VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**  
Presidenta del Consejo Directivo

NT: 2020070363

**INFORME CONJUNTO N° 00128-2020-IC-OSITRAN**  
**(GRE-GSF-GAJ)**

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

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**JOHN VEGA VÁSQUEZ**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Solicitud de aprobación de recargos en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry  
***Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry***

Referencia : Carta N° 052-2020/STI-GO

Fecha : 09 de octubre de 2020

Firmado por:  
QUESADA ORE  
Luis Ricardo FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020  
18:55:26 -0500

Firmado por:  
SHEPUT STUCCHI  
Humberto Luis FIR  
07720411 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020  
19:51:35 -0500

Firmado por: VEGA  
VASQUEZ John  
Albert FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020  
20:23:13 -0500

**I. OBJETO**

1. Evaluar la solicitud de aprobación de un conjunto de recargos presentada mediante Carta N° 052-2020/STI-GO por Salaverry Terminal Internacional S.A., de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y en la normativa aplicable vigente.

**II. ANTECEDENTES**

2. Con fecha 31 de octubre de 2018, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), suscribieron el Contrato de Concesión para el Diseño, Financiamiento, Ejecución de Inversiones, Conservación, Explotación y Transferencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, el Contrato de Concesión) con la Entidad Prestadora Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, STI o el Concesionario).

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan  
Carlos FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 13/10/2020 21:41:06 -0500

Visado por: CANDELA TEPE Julio  
Martin FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 20:29:05 -0500

Visado por: CHAVEZ MANRIQUE  
David Antonio FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 20:21:52 -0500

3. Mediante Carta N° 052-2020/STI-GO, de fecha 14 de julio de 2020, STI solicitó a este Organismo Regulador la aprobación de una serie de recargos a ser aplicados a los servicios regulados en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS).

Visado por: ALIAGA CALDERON  
Carlos Ricardo FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 20:17:37 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian  
Juan FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 19:21:35 -0500

4. Mediante Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN del 13 de agosto de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Concesionario que, en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, absuelva algunas consultas vinculadas con su solicitud de aprobación de recargos en el TPMS.

Visado por: ARROYO TOCTO Victor  
Adrian FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 19:13:46 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA  
Daisy Melina FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 18:48:51 -0500

5. Con fecha 26 de agosto de 2020, a través de la Carta N° 074-2020/STI-GO el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días adicionales para presentar la información requerida en el referido Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN.

Visado por: DAGA LAZARO Roberto  
Carlos FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 18:47:05 -0500

6. Dicha solicitud fue atendida por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante el Oficio N° 00060-2020-GRE-OSITRAN del 27 de agosto de 2020.

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue  
Mack Linder FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 09/10/2020 18:44:43 -0500

7. En atención al requerimiento efectuado a través del Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN, el 03 de septiembre de 2020 el Concesionario envió la Carta N° 076-2020/STI-GO.
8. Mediante Oficio N° 00071-2020-GRE-OSITRAN del 11 de septiembre de 2020, se solicitó al Concesionario una reunión de trabajo, a fin de que este absuelva algunas consultas vinculadas con la información enviada a través de la Carta N° 076-2020/STI-GO.
9. La referida reunión de trabajo se llevó a cabo el día 15 de septiembre de 2020, vía la plataforma virtual MS Teams entre funcionarios de las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, Supervisión y Fiscalización y Asesoría Jurídica y los representantes del Concesionario<sup>1</sup>.
10. Mediante Oficio N° 00075-2020-GRE-OSITRAN del 17 de septiembre de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán reiteró al Concesionario que absuelva una consulta realizada mediante el Oficio N° 00055-2020-GRE-OSITRAN, así como también se solicitó que absuelva algunas consultas adicionales que surgieron luego de revisar la información enviada por intermedio de la Carta N° 076-2020/STI-GO y considerando lo argumentado por STI en la reunión de trabajo del 15 de septiembre de 2020 señalada anteriormente.
11. Con fecha 24 de septiembre de 2020, a través de la Carta N° 083-2020/STI-GO el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días adicionales para presentar la información requerida en el Oficio N° 00075-2020-GRE-OSITRAN.
12. Dicha solicitud fue atendida por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante el Oficio N° 00077-2020-GRE-OSITRAN del 24 de septiembre de 2020.
13. El Concesionario atendió el requerimiento efectuado a través del Oficio N° 00075-2020-GRE-OSITRAN, el 30 de septiembre de 2020 el Concesionario envió la Carta N° 085-2020/STI-GO.

### **III. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL**

14. La Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece en su artículo 5, literales a) y b), como objetivos de Ositrán los siguientes:
  - “a) Velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte.*
  - b) Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que OSITRAN fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.”*
15. Asimismo, el literal b) del numeral 7.1 de la precitada Ley, señala como una de las principales funciones del Ositrán la siguiente:
  - “b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:*
    - i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.*
    - ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.”*

---

<sup>1</sup> Ver Acta de Reunión de Trabajo N° 00015-2020-GRE-OSITRAN del 15 de septiembre de 2020. Disponible en <<https://servicios.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/2020093012464828.pdf>> (último acceso: 07.10.2020)

16. Por su parte, el artículo 16 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, establece que, este Organismo Regulador regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual; asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto. El artículo 17 de la referida norma establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de Resoluciones.
17. De manera concordante, el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia de Ositrán.
18. El artículo 10 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, Reglamento de Usuarios), aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, señala que las Entidades Prestadoras tienen el derecho a ser resarcidas de los daños y perjuicios ocasionados por los Usuarios de las infraestructuras de transporte, tal derecho deberá ser ejercido directamente entre las partes, sin perjuicio de los recargos que las Entidades Prestadoras puedan aplicar a los Usuarios por el incumplimiento por parte de estos de alguna de sus obligaciones relacionadas con la prestación del servicio.
19. En el caso particular del Contrato de Concesión TPMS, en la Cláusula 8.23 se prevé lo siguiente.

“8.23. (...)

*El Concesionario no podrá cobrar recargos asociados a Servicios Estándar o Servicios Especiales sujetos a regulación tarifaria, sin contar con la aprobación previa del Regulador. Estos recargos se aplican únicamente en caso de incumplimientos imputables a los usuarios del TPMS y siempre que se haya informado debidamente a los Usuarios antes de su aplicación. El Regulador podrá establecer aspectos adicionales que corresponda para el cobro de los recargos antes mencionados.”*

#### **IV. ANÁLISIS**

20. Mediante Carta N° 052-2020/STI-GO, el Concesionario solicitó al Regulador la aprobación de ocho recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el TPMS:
  - a) Por no liberar el amarradero
  - b) Por cuadrilla no utilizada
  - c) Por no entregar documentación al arribo de la nave
  - d) Por modificación de planos de estiba
  - e) Por arribo tardío de contenedores
  - f) Por no rectificar solicitud de servicio
  - g) Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada
  - h) Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada
21. De acuerdo con lo señalado previamente respecto de lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Concesionario no podrá cobrar recargos asociados a Servicios Estándar o Servicios Especiales sujetos a regulación tarifaria, sin contar con la aprobación previa del Ositrán. Asimismo, en dicha cláusula contractual se señala que los recargos se aplicarán únicamente por causas imputables a los usuarios del TPMS y siempre que se haya informado debidamente a los usuarios antes de su aplicación.
22. En esa línea, a efectos de evaluar los mencionados recargos, este Regulador podrá aprobar un recargo cuando se verifique que dicho recargo:
  - i. Se encuentra asociado a un servicio regulado.

- ii. Se aplica en caso de incumplimientos imputables a los usuarios.
  - iii. Se ha informado debidamente a los usuarios antes de su aplicación.
23. Asimismo, en función de lo previsto en el Reglamento de Usuarios, los recargos serán aplicables a los usuarios por el incumplimiento de sus obligaciones vinculadas con la prestación de los servicios regulados que se prestan en el TPMS. En tal sentido, para la aprobación del recargo deberá tenerse en cuenta la existencia de una obligación clara y precisa cuyo incumplimiento por parte del usuario justifique la aplicación del correspondiente recargo.
24. Finalmente, es pertinente señalar que la referida Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión faculta al Regulador a establecer aspectos adicionales que corresponda observar para el cobro de los recargos antes mencionados.
25. A continuación, se analiza el alcance de cada uno de los recargos para los cuales el Concesionario solicitó aprobación por parte del Regulador.

**a) Por no liberar el amarradero**

26. De acuerdo con lo indicado por el Concesionario en su Carta N° 052-2020/STI-GO, este recargo aplicaría cuando: *“durante la estadía en muelle, por causas imputables a la nave, agencia marítima o consignatario, no sea liberado el amarradero en el tiempo pactado, perjudicando así a otro usuario o a la programación de atraque de otras naves.”*
27. Al respecto, el numeral 8.3.18 del Reglamento de Operaciones del TPMS, aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional mediante Resolución de Gerencia General N° 572-2019-APN/GG<sup>2</sup>, señala que el Concesionario puede disponer el desatraque de la nave en los siguientes casos:

“8.3.18 (...)

- *Por falta de seguridad o de implementos de maniobra para la carga/descarga.*
- *Por emergencia o causa de fuerza mayor.*
- *Por causas atribuibles a la nave/consignatario de la carga, cuando exceda del tiempo programado para sus operaciones de acuerdo a lo descrito en las Políticas Operativas y de Rendimientos.*
- *Cuando no se encuentre realizando operaciones de carga o descarga de mercancías por hechos imputables a la nave y exista requerimiento de muelle por otra nave o incluso cuando no haya tal requerimiento y hayan transcurrido más de 2 horas de haber podido iniciar labores, estas no se realicen por consideraciones ajenas al Puerto, y se incurran en tiempos muertos.”*

[El subrayado es nuestro.]

28. De acuerdo con dicho numeral del Reglamento de Operaciones del TPMS, existen varios motivos por los cuales el Concesionario se encuentra facultado a solicitar al usuario el desatraque de una nave; sin embargo, tal como se señala en las Cartas N° 052 y 085-2020/STI-GO, el recargo “Por no liberar amarradero” aplicará únicamente cuando, por causas imputables al usuario no se libere el amarradero en el tiempo acordado y ello perjudique a otro usuario o a la programación de atraque de otras naves.
29. Según manifiesta STI en su Carta N° 076-2020/STI-GO, las causas atribuibles al usuario (nave, agente marítimo o consignatario) por las que se aplicaría este recargo son:
- Causas imputables a la nave:
    - o falla en la máquina de la nave,
    - o falla en las grúas de la nave y no logre cerrar sus bodegas.

<sup>2</sup> Disponible en: <<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2020/documentacion/07/REGLAMENTO%20DE%20OPERACIONES%20STI.pdf>> (último acceso: 07.10.2020)

- Causas imputables a la agencia marítima:
    - o demoras en el despacho de la nave,
    - o mala coordinación con las empresas de practicaje,
    - o demoras en la coordinación en la firma de documentación.
  
  - Causas imputables al consignatario:
    - o demoras en cerrar los cierres (sic) de *Bill of Lading*,
    - o no contar con los documentos aduaneros correspondientes,
    - o no contar con los lotes de carga lista a ser embarcada,
    - o no contar con los lotes de carga con las especificaciones técnicas aprobados por los inspectores de carga.
30. Asimismo, en la referida Carta N° 076-2020/STI-GO, el Concesionario manifiesta que el usuario deberá liberar el amarradero de acuerdo con el siguiente procedimiento:
- STI remite un correo al agente marítimo comunicando que la nave a su cargo debe liberar el amarradero. Ello es informado por el agente marítimo al armador y/o charteador.
  - Luego de dos (02) horas de recibida dicha comunicación, STI informa nuevamente por escrito al agente marítimo, con copia a la Autoridad Portuaria Nacional y a la Capitanía del Puerto de Salaverry.
  - De no llegar a un acuerdo respecto de la liberación del amarradero, la nave deberá desatracar, iniciando de ese modo la aplicación del recargo “Por no liberar amarradero”.
31. En tal sentido, el Concesionario ha previsto cobrar este recargo únicamente cuando, por causas imputables al usuario, no se libere el amarradero en el tiempo pactado y que ello perjudique a otro usuario o a la programación de otras naves. En tal sentido, en aplicación de la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá incluir en la descripción del recargo el detalle de las causas imputables a la nave, agencia marítima y consignatario.
32. Por lo demás conforme se desprende de lo indicado por el Concesionario en su Carta N° 052-2020/STI-GO, el presente recargo resulta aplicable a la nave, por lo que el mismo se encontraría vinculado a la prestación del Servicio Estándar a la Nave.
33. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la Nave denominado “*por no liberar el amarradero*” resulta procedente, siempre y cuando modifique la descripción del recargo en los siguientes términos:

*“El recargo aplica cuando durante la estadía en muelle, por causas imputables a la nave, agencia marítima o consignatario, no sea liberado el amarradero en el tiempo pactado, perjudicando así a otro usuario o a la programación de atraque de otras naves.*”

*La no liberación de amarradero será imputable a la nave cuando: (i) existan fallas en la máquina de la nave, y (ii) existan fallas en las grúas de la nave y no logre cerrar sus bodegas. Este recargo será atribuible a la agencia marítima cuando: (i) ocurran demoras en el despacho de la nave, (ii) exista mala coordinación con las empresas de practicaje, y (iii) ocurran demoras en la coordinación en la firma de documentación. Además, el recargo aplica por causas imputables al consignatario cuando: (i) existan demoras en cerrar los cierres del Bill of Lading, (ii) no cuenten con los documentos aduaneros correspondientes, (iii) no cuenten con los lotes de carga lista a ser embarcada, y (iv) no cuenten con los lotes de carga con las especificaciones técnicas aprobados por los inspectores de carga.”*

[Énfasis agregado.]

**b) Por cuadrilla no utilizada**

34. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario en la Carta N° 052-2020/STI-GO, el recargo “Por cuadrilla no utilizada” consiste en:

“El recargo aplicará cuando, por causas imputables a la nave o al consignatario, se proceda a cancelar o suspender la disposición de personal de estiba/desestiba para la prestación del Servicio Estándar.

*Será aplicado en caso la nave requiera ser atendida fuera del horario programado en la Junta de Operaciones y/o reunión pre-operativa, o cuando se dispongan las cuadrillas, y por razones no imputables al terminal, la nave demore su atraque e inicio de operaciones.*

*También se aplicará el recargo cuando la operación sea concluida antes del horario programado en la Junta de Operaciones y reunión pre-operativa, a causa de disminución del tonelaje de la carga o en el caso que la nave o el consignatario soliciten ser atendidos al arribo de la nave, y esto ocurra después de la hora de inicio de cada jornada de trabajo. Se aplicará también en el caso que la nave, el consignatario o su representante solicite el término de operaciones antes del término de la jornada.*

*El cobro se realizará desde la completa disposición de la cuadrilla hasta el inicio de operaciones. (En STI las jornadas son las siguientes 7:00, 15:00 y 23:00 horas). El importe del recargo será asumido por la línea naviera o el consignatario de ser el caso”.*

[El subrayado es nuestro.]

35. Según la citada definición, este recargo aplicaría cuando, por causas imputables a la nave o al consignatario, se cancele o suspenda la disposición de personal de estiba/desestiba para la prestación del embarque/descarga de carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y contenedores. Asimismo, se señala que dicho recargo aplicará en los siguientes casos:
- Quando la nave requiera ser atendida fuera del horario programado en la Junta de Operaciones y/o reunión pre-operativa.
  - Quando se dispongan cuadrillas y, por razones no imputables al terminal, la nave demore su atraque e inicio de operaciones.
  - Quando la operación concluya antes del horario programado en la Junta de Operaciones y reunión pre-operativa a causa de una disminución en el tonelaje de la carga.
  - Quando la nave o el consignatario soliciten ser atendidos al arribo de la nave y esto sucede después de la hora de inicio de cada jornada de trabajo.
  - Quando la nave, el consignatario o su representante solicite el término de operaciones antes del término de la jornada.
36. Sobre el particular, de acuerdo con el numeral 7.1 del Reglamento de Operaciones del TPMS, la planificación de las operaciones comprende, entre otros, la planificación de la cantidad de equipos, cuadrillas de estiba y jornadas a emplear por nave. Considerando ello, si bien en la junta de operaciones se programan las operaciones del TPMS para las siguientes veinticuatro (24) horas, según lo mencionado por el Concesionario en la reunión de trabajo del 15 de septiembre de 2020, la asignación de las cuadrillas se realiza en los siguientes horarios para las jornadas establecidas por el Concesionario:
- Jornada 1 (7:00 – 15:00 horas): Las cuadrillas se designan a las 6:00 horas.
  - Jornada 2 (15:00 – 23:00 horas): Las cuadrillas se designan a las 12:00 horas.
  - Jornada 3 (23:00 – 7:00 horas): Las cuadrillas se designan a las 12:00 horas.
37. En tal sentido, debe indicarse que este recargo aplicará siempre y cuando se verifique que la cancelación o suspensión del personal de estiba/desestiba se efectúe por decisión o responsabilidad del usuario, para lo cual el Concesionario deberá acreditar fehacientemente que al momento en el que el usuario solicite la referida cancelación o suspensión, STI ya ha procedido con la designación de las cuadrillas correspondientes.
38. Ahora bien, con relación a los casos bajo los cuales podría aplicarse el presente recargo, debe indicarse lo siguiente:
- Quando la nave requiera ser atendida fuera del horario programado en la Junta de Operaciones y/o reunión pre-operativa.

En este caso, debe mencionarse que en la junta de operaciones y/o junta pre-operativa se programan las cuadrillas de estiba y jornadas a emplear por nave. Por tanto, en caso el usuario solicite ser atendido en un horario distinto al convenido inicialmente con el TPMS, se incurriría en la denominada falsa nombrada de estibadores, esto es, la designación de estibadores sin que se realicen las labores programadas.

Por tanto, en línea con lo indicado previamente, el Concesionario podrá aplicar este recargo en el presente caso, cuando se verifique que por causas imputables al usuario se incurra en falsa nombrada de estibadores. Cabe señalar que el Concesionario deberá acreditar fehacientemente que al momento en el que el usuario requiera ser atendido fuera del horario programado, este ya haya designado a las cuadrillas correspondientes.

- b. Cuando se dispongan cuadrillas y, por razones no imputables al terminal, la nave demore su atraque e inicio de operaciones.

En la Carta N° 076-2020/STI-GO, el Concesionario señala que existen diversos factores por los que la nave demora en su atraque y el inicio de operaciones:

<b>Nave demora su atraque</b>	<b>Nave demora inicio de operaciones</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mala coordinación entre el agente marítimo y la empresa de practicaje</li> <li>- Retraso de una nave saliente</li> <li>- Falla mecánica de lancha o remolcadores</li> <li>- Mala coordinación entre el agente de aduana y el inspector fitosanitario del SENASA</li> <li>- Mala coordinación entre el agente marítimo y los inspectores de carga y/o bodega en bahía</li> <li>- Demora por la pericia del práctico</li> <li>- Falla operativa de la nave</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demora debido al <i>draft survey</i> de inspectores</li> <li>- Movimiento de pontones de la nave</li> <li>- Inspección de bodegas previos a la carga</li> <li>- Acondicionamiento de bodegas</li> <li>- Autorización de levante aduanero</li> <li>- Aforo de carga</li> <li>- Causas naturales como lluvia, entre otros.</li> </ul>

Fuente: Carta N° 076-2020/STI-GO.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Considerando la citada lista de factores por los que la nave podría demorar su atraque e inicio de operaciones, debe indicarse que algunos de dichos factores no pueden ser atribuidos al usuario. En efecto, las causas naturales son eventos ajenos a la responsabilidad del usuario. Asimismo, el Concesionario no ha acreditado que las demoras de las autoridades para la inspección de la mercancía sean responsabilidad de los usuarios.

Por tanto, es importante reiterar que, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, los recargos aplican únicamente por causas imputables a los usuarios. Por ello, el Concesionario podrá cobrar por este recargo siempre y cuando la nave demore su atraque e inicio de operaciones, por razones estrictamente imputables al usuario, y se verifique además que el Concesionario ya haya procedido con la designación de cuadrillas.

- c. Cuando la operación se concluya antes del horario programado en la Junta de Operaciones y reunión pre-operativa, a causa de la disminución del tonelaje de la carga

De acuerdo con lo indicado previamente, el Concesionario podrá cobrar este recargo, en la medida que se verifique que el Concesionario haya designado a las cuadrillas correspondientes de manera previa al momento en que el usuario solicite culminar las operaciones antes del horario programado inicialmente, debido a la reducción de la cantidad de carga a movilizar.

- d. Cuando la nave o el consignatario soliciten ser atendidos al arribo de la nave después de la hora de inicio de cada jornada de trabajo.

De acuerdo con el numeral 7.1 del Reglamento de Operaciones del TPMS, el Concesionario deberá planificar, impartir y coordinar con los usuarios las disposiciones para el desarrollo de las operaciones, tales como la hora de inicio de operaciones. Por lo tanto, en la medida que es el Concesionario el responsable de planificar la operación y el horario para la atención de las naves, en el presente caso no resultaría aplicable el recargo “Por cuadrillas no utilizadas”, toda vez que el usuario no estaría incumpliendo ninguna obligación.

Adicionalmente, es preciso indicar que el Concesionario señala lo siguiente en su Carta N° 076-2020/STI-GO: “(...) *el terminal asume ese costo siempre y cuando haya sido avisado en junta de operaciones y/o reunión pre operativa, de manera que el terminal haya tenido tiempo de cuadrar los tiempos de nombradas de personal de estiba y equipos.*”.

Por consiguiente, este supuesto debe ser eliminado de la descripción de la presente propuesta de recargo.

- e. Cuando la nave, consignatario o su representante solicite el término de operaciones antes del término de la jornada.

Sobre este caso, el Concesionario señala en su Carta N° 076-2020/STI-GO que “*el consignatario no puede solicitar el término de operaciones, lo que puede suceder es que modifique la cantidad de carga o descarga y eso afectaría en falsa nombrada de personal y equipos.*”

Sobre ello, en línea con lo indicado previamente, el Concesionario podrá cobrar este recargo, en la medida que se verifique que el Concesionario haya designado a las cuadrillas correspondientes de manera previa al momento en el que el usuario solicite culminar las operaciones.

39. Por otra parte, conforme se desprende de lo indicado por el Concesionario en sus Cartas N° 052 y 076-2020/STI-GO, el presente recargo se encuentra vinculado a la prestación del Servicio Estándar a la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y contenedores.
40. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la Carga denominado “*por cuadrilla no utilizada*” resulta procedente, debiendo eliminarse la siguiente referencia: “*en el caso que la nave o el consignatario soliciten ser atendidos al arribo de la nave, y esto ocurra después de la hora de inicio de cada jornada de trabajo.*” Asimismo, en aplicación de la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, deberán incluirse en la descripción del recargo los aspectos adicionales mencionados a continuación:

*“El recargo aplicará cuando, por causas imputables a la nave o al consignatario, se proceda a cancelar o suspender la disposición de personal de estiba/desestiba para la prestación del Servicio Estándar.*

*El Concesionario deberá acreditar fehacientemente que al momento en el que el usuario solicite la referida cancelación o suspensión, STI ya ha procedido con la designación de las cuadrillas correspondientes.*

Será aplicado en los siguientes casos:

1. *Cuando la nave requiera ser atendida fuera del horario programado en la Junta de Operaciones y/o reunión pre-operativa.*
2. *Cuando se dispongan cuadrillas y, por razones imputables al usuario, la nave demore su atraque o inicio de operaciones. Se considerarán razones imputables al usuario para la demora en el atraque de la nave a: (i) mala coordinación entre el agente marítimo y la empresa de practicaje, (ii) falla mecánica de lancha o remolcador, (iii) demora por pericia del práctico, y (iv) falla operativa de la nave.*

Se considerarán razones imputables al usuario para la demora en el inicio de operaciones de la nave a: (i) demora debido al draft survey de inspectores, (ii) movimiento de pontones, (iii) inspección de bodegas previos a la carga, (iv) acondicionamiento de bodegas, (v) autorización de levante aduanero y (vi) aforo de carga”.

3. Cuando la operación sea concluida antes del horario programado en la Junta de Operaciones y reunión pre-operativa, a causa de disminución del tonelaje de la carga.
4. En caso la nave, el consignatario y/o su representante soliciten el término de operaciones antes del término de la jornada.

El cobro se realizará desde la completa disposición de la cuadrilla hasta el inicio de operaciones. (En STI las jornadas son las siguientes 7:00, 15:00 y 23:00 horas). El importe del recargo será asumido por la línea naviera o el consignatario de ser el caso”.

[Énfasis agregado.]

**c) Por no entregar documentación al arribo de la nave**

41. De acuerdo con lo señalado en la Carta N° 052-2020/STI-GO, el recargo “Por no entregar documentación al arribo de la nave” se describe de la siguiente manera:

*“Por la documentación exigida en el Reglamento de Operaciones que no sea entregada por los usuarios al arribo de la nave y previo al inicio de operaciones, se aplicará un recargo por cada documento no entregado. El cumplimiento de la entrega de la documentación seguirá siendo obligatorio”.*

42. La citada descripción señala que este recargo aplica cuando los usuarios no entreguen la documentación exigida en el Reglamento de Operaciones del TPMS al arribo de la nave y previo al inicio de operaciones. Al respecto, debe indicarse que el numeral 7.3.2 del Reglamento de Operaciones del TPMS establece lo siguiente respecto de la entrega de documentos al momento del arribo de la nave:

*“7.3.2. Documentos al arribo de la nave*

*Al arribo de la nave y como requisito para poder dar inicio a las operaciones, los Agentes Marítimos deberán entregar al TPMS los siguientes documentos:*

1. Declaración general de arribo
2. Certificado internacional de arqueo de la nave actualizado
3. Certificado de matrícula de la nave
4. Rol de tripulación
5. Lista general
6. Manifiesto de carga para el puerto
7. Conocimiento de embarque
8. Diez últimos puertos de recalada
9. Lista de equipaje no acompañado cuando no figure en el manifiesto de carga
10. Relación de mercadería peligrosa con sus correspondientes hojas de seguridad (MSDS)
11. Relación de explosivos en tránsito considerados en la clase 1 del código IMDG de las OMI.
12. En caso de descarga de origen animal o vegetal, autorización de descarga emitida por SENASA.

*Estos documentos deberán ser enviados mediante correo electrónico dirigido al Jefe de Operaciones al correo [LD\\_operaciones@sati.com.pe](mailto:LD_operaciones@sati.com.pe)”*

[El subrayado es nuestro.]

43. Según el citado numeral del Reglamento de Operaciones del TPMS, el representante de la nave o agente marítimo es el responsable de enviar al Concesionario una serie de documentos al arribo de la nave, los cuales resultan necesarios a efectos de que el Concesionario pueda iniciar operaciones en el TPMS. En efecto, la no entrega oportuna de dicha información podría conllevar a que la planificación de las operaciones no se desarrolle de manera adecuada.

44. Conforme se desprende de lo indicado por el Concesionario en su Carta N° 076-2020/STI-GO, el presente recargo resulta aplicable a la nave, por lo que el mismo se encontraría vinculado a la prestación de los Servicios Estándar a la Nave y a la Carga.
45. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la Nave y a la Carga denominado “*Por no entregar documentación al arribo de la nave*” resulta procedente en los términos propuestos por el Concesionario.

**d) Por modificación de planos de estiba**

46. Según señala el Concesionario en su Carta N° 052-2020/STI-GO, el recargo “Por modificación de planos de estiba” consiste en:

*“Se incurrirá en este recargo por cada cambio que sufra el plano de estiba en el transcurso de las operaciones sobre el previamente entregado y aprobado por la nave o sus representantes. El Agente Marítimo que represente al armador de la nave asumirá el recargo”.*

47. En la citada descripción, se aprecia que este recargo aplicará cuando, durante las operaciones, se modifique el plano de estiba previamente entregado y aprobado por la nave o su representante.
48. Al respecto, el numeral 7.3.1.2 del Reglamento de Operaciones del TPMS establece que el Agente Marítimo deberá proporcionar al Concesionario con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación al arribo de la nave, entre otros, el plano de estiba de la nave. Sobre ello, debe indicarse que dicha exigencia del Reglamento de Operaciones del TPMS se encuentra asociada con la elaboración del plan de operaciones de la nave que debe realizar el Concesionario en la Junta Pre Operativa y/o en la Junta de Operaciones. En esa línea, en la Carta N° 076-2020/STI-GO, el Concesionario manifiesta lo siguiente:

*“(…) los planos de estiba en el 100% de los casos son remitidos por la nave hacia el puerto, a través de sus agentes marítimos, y nosotros como puerto evaluamos la información y tratamos de ajustarnos a dicho plan para poder así organizar toda la logística en el terminal, transporte y almacenes.*

*El hecho de que no se cuente con un plan de estiba a tiempo, conlleva a que no se pueda realizar la programación de atención de la nave ni realizar la reunión pre operativa para determinar una buena planificación. Si no se cuenta con una buena planificación de la nave, se corre el riesgo de incumplir con indicadores propios de la estiba y del servicio.*

*En caso se cuente con un plan de estiba, pero se modifique a último momento, tiene la misma consecuencia, es decir, como si no se tuviera plan de estiba original, ya que al ser modificada la estiba modifica también lo planificado, conllevando a cancelar cuadrillas, transportes o almacenes o reformular el número de atenciones de unidades de transporte asignados para cada almacén. Todo esto tienen un costo logístico y, por ende, un costo operativo que no debe ser asignado al TPMS, puesto no es de responsabilidad de este.”*

[El subrayado es nuestro.]

49. En efecto, en el caso que durante las operaciones, el usuario modifique el plano de estiba bajo el cual se elaboró inicialmente el plan de operaciones de la nave, el Concesionario tendría que reasignar los recursos programados inicialmente (cuadrillas, equipos, entre otros.), lo cual a su vez conllevaría a que el Concesionario, entre otros, cancele, modifique o suspenda las labores de las cuadrillas nombradas.
50. De acuerdo con lo indicado por el Concesionario en la Carta N° 076-2020/STI-GO, los usuarios podrían solicitar la modificación de planos de estiba cuando:
- Reduce o aumenta la cantidad de producto a embarcar o descargar.
  - Recibe las instrucciones de sus charteadores/embarcadores de cancelar lotes para otros puertos.

- La recepción en los almacenes de los clientes hace imposible que se cumpla la rotación propuesta en el plano de estiba.
  - Problemas en las grúas de la nave o en su operatividad.
  - Mal cálculo del oficial de abordó.
  - Redistribución de la carga debido a cambio de rotación de los próximos puertos.
  - Redistribución de pesos internos debido a esfuerzos de las estructuras de la nave.
  - Cambio de bodegas.
51. Como se indicó previamente, la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión dispone que los recargos se aplican únicamente en caso de incumplimientos imputables a los usuarios y siempre que estos hayan sido informados debidamente a los usuarios previo a su aplicación. Sin embargo, en la descripción del presente recargo no se señala explícitamente que este recargo aplicará únicamente por causas imputables al usuario, por lo que, en aplicación de dicha cláusula contractual, el Concesionario deberá especificar en la referida descripción que: *“El recargo aplica cuando la modificación de los planos de estiba se produce por decisión o responsabilidad del usuario”*.
52. Conforme se desprende de lo indicado por el Concesionario en su Carta N° 076-2020/STI-GO, el presente recargo se encuentra vinculado a la prestación del Servicio Estándar a la carga fraccionada, sólida a granel, líquido a granel y contenedores.
53. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la Nave denominado *“Por modificación de planos de estiba”* resulta procedente, siempre y cuando se incluya en la descripción del recargo la precisión antes señalada.

**e) Por arribo tardío de contenedores**

54. En la Carta N° 052-2020/STI-GO, el Concesionario señala que el recargo “Por arribo tardío de contenedores” aplica en los siguientes casos:

*“Ante cualquier solicitud para el ingreso de carga y/o documentos de un cliente al Terminal después del tiempo límite, se incurrirá en este recargo.*

*En el caso de los contenedores de carga seca, tendrán como tiempo límite de ingreso o “Cut off” hasta 24 horas antes del atraque de la nave, mientras que para los contenedores de carga refrigerada el tiempo será de 12 horas. El ingreso fuera del horario mencionado estará supeditado a la autorización del Terminal.”*

55. Según la citada descripción, este recargo aplica cuando el usuario solicite el ingreso de carga en contenedores y/o documentos al TPMS después del tiempo límite de ingreso o *cut off*. Asimismo, el Concesionario señala que dicho tiempo límite, para el caso de contenedores con carga seca es hasta 24 horas antes del atraque de la nave y, para el caso de contenedores con carga refrigerada, 12 horas previas al atraque de la nave.
56. Sobre ello, como se mencionó previamente, la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece que los recargos aplican únicamente en caso de incumplimientos imputables a los usuarios del TPMS y siempre que se haya informado debidamente a los usuarios antes de su aplicación. Dado ello, a efectos de que este Organismo Regulador pueda evaluar el alcance de este recargo, el Concesionario deberá acreditar que este aplica únicamente en caso de un incumplimiento por parte de los usuarios y que se ha informado debidamente a los usuarios antes de su aplicación.
57. En esa línea, tal como se desprende de la revisión del Reglamento de Operaciones del TPMS y de acuerdo con lo señalado por los representantes del Concesionario en la reunión de trabajo del 15 de septiembre de 2020, a la fecha, no se ha establecido formalmente cuáles son las responsabilidades de los usuarios con relación al ingreso de contenedores y/o documentos, el tiempo límite con el que cuentan para ello y a partir de qué momento deberá contabilizarse dicho tiempo límite.

58. Por consiguiente, consideramos que, a la fecha, no resulta procedente la aprobación del recargo denominado “*Por arribo tardío de contenedores*”, debido a que actualmente el Reglamento de Operaciones del TPMS no cuenta con reglas claras y precisas con relación al tiempo límite que tendrían los usuarios para el ingreso de sus contenedores al terminal portuario.

**f) Por no rectificar solicitud de servicio**

59. En la Carta N° 052-2020/STI-GO el Concesionario manifiesta que el cobro del recargo “Por no rectificar solicitud de servicio” aplica en los siguientes casos:

*“Las rectificaciones de las solicitudes de servicios tendrán que ser enviadas por correo electrónico a la jefatura del área de operaciones con una anticipación de dos (02) horas antes de la atención del servicio solicitado. De no cumplirse esto, el usuario asumirá el pago de recuperación del servicio solicitado y el precio aplicará por hora o fracción. Cuando se tratase de equipos, el precio aplicará de acuerdo a lo indicado en el tarifario”.*

60. De acuerdo con la citada descripción, este recargo aplica cuando el usuario rectifique sus solicitudes de servicios dentro de las dos horas previas a la atención del servicio demandado. Cuando ello ocurra, según señala el Concesionario, el usuario deberá asumir el pago de recuperación del servicio, esto es, el Concesionario cobrará por el servicio efectivamente solicitado. Adicionalmente, en la Carta N° 076-2020/STI-GO se señala también que el recargo aplicará por hora o fracción cuando la unidad de cobro del servicio sea por hora o fracción, y en el caso de los servicios vinculados al “Alquiler de maquinaria e instalaciones” se cobrará conforme a los precios indicados en el Tarifario vigente del TPMS.
61. Sobre ello, el numeral 7.6.3 del Reglamento de Operaciones del TPMS señala que las rectificaciones y/o anulaciones de servicios “(...) deberán efectuarse con cuatro (04) horas previas a la prestación del servicio solicitado, con la finalidad de no afectar la planificación de las operaciones propias del terminal.” En tal sentido, si bien el referido reglamento considera la posibilidad de que el usuario rectifique y/o anule sus solicitudes de servicios con una anticipación de cuatro (04) horas previas a la prestación efectiva del servicio solicitado, sin que ello afecte la planificación de las operaciones del TPMS, debe notarse que el Concesionario propone que el presente recargo aplique cuando el usuario rectifique sus solicitudes de servicios con una anticipación de dos (02) horas previas a la provisión del servicio requerido.
62. En tal sentido, el Concesionario podrá cobrar por este recargo en tanto que se verifique que la rectificación de la solicitud de servicio haya sido requerida por decisión o responsabilidad del usuario de manera tardía, dentro de las dos (02) horas previas a la prestación del servicio solicitado. Por tanto, a fin de que el nombre del recargo guarde consistencia con su alcance, en aplicación de la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá modificar el nombre del presente recargo a: “Por no rectificar solicitud de servicio regulado con la debida anticipación”
63. Por otro lado, si bien en su Carta N° 052-2020/STI-GO, el Concesionario no indicó a qué servicio se encuentra vinculado el recargo propuesto (únicamente señaló que se trataría de otros recargos), mediante Carta N° 076-2020/STI-GO, el propio Concesionario ha precisado que dicho recargo estaría vinculado a los Servicios Estándar a la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y contenedores, por lo que, en aplicación de la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, es necesario modificar la descripción del recargo para especificar que su aplicación está limitada a los servicios regulados mencionados anteriormente. Asimismo, considerando lo establecido en la Cláusula 8.23, no corresponde que este Regulador apruebe recargos relacionados con Servicios Especiales no regulados, como es el caso del alquiler de equipos.
64. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la Carga denominado “*Por no rectificar solicitud de servicio*” resulta procedente, siempre que se modifique la denominación de dicho recargo bajo el nombre de “Por no rectificar solicitud de servicio con la debida anticipación” y se incluya en la descripción que: “Este

*recargo aplica en caso que los usuarios rectifiquen sus solicitudes de los Servicios Estándar a la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y contenedores.”*

**g) Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada**

65. En la Carta N° 052-2020/STI-GO, el Concesionario indica que el recargo “Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada” consiste en:
- “Para operaciones con grúas de nave, aplicará este recargo por la falta de camiones durante las operaciones de embarque/descarga directo a granel/fraccionada por causas imputables al usuario y que a su vez afecten los niveles de productividad. El usuario asumirá el recargo y el precio aplicará por hora/cuadrilla/bodega”.*
66. Tal como se aprecia en la cita anterior, este recargo será aplicado por el Concesionario cuando este realice operaciones con grúas de la nave y que, por causas atribuibles al usuario, falten camiones durante las operaciones de embarque o descarga directa de carga a granel y fraccionada, lo cual a su vez afecte a los niveles de productividad.
67. Sobre el particular, es importante mencionar que la falta de camiones durante la descarga o embarque directo de carga fraccionada o a granel genera que las cuadrillas asignadas para la atención de dicha carga permanezcan paralizadas, retrasando de esa manera la planificación de las operaciones acordada entre el usuario y el TPMS. En esa línea, es importante precisar que a través de la Carta N° 085-2020/STI-GO el Concesionario señala que si por un lapso de treinta (30) minutos el usuario no abastece de alguna unidad de camión a la bodega de la nave atendida, se considerará que existe falta de camiones, por lo que deviene en aplicación este recargo.
68. Por tanto, el Concesionario podrá cobrar por este recargo en caso se verifique la existencia de falta de camiones para realizar las operaciones de descarga o embarque directo de carga fraccionada y a granel, por causas imputables al usuario. Para ello, el Concesionario deberá acreditar que el usuario no ha cumplido con enviar algún camión a la bodega atendida por un periodo superior a treinta (30) minutos.
69. En consecuencia, en aplicación de la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, STI deberá incluir dentro de la descripción del presente recargo la siguiente frase: *“Se considera que existe falta de camiones cuando por un lapso superior a treinta (30) minutos el usuario no abastezca de algún camión a la bodega atendida.”*
70. De otro lado, debe indicarse que el Concesionario deberá retirar de la descripción del presente recargo la referencia a que la falta de camiones durante las operaciones de embarque o descarga directa de carga fraccionada y a granel afecta a los niveles de productividad, toda vez que, según lo establecido en la metodología de medición de los Niveles de Servicio y Productividad del TPMS, aprobada por la Autoridad Portuaria Nacional mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0038-2019-APN-DIR, el tiempo en el cual el usuario no abastece de camiones al TPMS se considera como un tiempo deducible para la obtención de los referidos Niveles de Servicio y Productividad.
71. Asimismo, considerando que no es obligación de los usuarios proveer las grúas de las naves para operaciones de embarque/descarga y con el fin de dotar de mayor claridad la redacción de la descripción del recargo, deberá especificarse que el uso de las grúas de las naves fue previamente acordado entre el usuario y el Concesionario.
72. Adicionalmente, resulta importante resaltar que el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece que las inversiones obligatorias, es decir las inversiones correspondientes a las etapas 1 y 2 del TPMS, tienen como uno de sus objetivos que el TPMS opere bajo un esquema de descarga indirecta de todos los tráficos de carga. Por tanto, el Concesionario únicamente podrá cobrar por este recargo mientras que en el TPMS se realicen operaciones bajo el esquema de descarga directa a camión, esto es,

hasta que se acepten las inversiones obligatorias correspondientes a las etapas 1 y 2 del TPMS.

73. Si bien en el presente caso el Concesionario no ha indicado a qué servicio se encontraría vinculado el recargo propuesto, señalando únicamente en su Carta N° 052-2020/STI-GO que se trataría de otros recargos, dado que nos encontramos ante un incumplimiento del usuario relacionado con el normal desarrollo de las operaciones de embarque y descarga de carga a granel y fraccionada, es posible deducir que este recargo se encontraría vinculado con el Servicio Estándar a la carga a granel y el Servicio Estándar a la carga fraccionada.
74. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la carga a granel y el Servicio Estándar a la carga fraccionada denominado "*Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada*" resulta procedente, en tanto se terminen de implementar las inversiones obligatorias de las etapas 1 y 2 del TPMS, debiendo eliminarse la referencia a: "*y que a su vez afecten los niveles de productividad*". Asimismo, deberá especificarse que el uso de las grúas de las naves fue acordado entre el usuario y el Concesionario e incluirse en la descripción del recargo la siguiente precisión: "*Se considera que existe falta de camiones cuando por un lapso superior a treinta (30) minutos el usuario no abastezca de algún camión a la bodega atendida.*"

#### **h) Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada**

75. El Concesionario señala en su Carta N° 052-2020/STI-GO que el recargo "Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada" se define de la siguiente manera:
- "Para operaciones con grúas de nave, aplicará este recargo por la paralización de operaciones de embarque/descarga directo a granel/fraccionada que afecten la continuidad y los niveles de productividad de las operaciones. El usuario asumirá el recargo y el precio aplicará por hora/cuadrilla/bodega".*
76. De acuerdo con la citada definición, este recargo aplicará cuando el Concesionario realice operaciones de embarque y descarga directa de carga a granel y/o fraccionada con el uso de grúas de la nave y que estas se paralizen durante las operaciones, lo cual a su vez afecte a la continuidad de los mismos.
77. De manera similar a lo señalado en el recargo anterior, la paralización de las grúas de la nave durante la descarga o embarque directa de carga fraccionada o a granel generaría que las cuadrillas asignadas para la atención de dicha carga permanezcan paralizadas, retrasando de esa manera la planificación de las operaciones acordada entre el usuario y el TPMS.
78. Tal como lo establece la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, los recargos se aplican únicamente en caso de incumplimientos imputables a los usuarios y siempre que estos hayan sido informados debidamente a los usuarios previo a su aplicación. En esa línea, debe indicarse que la descripción de este recargo no señala explícitamente que este recargo aplicará únicamente por causas imputables al usuario.
79. A pesar de lo anterior, en la Carta N° 076-2020/STI-GO, el Concesionario ha identificado las causas imputables a los usuarios que ocasionarían la paralización de las grúas de la nave son las siguientes:
- Falta de camiones
  - Mantenimiento de las grúas de las naves por parte de la tripulación
  - Trimado de la carga
  - Carga compactada
  - Movimiento de pontones
  - Apertura de bodegas

- Maniobras de atraque/desatraque en el mismo muelle
- Factores climatológicos.

80. De la revisión de la citada lista de causas de paralización de grúas de la nave que, según el Concesionario, serían imputables al usuario, se observa que se incluye a la falta de camiones. Sobre ello, debe indicarse que, si bien la falta de camiones ocasiona la paralización de las grúas y por ende del personal asignado, el presente recargo no podrá ser cobrado bajo esta causa, en la medida que ello ya se encuentra cubierto bajo la descripción del recargo “Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada”.
81. Por otro lado, es necesario considerar lo establecido en la Cláusula 8.18 del Contrato de Concesión en lo referido al alcance del Servicios Estándar a la carga a granel:

**8.18 SERVICIO ESTÁNDAR**

(...)

**b. SERVICIOS A LA CARGA**

*Comprende los servicios de descarga y/o embarque de la carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario requerido del TPMS cumpliendo con los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Anexo 3 del presente Contrato. La tarifa por este concepto se aplica por tonelada (con la excepción de la carga contenedorizada que se aplica por contenedor) e incluye los siguientes servicios:*

*En el caso de carga de cereal a granel (maíz, trigo, soya y otros), el Servicio Estándar incluye:*

- i) *El servicio de estiba/desestiba y descarga/embarque, que incluye el trimado y barrido de bodega, según corresponda, con equipamiento que permita cumplir con los Niveles de Servicio y Productividad según el Anexo 3 del presente Contrato.*  
(...)

*En el caso de la carga de mineral a granel (concentrado, carbón y otros), el Servicio Estándar incluye:*

- i) *El servicio de estiba/desestiba y descarga/embarque, que incluye el trimado y barrido de bodega, según corresponda, con equipamiento que permita cumplir con los Niveles de Servicio y Productividad según el Anexo 3 del presente Contrato.*  
(...)

*En el caso de otras cargas secas a granel (fertilizante y otras), el Servicio Estándar incluye:*

- i) *El servicio de estiba/desestiba y descarga/embarque, que incluye el trimado y barrido de bodega, según corresponda, con equipamiento que permita cumplir con los Niveles de Servicio y Productividad según el Anexo 3 del presente Contrato.*  
(...)

[El subrayado es nuestro.]

82. De la revisión de la cláusula antes citada se observa que la actividad de trimado de la carga se encuentra explícitamente incluida en el alcance de los Servicios Estándar a la carga sólida a granel. En tal sentido, no corresponde que el Concesionario atribuya al usuario la paralización de las grúas de la nave cuando se requiera el trimado de la carga.
83. Asimismo, en el caso de la carga compactada, debe indicarse que la actividad de descompactar la carga se encuentra inmersa dentro de la actividad de estiba, la cual a su vez forma parte del alcance de los Servicios Estándar a la carga fraccionada<sup>3</sup> y a granel,

---

<sup>3</sup> “**SERVICIO ESTÁNDAR**  
(...)  
**b. SERVICIOS A LA CARGA**  
(...)  
Para la carga fraccionada:

por lo que el Concesionario no podrá atribuir al usuario la paralización de las grúas de la nave cuando la carga se encuentre compactada.

84. Además, el Concesionario manifiesta que los factores climatológicos calificarían como una causa atribuible al usuario por la paralización de las grúas de la nave. Sin embargo, debe indicarse que ello no resulta imputable al usuario al tratarse de eventos de la naturaleza, por lo cual el Concesionario no podrá asignar al usuario la paralización de las grúas de la nave por factores climatológicos.
85. En tal sentido, el Concesionario podrá cobrar por este recargo cuando se verifique la paralización de las grúas de la nave durante las operaciones de descarga o embarque directas de carga fraccionada y a granel, por causas imputables al usuario; no siendo aplicable el presente recargo en los casos de paralización de las grúas por falta de camiones, trimado de la carga, carga compactada, ni factores climatológicos. En tal sentido, en aplicación de la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá incluir en la descripción del presente recargo lo siguiente: *“Este recargo aplicará cuando se acredite alguna de las siguientes causas imputables a los usuarios: mantenimiento de las grúas de las naves por parte de la tripulación, movimiento de pontones, apertura de bodegas y maniobras de atraque/desatraque en el mismo muelle.”*
86. Asimismo, considerando que no es obligación de los usuarios proveer las grúas de las naves para operaciones de embarque/descarga y con el fin de dotar de mayor claridad la redacción de la descripción del recargo, deberá especificarse que el uso de las grúas de las naves fue previamente acordado entre el usuario y el Concesionario.
87. Por otra parte, de manera similar a lo señalado en el caso del recargo “Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada”, el Concesionario deberá retirar de la descripción del presente recargo la referencia a que la paralización de las grúas de las naves durante las operaciones de embarque o descarga directa de carga fraccionada y a granel afecta a los niveles de productividad, en la medida que, de acuerdo con la metodología de medición de los Niveles de Servicio y Productividad del TPMS, el tiempo en el cual permanece paralizada la grúa de la nave se considera como un tiempo deducible para la obtención de los referidos Niveles de Servicio y Productividad.
88. Por consiguiente, consideramos que el recargo vinculado con el Servicio Estándar a la Nave denominado *“Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada”* resulta procedente, debiendo eliminarse de la descripción del recargo la siguiente frase: *“que a su vez afecten los niveles de productividad”*. Asimismo, deberá especificarse que el uso de las grúas de las naves fue acordado entre el usuario y el Concesionario e incluirse en la descripción del recargo la siguiente precisión: *“Este recargo aplicará cuando se acredite alguna de las siguientes causas imputables a los usuarios: mantenimiento de las grúas de las naves por parte de la tripulación, movimiento de pontones, apertura de bodegas y maniobras de atraque/desatraque en el mismo muelle.”*

## **V. INFORMACIÓN A LOS USUARIOS**

89. De acuerdo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, los recargos aplicarán siempre que hayan sido informados a los usuarios antes de su aplicación. Sobre ello, en la Carta N° 052-2020/STI-GO, el Concesionario señala lo siguiente:

*“Sobre la base del Contrato de Concesión y de lo señalado, solicitamos a su representada la aprobación de los Recargos señalados en el numeral anterior, a fin de contemplar el mismo en el contenido del tarifario del TPMS”*

- 
- i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba y trinca/destrinca utilizando la infraestructura y equipamiento que permita cumplir con los Niveles de Servicio y Productividad indicados en el Anexo 3 del presente Contrato, (...)

[El subrayado es nuestro.]

[El subrayado es nuestro.]

90. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, la lista de recargos será incorporada en el Tarifario del TPMS con la finalidad de que los usuarios cuenten con la información necesaria sobre las condiciones de aplicación de los recargos.
91. Al respecto, es importante mencionar que el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA) no establece obligación alguna para que los recargos que aplique una Entidad Prestadora deban incluirse en su Tarifario. Asimismo, el artículo 15 del Reglamento de Usuarios señala que:

**"Artículo 15.- Información a ser publicada en la web de las Entidades Prestadoras**  
*Toda Entidad Prestadora está obligada a mantener de manera destacada, individualizada y de fácil visualización y directo acceso en su página web, la siguiente información:*

a. *Las tarifas y/o precios, así como los posibles recargos, de corresponder.*  
(...)"

[El subrayado es nuestro.]

92. De acuerdo con el citado artículo, el Concesionario se encuentra obligado a publicar los recargos en su página web. En ese sentido, este Regulador considera pertinente que los recargos se encuentren incluidos en el Tarifario publicado en su página web, toda vez que el cobro de dichos recargos se encuentra asociado a los servicios brindados en el TPMS.
93. Considerando ello, el Concesionario deberá incluir los recargos y sus respectivos alcances considerando las precisiones señaladas en el presente informe, para lo cual deberá tomar en consideración las reglas de publicidad y entrada en vigor de las modificaciones del Tarifario establecidas en los artículos 29, 33 y 34 del RETA.

## VI. CONCLUSIONES

94. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Concesionario no puede aplicar recargos a los Servicios Estándar y Servicios Especiales bajo regulación sin la aprobación previa del Regulador. Asimismo, en dicha cláusula contractual y el Reglamento de Usuarios, se señalan algunos requisitos que deben cumplir tales recargos, a saber, que se aplicarán únicamente por causas imputables a los usuarios del TPMS y siempre que se haya informado debidamente a los usuarios antes de su aplicación.
95. De la evaluación efectuada a cada uno de los recargos propuestos por el Concesionario a través de su Carta N° 052-2020/STI y considerando la información adicional remitida mediante Cartas N° 076 y 086-2020/STI-GO, así como lo manifestado durante la reunión de fecha 15 de septiembre de 2020, se concluye lo siguiente:
- a. Por no liberar el amarradero: corresponde aprobar la aplicación de este recargo, considerando la inclusión de las causas imputables a los usuarios para su aplicación:

*"El recargo aplica cuando durante la estadía en muelle, por causas imputables a la nave, agencia marítima o consignatario, no sea liberado el amarradero en el tiempo pactado, perjudicando así a otro usuario o a la programación de atraque de otras naves.*

*La no liberación de amarradero será imputable a la nave cuando: (i) existan fallas en la máquina de la nave, y (ii) existan fallas en las grúas de la nave y no logre cerrar sus bodegas. Este recargo será atribuible a la agencia marítima cuando: (i) ocurran demoras en el despacho de la nave, (ii) exista mala coordinación con las empresas de practicaje, y (iii) ocurran demoras en la coordinación en la firma de documentación. Además, el recargo aplica por causas imputables al consignatario cuando: (i) existan demoras en cerrar los cierres del Bill of Lading, (ii) no cuenten con los documentos aduaneros correspondientes, (iii) no cuenten con los lotes de*

*carga lista a ser embarcada, y (iv) no cuenten con los lotes de carga con las especificaciones técnicas aprobados por los inspectores de carga.”*

- b. Por cuadrilla no utilizada: corresponde aprobar la aplicación del recargo; sin embargo deberá modificarse su alcance en los términos siguientes:

*“El recargo aplicará cuando, por causas imputables a la nave o al consignatario, se proceda a cancelar o suspender la disposición de personal de estiba/desestiba para la prestación del Servicio Estándar.*

*El Concesionario deberá acreditar fehacientemente que al momento en el que el usuario solicite la referida cancelación o suspensión, STI ya ha procedido con la designación de las cuadrillas correspondientes.*

*Será aplicado en los siguientes casos:*

- 1. Cuando la nave requiera ser atendida fuera del horario programado en la Junta de Operaciones y/o reunión pre-operativa.*
- 2. Cuando se dispongan cuadrillas y, por razones imputables al usuario, la nave demore su atraque o inicio de operaciones. Se considerarán razones imputables al usuario para la demora en el atraque de la nave a: (i) mala coordinación entre el agente marítimo y la empresa de practicaje, (ii) falla mecánica de lancha o remolcador, (iii) demora por pericia del práctico, y (iv) falla operativa de la nave. Se considerarán razones imputables al usuario para la demora en el inicio de operaciones de la nave a: (i) demora debido al draft survey de inspectores, (ii) movimiento de pontones, (iii) inspección de bodegas previos a la carga, (iv) acondicionamiento de bodegas, (v) autorización de levante aduanero y (vi) aforo de carga”.*
- 3. Cuando la operación sea concluida antes del horario programado en la Junta de Operaciones y reunión pre-operativa, a causa de disminución del tonelaje de la carga.*
- 4. En caso la nave, el consignatario y/o su representante soliciten el término de operaciones antes del término de la jornada.*

*El cobro se realizará desde la completa disposición de la cuadrilla hasta el inicio de operaciones. (En STI las jornadas son las siguientes 7:00, 15:00 y 23:00 horas). El importe del recargo será asumido por la línea naviera o el consignatario de ser el caso”.*

- c. Por no entregar documentación al arribo de la nave: corresponde aprobar la aplicación de este recargo en los términos propuestos por STI.

- d. Por modificación de planos de estiba: corresponde aprobar la aplicación de este recargo, considerando la inclusión en su descripción de que este aplica únicamente cuando la modificación de los planos de estiba se deba a causas imputables al usuario, tal como se aprecia a continuación:

*“Se incurrirá en este recargo por cada cambio que sufra el plano de estiba en el transcurso de las operaciones sobre el previamente entregado y aprobado por la nave o sus representantes. El Agente Marítimo que represente al armador de la nave asumirá el recargo*

*El recargo aplica cuando la modificación de los planos de estiba se produce por decisión o responsabilidad del usuario”.*

- e. Por arribo tardío de contenedores: no corresponde aprobar la aplicación de este recargo, debido que, a la fecha, en el Reglamento de Operaciones del TPMS no se ha determinado el tiempo límite que tendrían los usuarios para el ingreso de sus contenedores al terminal portuario.

- f. Por no rectificar solicitud de servicio: corresponde aprobar la aplicación del recargo para rectificaciones de solicitudes de Servicios Estándar y considerando una especificación en el nombre del recargo:

***“Por no rectificar solicitud de servicio con la debida anticipación***

*Este recargo aplica en caso los usuarios rectifiquen sus solicitudes de los Servicios Estándar a la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y contenedores.*

*Las rectificaciones de las solicitudes de servicios tendrán que ser enviadas por correo electrónico a la jefatura del área de operaciones con una anticipación de dos (02) horas antes de la atención del servicio solicitado. De no cumplirse esto, el usuario asumirá el pago de recuperación del servicio solicitado y el precio aplicará por hora o fracción.”*

- g. Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada: corresponde aprobar la aplicación temporal de este recargo, para lo cual se deberá eliminar la referencia a la afectación a los niveles de productividad e incluir una precisión con relación al tiempo que transcurre sin abastecimiento de camiones:

*“Cuando el usuario y el Concesionario hayan acordado que las operaciones se realizarán con grúas de nave, aplicará este recargo por la falta de camiones durante las operaciones de embarque/descarga directo a granel/fraccionada por causas imputables al usuario. El usuario asumirá el recargo y el precio aplicará por hora/cuadrilla/bodega.*

*Se considera que existe falta de camiones cuando por un lapso superior a treinta (30) minutos el usuario no abastezca de algún camión a la bodega atendida.”*

- h. Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada: corresponde aprobar la aplicación temporal de este recargo, considerando la eliminación de la referencia a la afectación a los niveles de productividad y la inclusión de la precisión de que el recargo aplica únicamente cuando la paralización de las grúas se debe a causas imputables al usuario, de acuerdo con el siguiente detalle:

*“Cuando el usuario y el Concesionario hayan acordado que las operaciones se realizarán con grúas de nave, aplicará este recargo por la paralización de operaciones de embarque/descarga directo a granel/fraccionada que afecten la continuidad de las operaciones. El usuario asumirá el recargo y el precio aplicará por hora/cuadrilla/bodega.*

*Este recargo aplicará cuando se acredite alguna de las siguientes causas imputables a los usuarios: mantenimiento de las grúas de las naves por parte de la tripulación, movimiento de pontones, apertura de bodegas y maniobras de atraque/desatraque en el mismo muelle.”*

96. Los recargos “Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada” y “Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada” solo podrán ser aplicados en tanto no se haya culminado la implementación de las obras obligatorias correspondientes a las Etapas 1 y 2 del TPMS.

## **VII. RECOMENDACIONES**

97. En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar el presente informe, y en consecuencia:
- (i) Aprobar la aplicación de los siguientes recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el TPMS, en los términos especificados en el presente informe:

- Por no liberar el amarradero,
  - Por cuadrilla no utilizada,
  - Por no entregar documentación al arribo de la nave,
  - Por modificación de planos de estiba, y
  - Por no rectificar solicitud de servicio con la debida anticipación.
- (ii) Aprobar la aplicación de los siguientes recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el TPMS únicamente hasta que se culmine la implementación de las obras obligatorias correspondientes a las Etapas 1 y 2 del TPMS y en los términos especificados en el presente informe:
- Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada, y
  - Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada.
- (iii) Declarar improcedente la solicitud de aprobación del recargo “Por arribo tardío de contenedores”
98. En caso que el presente informe sea aprobado por el Consejo Directivo, se recomienda su remisión a la Autoridad Portuaria Nacional y al Concesionario.

Atentamente,

**RICARDO QUESADA ORÉ**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**JOHN VEGA VÁSQUEZ**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Número de Trámite: 2020069536