



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

## RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 26 de setiembre de 2011

N°038- 2011-CD-OSITRAN

### VISTO:

El Informe N° 014-11-GRE-GAL-OSITRAN, de fecha 20 de setiembre de 2011, emitido por la Gerencia de Regulación y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN, así como los antecedentes del expediente administrativo; y,

### CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2011-CD-OSITRAN del 08 de febrero de 2011, se dispuso de oficio el inicio del procedimiento de interpretación de la cláusula 8.14 del contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, suscrito por DP WORLD CALLAO S.R.L.;

Que, en la tramitación del expediente administrativo DP WORLD CALLAO S.R.L. solicitó a OSITRAN que no se tome en cuenta al Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Internacional – CONUDFI como tercero interesado, en vista que no es una entidad usuaria de los servicios portuarios;

Que, sobre el particular, el Art. 83 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S.N° 044-2006-PCM, establece que los Consejos de Usuarios estarán integrados por organizaciones que acrediten representatividad en el ámbito de competencia de OSITRAN;

Que, al respecto, debemos mencionar que CONUDFI fue elegido miembro del Consejo de Usuarios de Puertos, entre otros, para el periodo 2009-2011, habiendo sido reelegido recientemente para el periodo 2011-2013, razón por la cual CONUDFI se ha encontrado debidamente apersonado; ello, sin perjuicio de la representación delegada por los usuarios en favor de CONUDFI, efectuada en el transcurso del presente procedimiento administrativo;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del Artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

Página 1 de 3



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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, teniendo en consideración que el objeto materia de interpretación involucra intereses de los usuarios, se dispone la publicación de la presente Resolución en el diario oficial El Peruano;

**POR LO EXPUESTO** y en virtud de sus funciones previstas en el artículo 53° literal D) del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S.N°044-2006-PCM y modificado mediante D.S.N° 057-2006-PCM, estando acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 398 de fecha 26 de setiembre del 2011.

**SE RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°.-INTERPRETAR** los alcances de la clausula 8.14 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, en los siguientes términos:

*De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio o aduanero en sus definiciones.*

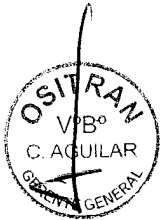
*Debido a modificaciones en la normatividad aduanera, después de la suscripción del mencionado contrato de concesión, se realizan dentro del terminal una verificación de precintos y un pesaje, al costado de la nave y, posteriormente, una segunda verificación de precintos y un segundo pesaje, a la salida del terminal.*

*La verificación de precintos y el pesaje que se realizan al costado de la nave son los que forman parte del denominado Servicio Estándar.*

*El pesaje y la verificación de precintos realizados a la salida del terminal (incluidos en el denominado "Servicio de Verificación Adicional de Datos del Contenedor") no resultan indispensables, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de desembarque de carga en el puerto, constituyéndose en un Servicio Especial.*

**ARTÍCULO 2°.-DECLARAR** que la actividad de transmisión de la nota de tarja no se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, puesto que para su prestación no se requiere del uso de la infraestructura portuaria.

Página 2 de 3



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





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

**ARTÍCULO 3°.-** NOTIFICAR la presente Resolución y el Informe N° 014-11-GRE- GAL-OSITRAN, a la empresa concesionaria DP WORLD CALLAO S.R.L., en su calidad de entidad concesionaria, al MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, en su calidad de entidad concedente, al CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN INTERNACIONAL - CONUDFI, en su calidad de tercero interesado y a todos los usuarios acreditados en el procedimiento administrativo.

**Artículo 4°.-** AUTORIZAR la difusión de la presente Resolución y del Informe N° 014-11-GRE- GAL-OSITRAN en el diario oficial El Peruano y en la página web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.



**JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE**  
Presidente del Consejo Directivo

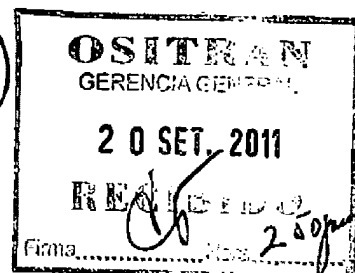


Reg. Sal PD N° 21085-11



CON LA CONFORMIDAD DE ESTE DESPACHO, PÁGE 1  
CONSEJO DIRECTIVO, PARA APROBACIÓN.  
20.09.11

**INFORME N° 014-11-GRE-GAL-OSITRAN**



Para : **CARLOS AGUILAR MEZA**  
Gerente General

De : **FERNANDO MOMIY HADA**  
Gerente de Regulación

**ROBERTO VÉLEZ SALINAS**  
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Interpretación de Oficio de la Cláusula 8.14, del Contrato de  
Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal  
Portuario del Callao - Zona Sur.

Fecha : 20 de setiembre de 2011

**I. OBJETO**

1. El presente informe tiene como objeto en emitir opinión con relación al procedimiento de Interpretación de oficio de la Cláusula 8.14 (alcance del servicio – servicio estándar), del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2011-CD-OSITRAN.
2. En vista de ello, se determinará si la frase de la cláusula 8.14 "... u otros [servicios] que implique la prestación del servicio estándar", contempla o no a los servicios que el concesionario debe prestar por mandato de la norma aduanera, a saber: la segunda verificación de precintos, el segundo pesaje y la transmisión de la tarja.
3. Al respecto, debemos precisar que a la fecha, el tarifario de DP World Callao S.R.L., en su ítem 4.3.8, contempla bajo la denominación: "Servicio de Verificación Adicional de Datos del Contenedor" (servicio especial, para efectos de la clasificación establecida por el contrato de concesión), a los servicios de inspección visual a la descarga del precinto de seguridad, sus números (hasta un máximo de dos precintos), estado del contenedor, servicio adicional de pesaje con grúas pórtico o grúas de patio e información adicional requerida por el transportista para el servicio de la nota de tarja destinada a SUNAT – ADUANAS. Al respecto, debemos precisar que dicho "servicio adicional" es facturado por contenedor.
4. Finalmente, debemos precisar que la interpretación materia del presente procedimiento únicamente resulta aplicable respecto de los servicios prestados en el Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, no pudiendo pretender extenderse su aplicación respecto de otras infraestructuras portuarias.



**II. ANTECEDENTES**

5. Mediante Decreto Supremo N° 104-2006-EF, publicado el 08 de julio de 2006, se otorgaron garantías en el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur (en adelante, Terminal Sur - Callao) a ser celebrado entre el Estado con DP World Callao S.A. (hoy DP World Callao S.R.L.)



6. El 24 de julio de 2006, el Estado Peruano suscribió con DPW el contrato de concesión del Terminal Sur - Callao.
7. El 22 de mayo de 2010, se iniciaron las operaciones con un amarradero, en el Terminal Sur - Callao.
8. Mediante Oficio N° 112-2010/P, de fecha 05 de octubre de 2010, el Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Internacional (en adelante, CONUDFI) hizo de conocimiento de OSITRAN la existencia de cobros adicionales efectuados por DPW, que en su consideración forman parte del servicio estándar: transmisión de tarja, verificación de precintos y pesaje.

En virtud de lo establecido en la Cláusula 8.14, definición del Servicio Estándar, CONUDFI interpreta que la **obligación aduanera de transmitir la tarja y verificar el precinto o el peso**, constituyen parte del servicio estándar, "... *siendo imposible prestar el servicio estándar sin cumplir con estas exigencias aduaneras*", razón por la cual, en opinión de CONUDFI, no corresponde excluir dichas actividades del servicio estándar para convertirlas en un "servicio especial".

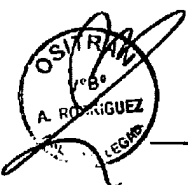
9. Mediante Oficio N° GG.DPWC.236.10, de fecha 10 de noviembre de 2010, DPW señaló lo siguiente:

*... por exigencias de la Autoridad Aduanera, se debe realizar un proceso de verificación adicional dentro de la descarga, hecho que no forma parte del proceso natural de desembarque del contenedor ya que corresponde a una exigencia impuesta que interrumpe el flujo normal del servicio...*

*... el concepto de gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio estándar debe entenderse como una actividad que forma parte del flujo natural del proceso de embarque o desembarque de contenedores ya que de otra manera, el Concesionario tendría que absorber los costos de tantas actividades adicionales como impongan las normas o autoridades, con lo cual se afectaría la sostenibilidad de la tarifa.*

### III. DEL PROCEDIMIENTO

10. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2011-CD-OSITRAN, de fecha 08 de febrero de 2011, el Consejo Directivo de OSITRAN, resolvió disponer el inicio de interpretación de oficio de la cláusula 8.14 del contrato de concesión.
11. Mediante Oficio Circular N° 005-11-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación requirió a CONUDFI, DPW y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), la absolución de posiciones respecto del procedimiento de interpretación.
12. Mediante Oficio N° 499-2011-MTC/25, del 7 de marzo de 2011, el MTC remitió copia del Informe Legal N° 273-2011-APN/UJ, de fecha 04 de marzo de 2011, elaborado por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN).
13. Posteriormente, mediante Oficio N° 566-2011-MTC/25 del 11 de marzo de 2011, el MTC, a requerimiento de OSITRAN (Oficio N° 017-11-GRE-OSITRAN, del 09 de marzo de 2011), remitió el Informe N° 213-2011-APN/DOMA de fecha 03 de marzo de 2011, elaborado por la Dirección de Operación y Medio Ambiente de la APN.



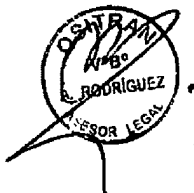
14. Mediante Oficio N° CONUDFI-018-2011/GG, del 16 de marzo de 2011, CONUDFI absuelve el requerimiento efectuado mediante el Oficio Circular N° 005-11-GRE-OSITRAN.
15. Mediante escrito de fecha 22 de marzo de 2011, DPW presenta su posición respecto de la interpretación de la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión. En dicho escrito, entre otras cosas, solicita el uso de la palabra.
16. Mediante escrito de fecha 28 de marzo de 2011, CONUDFI comunica que diversas empresas del sector han remitido comunicaciones a dicho gremio a fin de autorizarlos a representarlos durante la tramitación del procedimiento de interpretación de la cláusula 8.14. Las empresas son las siguientes:
- (i) Desarrollos Químicos Modernos S.A.
  - (ii) Puryquímica S.A.C.
  - (iii) Químex S.A.
  - (iv) Vicco S.A.
  - (v) Química Anders S.A.C.
  - (vi) Duquímica S.A. y
  - (vii) Tenminste S.A.C.
17. Mediante escrito de fecha 31 de marzo de 2011, CONUDFI comunica que diversas empresas del sector han remitido comunicaciones a dicho gremio a fin de autorizarlos a representarlos en la tramitación del procedimiento de interpretación de la cláusula 8.14. Las empresas son las siguientes:
- (i) Representaciones y Distribuciones Iver S.A.
  - (ii) Peruquímicos S.A.C.
  - (iii) Rudolf Reimsac S.A.C.
  - (iv) Químicos Goiochea S.A.C.
18. Mediante Oficio Circular N° 006-11-GRE-OSITRAN, del 07 de abril de 2011, la Gerencia de Regulación requirió a diversas empresas para que cumplan con presentar copia simple de los poderes correspondientes. Las empresas son las siguientes:
- (i) Químex S.A.
  - (ii) Vicco S.A.
  - (iii) Química Anders S.A.C.
  - (iv) Duquímica S.A. y
  - (v) Tenminste S.A.C.
  - (vi) Representaciones y Distribuciones Iver S.A.
  - (vii) Peruquímicos S.A.C.
  - (viii) Rudolf Reimsac S.A.C.
  - (ix) Químicos Goiochea S.A.C.
19. Mediante Oficio Circular N° 007-11-GRE-OSITRAN, del 18 de abril de 2011, la Gerencia de Regulación procedió a correr traslado a las partes e interesados, las diversas comunicaciones recibidas hasta esa fecha.
20. Mediante Oficio Circular N° 008-11-GRE-OSITRAN, del 18 de abril de 2011, la Gerencia de Regulación procedió a devolver a DUQUIMICA S.A. y a QUIMICA ANDERS SAC, las comunicaciones cursadas, al no haber acreditado sus representantes poderes suficientes en el procedimiento; ello, sin perjuicio del derecho que les asiste conforme a lo señalado por el inciso 3 del Art. 60 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.



21. Mediante Oficio N° 023-11-GRE-OSITRAN, del 18 de abril de 2011, la Gerencia de Regulación de OSITRAN, solicitó a CONUDFI la acreditación de la representación.
22. Mediante escrito recibido con fecha 03 de mayo de 2011, Puryquímica SAC, convalida cualquier actuación de CONUDFI ante OSITRAN en representación de la empresa, siempre que esté relacionado con el procedimiento de interpretación de la cláusula 8.14 del contrato de concesión y de la exigencia de pago de visto bueno a las agencias marítimas para retirar la carga del Terminal Sur.
23. Mediante escrito recibido con fecha 03 de mayo de 2011, Desarrollos Químicos Modernos S.A., comunica que su empresa es asociada a la Cámara de Comercio de Lima y que ella a su vez, está asociada a CONUDFI, razón por la cual consideran que su empresa vienen siendo representada por CONUDFI a través de la Cámara de Comercio de Lima.

Finalmente, precisa que tanto la Cámara de Comercio de Lima como CONUDFI son miembros de los Consejos de Usuarios de OSITRAN, razón por la cual dichos gremios se encuentran en capacidad de representar los intereses de los usuarios en todo procedimiento tramitado ante OSITRAN.

24. Mediante escrito recibido con fecha 03 de mayo de 2011, Desarrollos Químicos Modernos S.A., manifiesta y sustenta su desacuerdo con los alcances del Informe Legal N° 273-2011-APN/UAJ emitido por la APN.
25. Mediante escrito recibido con fecha 03 de mayo de 2011, Puryquímica SAC, manifiesta y sustenta su desacuerdo con los alcances del Informe Legal N° 273-2011-APN/UAJ emitido por la APN.
26. Mediante carta CONUDFI N°035-2011/GG, recibida con fecha 04 de mayo de 2011, CONUDFI remitió copia de los siguientes documentos:
  - Estatutos de CONUDFI.
  - Libro padrón de asociados, donde consta los miembros plenos de CONUDFI, entre los que se encuentra la Cámara de Comercio de Lima
27. Mediante carta CONUDFI N° 036-2011/GG, recibida con fecha 04 de mayo de 2011 (recibida adjunta a la carta CONUDFI N° 035-2011/GG), CONUDFI manifiesta y sustenta su desacuerdo con los alcances del Informe Legal N° 273-2011-APN/UAJ emitido por la APN.
28. Mediante carta recibida con fecha 06 de mayo de 2011, Vicco S.A. manifiesta y sustenta su desacuerdo con los alcances del Informe Legal N° 273-2011-APN/UAJ emitido por la APN.
29. Mediante carta recibida con fecha 09 de mayo de 2011, Tenminste S.A.C. manifiesta y sustenta su desacuerdo con los alcances del Informe Legal N° 273-2011-APN/UAJ emitido por la APN.
30. Mediante carta recibida con fecha 11 de mayo de 2011, Representaciones y Distribuciones Iver S.A. manifiesta y sustenta su desacuerdo con los alcances del Informe Legal N° 273-2011-APN/UAJ emitido por la APN.



31. Mediante Oficio N° 1014-2011-MTC/25 del 12 de mayo de 2011, el MTC solicita se amplíe el plazo para poder ejercer su derecho de réplica.
32. El 12 de mayo de 2011, funcionarios de OSITRAN realizaron una visita de inspección al Terminal Sur - Callao, suscribiéndose el acta correspondiente.
33. Mediante escrito recibido con fecha 13 de mayo de 2011, DPW procede a manifestar sus argumentos en relación con los escritos presentados por el MTC y diversas empresas usuarias, notificados mediante Oficio Circular N° 007-11-GRE-OSITRAN. Adicionalmente, en dicho escrito solicita la realización de un informe oral ante el Consejo Directivo.
34. Mediante Oficio N° 1076-2011-MTC/25, recibido con fecha 23 de mayo de 2011, el MTC remitió el Informe N° 473-2011-APN/AUJ-DIPLA de fecha 19 de mayo de 2011, preparado por la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos, Dirección de Operación y Medio Ambiente y la Unidad de Asesoría jurídica de la APN.
35. Mediante carta CONDUDFI N° 080.1-2011 remitido con fecha 15 de junio de 2011 y recibido con fecha 25 de julio de 2011, CONDUDFI ha solicitado el uso de la palabra, para lo cual acredita su representante al Dr. Luis Miguel Silva.
36. Con fecha 15 de agosto de 2011, las partes e interesados realizaron el respectivo Informe Oral ante el Consejo Directivo de OSITRAN.
37. Con fecha 09 de setiembre de 2011, DPW presentó un escrito complementando lo manifestado en su informe oral.

#### IV. OPINIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

38. En respuesta al Oficio Circular N° 005-11-GRE-OSITRAN, de fecha 01 de marzo de 2011, las partes interesadas remitieron a OSITRAN sus posiciones respecto de los alcances de la Cláusula 8.14.

A continuación, presentamos los principales argumentos esgrimidos por las partes e interesados:

##### **Por el Concedente (APN-MTC):**

- Si se revisa de manera aislada el primer párrafo de la Cláusula 8.14 puede inferirse que el Servicio Estándar involucra toda actividad de carga y descarga.
- Sin embargo, en ninguna parte del Contrato, dentro de las actividades que corresponden al Servicio Estándar en función a la Carga, se consigna que "la obligación aduanera de tramitar el servicio y verificar el precinto o el peso" constituyan parte del Servicio Estándar.

##### **Por DPW:**

- El Servicio Adicional no se menciona en ninguno de los literales de la Cláusula 8.14. En virtud del argot portuario, la descarga (actividad del servicio estándar) no incorpora el Servicio Adicional.
- Asimismo, menciona que el "Servicio Adicional no es connatural a la descarga y entrega del contenedor, puesto que esta actividad puede ser prestada sin





necesidad de prestar dentro de ella el Servicio Adicional"; y por lo tanto no se encuentra dentro del Servicio Estándar.

**Por las empresas interesadas:**

- Si no se efectúan dichas actividades (aduaneras), no sería posible cumplir con el ciclo de descarga.
- Ninguna de las actividades que realiza DPW es a solicitud del dueño de la carga. El Concesionario debe exhibir las solicitudes de los dueños de la carga para la prestación de los servicios especiales de carácter aduanero.
- La obligación aduanera existía antes del inicio del proceso de Concesión y de la firma del Contrato del Terminal Sur - Callao, y por lo tanto el Concesionario conocía que era necesario y obligatorio dentro del flujo de operaciones.

39. Asimismo, en respuesta al Oficio Circular N° 007-11-GRE-OSITRAN, de fecha 18 de abril de 2011, las partes interesadas remitieron a OSITRAN sus réplicas a las comunicaciones cursadas.

A continuación, presentamos los principales argumentos esgrimidos por las partes e interesados:

**Por DPW:**

- DPW menciona que su interpretación de la Cláusula 8.14 coincide con la efectuada por el MTC. Siendo el MTC y DPW las partes del contrato, la interpretación de OSITRAN no puede alejarse de lo dispuesto por las partes.
- No es cierto lo alegado por las empresas reclamantes cuando señalan que el servicio adicional es preexistente al contrato de concesión<sup>1</sup>
- No es cierto que la prestación del servicio adicional es un costo operativo impuesto legalmente a DPW, como parte del servicio estándar<sup>2</sup>.
- No es cierto que la prestación del servicio adicional no es solicitada por éstas<sup>3</sup>.

**Por el Concedente (APN-MTC):**

- De una interpretación literal de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, consideran que los servicios en cuestión no se encuentran expresamente en el listado de actos y/o acciones que debe de realizar el concesionario como parte del servicio estándar.
- No obstante, de una revisión integral, que tome en cuenta la definición estricta de servicios especiales contemplada en la cláusula 8.15 del referido contrato, tampoco permite afirmar de manera inequívoca que dicho servicio adicional sea considerado en toda su extensión como uno de servicio especial.



1 Dicho servicio recién se creó en el año 2010 con la puesta en vigencia de la versión N° 4 del procedimiento de manifiesto de carga (aprobado mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 066-2010/SUNAT/A), siendo que el contrato de concesión se firmó en el año 2006.

2 Los costos operativos y administrativos que debe asumir DPWC según el contrato de concesión están relacionados con las actividades: desestiba, tracción, manipuleo, pesaje y almacenaje. Es evidente que el servicio adicional no tiene ninguna relación con dichas actividades.

3 Tal vez no sea solicitada directamente a DPW, pero debido a que cuando la naviera descarga en el Terminal Sur - Callao, DPW atiende los servicios que se prestan a la carga y cobra al consignatario de ésta lo que corresponda, sin necesidad de que el consignatario solicite los servicios directamente.



**Por las empresas interesadas:**

- El marco normativo que pauta la logística del despacho aduanero en territorio peruano, establece claramente que la responsabilidad aduanera del transportista cesa con la entrega de las mercaderías al dueño o consignatario en el punto de llegada. Así visto, resulta poco coherente obligar a los usuarios de la carga a asumir el costo de las actividades realizadas con anterioridad a la entrega física de las mercaderías en el punto de llegada.
- La cláusula 8.15 del contrato de concesión estipula que la prestación de un servicio especial a cargo del concesionario debe ser precedida por una solicitud formulada por el usuario de la carga.
- A la fecha, los usuarios de la carga que contratan la prestación del servicio estándar con el concesionario no vienen solicitando expresamente que se ejecute la transmisión de la tarja, ni la verificación de precintos y pesos.

**V. CUESTIÓN PREVIA**

40. DPW, en su réplica, ha manifestado que al coincidir el MTC con la interpretación esbozada por el concesionario, OSITRAN no podrá alejarse de la interpretación dispuesta por las partes (numeral 38 del presente documento).
41. No obstante ello, como puede observarse del numeral 39 del presente documento, debemos precisar que en el último escrito presentado por el concedente, éste ha manifestado una posición ecléctica al señalar que si bien la cláusula 8.14 no contempla a los servicios materia del procedimiento como parte del Servicio Estándar, de una revisión de la cláusula 8.15 tampoco puede afirmarse que dichos servicios se puedan incluir inequívocamente como parte del Servicio Especial.

En consecuencia, consideramos que no puede afirmarse que a la fecha el concedente tenga una posición concordante a la del concesionario.

42. Sin perjuicio de lo anterior, a raíz de la afirmación efectuada por el concesionario debemos señalar lo siguiente:

- (i) La facultad de interpretación a cargo de las partes es una facultad que resulta aplicable exclusivamente a los contratos civiles, en donde únicamente se ven involucrados los intereses de las partes suscriptoras del contrato.
- (ii) En el presente caso, el Contrato de Concesión es un contrato administrativo dado que el objeto materia de dicho acto jurídico es precisamente administrativo, a saber: construcción del nuevo terminal de contenedores (bien de dominio público) y operación del puerto (prestación de un servicio público); siendo que, además, la Administración es parte del mencionado contrato<sup>4</sup>.
- (iii) En concordancia con ello es que el Estado, en ejercicio de sus *ius imperium*, asignó normativamente al Regulador la función de interpretar los contratos de concesión (literal e del inciso 7.1 del Artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de



Con relación a la naturaleza jurídica de los contratos de concesión se puede consultar ZEGARRA (ZEGARRA, Diego: *El Contrato Ley. Los contratos de Estabilidad Jurídica*. Lima: Gaceta Jurídica. 1997. Pág. 101-107) y DROMI (DROMI, José Roberto: *Derecho Administrativo*. Tomo I. Buenos Aires: Astrea. 1992. Pág. 489-490)

Creación de OSITRAN), pudiendo ésta atribución ser ejercida no sólo a pedido de una de las partes sino también de oficio.

- (iv) Adicionalmente observamos que, en el caso materia del procedimiento, no están en juego únicamente los intereses del concedente y concesionario, sino también los intereses de los usuarios del servicio público, quienes precisamente son los que han impulsado las actuaciones preparatorias del presente procedimiento de interpretación.

43. En consecuencia, independientemente de la coincidencia o no de las interpretaciones a que arriben las partes al interior de un procedimiento de interpretación, corresponderá al Regulador interpretar el Contrato de Concesión de conformidad con el marco jurídico aplicable a dicho contrato, situación que analizaremos a continuación.

## VI. ANÁLISIS

44. Con el fin de emitir el pronunciamiento respecto de la interpretación, se ha considerado pertinente que la sección correspondiente al análisis siga la siguiente estructura:

- VI.1 Marco jurídico de interpretación del contrato de concesión.
  - VI.1.1 Criterios de interpretación.
  - VI.1.2 De la ley aplicable.
  - VI.1.3 De la normatividad aduanera vigente a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.
  - VI.1.4 De las modificaciones a la normatividad aduanera después de la suscripción del Contrato de Concesión.
- VI.2 De los efectos de la normatividad aduanera en el Contrato de Concesión.
- VI.3 Respecto a la definición de los Servicios según lo establecido en el Contrato de Concesión.
- VI.4 Del alcance del servicio denominado "Verificación adicional de datos del contenedor".
- VI.5 Respecto de las condiciones de competencia del "Servicio Adicional".
- VI.6 Respecto de la transmisión de la nota de tarja.

45. De esta forma, se pretende identificar, siguiendo los criterios de interpretación, las principales diferencias respecto a la obligatoriedad de la realización de las actividades: verificación de precintos y pesaje, establecidas en la normatividad aduanera vigente antes y después de la firma del Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao; y cómo estas diferencias han impactado en la operatividad del puerto y en los términos y condiciones bajo los cuales se suscribió el Contrato de Concesión. Finalmente, se analizará el ámbito de competencia del OSITRAN respecto del servicio de transmisión de la nota de tarja.



### VI.1 Marco Jurídico de Interpretación del Contrato de Concesión

#### VI.1.1 Criterios de interpretación

46. El Artículo 7º de la Ley Nº 26917, Ley de Creación de OSITRAN establece que es función de OSITRAN el interpretar los contratos de concesión:



*Artículo 7.- Funciones*

*7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:  
(...)*

*e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.*

*(...)*

47. Conforme a lo establecido por la cláusula 16.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario declara conocer las "Leyes y Disposiciones Aplicables", precisando que el Contrato de Concesión se registrará e interpretará de acuerdo a ellas:

**LEY APLICABLE**

*16.1 El Contrato se registrará e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se registrarán por dicha legislación, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.*

[El subrayado es nuestro]

48. Con relación a los criterios de interpretación de los actos jurídicos, entre los cuales se encuentran los contratos, el Código Civil ha establecido diferentes criterios de interpretación:

*Artículo 168.- Interpretación objetiva*

*El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe.*

*Artículo 169.- Interpretación sistemática*

*Las cláusulas de los actos jurídicos se interpretan las unas por medio de las otras, atribuyéndose a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.*

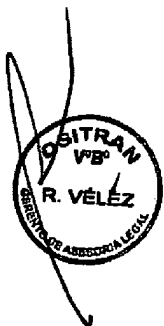
*Artículo 170.- Interpretación integral*

*Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto.*

49. Sobre el particular, mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas y Reconversión de Contratos de Concesión (Lineamientos), en cuyo ítem 1 se establece que los mismos "... tienen por objeto establecer los principios que serán de aplicación en los casos en que se interprete los contratos de concesión..."

50. De esta manera, en el ítem 6.1 de los Lineamientos se establece que:

*Interpretar un Contrato de Concesión es descubrir su sentido y alcance. (...) Entre los principales métodos de interpretación de disposiciones contractuales se aceptan: el método literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empeladas [sic] en el contrato, sin restringir ... su alcance. El método lógico resuelve qué quiso decir el punto interpretado, quiere saber cuál es el espíritu de lo pactado. El método sistemático, por comparación con otras cláusulas, busca atribuirle sentido ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato. (...)*



51. En virtud de ello, queda claro que los Lineamientos recogieron expresamente los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil.

52. Adicionalmente, el Artículo 1362º del Código Civil establece lo siguiente:

*Artículo 1362.- Buena Fe*

*Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes.*

Lo cual implica que, en concordancia con lo establecido por el Art. 168º del Código Civil, los contratos deberán ser interpretados asumiendo que las partes han actuado con buena fe.

53. Por otra parte, el Contrato de Concesión ha establecido en sus cláusula 16.3 a 16.9 los siguientes criterios de interpretación:

- En caso de divergencia en la interpretación del Contrato se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:
  - a) El Contrato;
  - b) Circulares a que se hace referencia en las bases; y
  - c) Las Bases
- Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.
- Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.
- Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.
- El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.
- El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.
- Todos aquellos ingresos, costos, gastos y similares a que tenga derecho el Concesionario por la prestación de los servicios deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los Términos del Contrato.

54.

Conforme a lo señalado por GUTIÉRREZ<sup>5</sup>, los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil, en el presente caso recogidos a su vez por los lineamientos, se constituyen en normas imperativas que pueden complementarse con los criterios de interpretación que hayan establecido las partes en el contrato:

5

GUTIERREZ CAMACHO, Walter: "Interpretación del Acto Jurídico", EN: Código Civil Comentado, Tomo I, Gaceta Jurídica, Segunda Edición, Agosto 2007, página 551.



*"...no es posible interpretar los actos jurídicos sin utilizar los criterios interpretativos contenidos a lo largo del código, y en especial aquellos contenidos en el libro de acto jurídico. Se trata por tanto de normas imperativas, que en ningún caso las partes pueden derogar ni siquiera en materia contractual. Sin embargo, esto no quiere decir que está vedado a las partes introducir en sus actos jurídicos reglas interpretativas que complementen lo dispuesto en el código. Estos criterios interpretativos convenidos por las partes tendrán carácter vinculante no sólo para las partes sino para los jueces o árbitros y cualquier otro interprete. (...)"*

55. En consecuencia, para efectos del presente procedimiento de interpretación, además de los criterios de interpretación establecidos por los lineamientos de OSITRAN, deben tenerse en consideración de manera complementaria los criterios establecidos en las cláusulas 16.3 a 16.9 del Contrato de Concesión, en tanto resulten aplicables.
56. Finalmente, en virtud de lo dispuesto por el Artículo V del Título Preliminar del Código Civil<sup>6</sup>, al momento de interpretar el Contrato de Concesión debe observarse el marco normativo de orden público debiendo la interpretación resultante encontrarse acorde con dicho marco pues de lo contrario el acto jurídico resultaría nulo:

*Artículo V.- Orden público, buenas costumbres y nulidad del acto jurídico  
Es nulo el acto jurídico contrario a las leyes que interesan al orden público o a las buenas costumbres.*

57. Por lo tanto, respecto de la función de interpretación de los contratos de concesión, asignada a OSITRAN, queda claro que:
- i) Dicha función no puede implicar una modificación, directa o indirecta, de los términos contractuales establecidos en el Contrato de Concesión.
  - ii) El contrato se interpretará de acuerdo a las "Leyes y Disposiciones Aplicables" (Cláusula 16.1)
  - iii) Deberá observarse los criterios de interpretación establecidos tanto en los Lineamientos, como en el Contrato de Concesión.
  - iv) La interpretación resultante debe guardar estricta observancia del marco legal de orden público, en virtud a lo dispuesto por el Artículo V del Código Civil.
  - v) Los contratos deberán ser interpretados asumiendo que las partes han actuado con buena fe.
58. En virtud de lo expuesto, a continuación procederemos a delimitar el marco normativo aplicable al Contrato de Concesión, para dentro del mismo, realizar la labor de interpretación, siguiendo primordialmente el método de interpretación sistemático.

#### VI.1.2 De la Ley Aplicable

59. Mediante Ley N° 26438, publicado el 11 de enero de 1995, se precisaron los alcances y se modificaron diversos artículos del D. Leg. N° 674, referido al proceso de promoción de la inversión privada.



6

Conforme a la doctrina mayoritaria, en virtud de las materias que aborda, el Título Preliminar del Código Civil resulta de aplicación a todo el ordenamiento jurídico peruano y no exclusivamente al ámbito de derecho privado.



De esta manera, el Artículo 6 del citado cuerpo legal dispuso la sustitución del Artículo 2 del Decreto Ley N° 25570 por el siguiente texto:

"Artículo 2.- De acuerdo a lo señalado en el Artículo 1357 del Código Civil, el Estado queda autorizado para otorgar mediante contrato, a las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, que realicen inversiones en las empresas y entidades del Estado, Incluidas en el proceso a que se refiere el Decreto Legislativo N° 674, bajo cualquiera de las modalidades previstas por el Artículo 2 de dicha norma, las seguridades y garantías que mediante Decreto Supremo, en cada caso, se consideren necesarias para proteger sus adquisiciones e inversiones, de acuerdo a la legislación vigente."

[El subrayado es nuestro]

60. En concordancia con ello, mediante Decreto Supremo N° 104-2006-EF, publicado el 08 de julio de 2006, se otorgaron garantías en el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur a ser celebrado entre el Estado con DPW.

Así, el articulado de dicha norma establece lo siguiente:

**Artículo 1.- Seguridades y garantías**

*Otórguese mediante contrato, la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las declaraciones, seguridades y obligaciones a cargo del Estado, contenidas en el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur que se celebre con la empresa DP WORLD CALLAO S.A., la misma que ha sido constituida por el Consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao, adjudicatario de la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur.*

**Artículo 2.- Ámbito de las seguridades y garantías**

La amplitud de la garantía a que se refiere el artículo precedente, será la que determine el respectivo contrato, observándose lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Decreto Supremo N° 060-96-PCM y por el artículo 2 del Decreto Ley N° 25570, sustituido por el artículo 6 de la Ley N° 26438.

(...)

[El subrayado es nuestro]

61. Al respecto, observamos que el literal e) de la cláusula 3.2 señala que el Concedente garantiza al Concesionario, a la fecha de suscripción del contrato, entre otras cosas, que:

La validez y alcances de las estipulaciones en el Contrato han sido formulados sobre la base de las Leyes y Disposiciones Aplicables.

[El subrayado es nuestro]

62. Tal como se mencionó precedentemente, la cláusula 16.1 establece que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que se originen del contrato de concesión, se regirán por las Leyes y Disposiciones Aplicables, la misma que el Concesionario ha declarado conocer.



63. Al respecto, la cláusula 1.20.60 del contrato de concesión establece que las "Leyes y Disposiciones Aplicables", están constituidas por el conjunto de normas que regulan el contrato, entre los cuales se encuentran los reglamentos que pueda dictar cualquier "Autoridad Gubernamental" competente:

**1.20.60 Leyes y Disposiciones Aplicables**

*Es el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato, incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente.*

[El subrayado es nuestro]

64. Respecto de los alcances del término Autoridad Gubernamental, la cláusula 1.20.16 establece lo siguiente:

**1.20.16 Autoridad Gubernamental**

*Es cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal o cualquiera de sus dependencias o agencias, regulatorias o administrativas, o cualquier entidad u organismo del Perú que conforme a la ley ejerza poderes ejecutivos, legislativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con competencia sobre las personas o materias en cuestión.*

[El subrayado es nuestro]

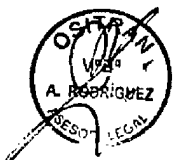
65. De esta manera, tanto las normas emitidas por el organismo regulador, como las emitidas por cualquier autoridad administrativa, como es el caso de Sunat- Aduanas, tendrán efectos sobre el contrato.
66. En consecuencia, en base al marco contractual y legal precedentemente citado podemos arribar a las siguientes conclusiones preliminares:

- (i) El Estado peruano ha otorgado garantías en el contrato de concesión de Terminal Sur - Callao.
- (ii) El concedente ha garantizado al concesionario que, entre otras cosas, que la validez y alcances de las estipulaciones en el contrato han sido formulados sobre la base de las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- (iii) Las Leyes y Disposiciones Aplicables son el conjunto de disposiciones que puede dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente.
- (iv) El concesionario declara conocer las Leyes y Disposiciones Aplicables.
- (v) Tanto las normas emitidas por el organismo regulador, como las emitidas por cualquier autoridad administrativa, como es el caso de SUNAT- ADUANAS, tendrán efectos sobre el contrato.



**VI.1.3 De la normatividad aduanera vigente a la fecha de suscripción del contrato de concesión**

67. A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao (24 de julio de 2006), se encontraba vigente el Decreto Supremo N° 129-2004-EF, norma que aprobó el Texto Único Ordenado de la Ley General de Aduanas, publicado el 12 de setiembre de 2004.





Al respecto, dicha norma en su Artículo 35 establecía lo siguiente:

Artículo 35.- Las compañías transportadoras serán responsables de las mercancías hasta su entrega a los almacenes aduaneros. Las mercancías deberán ser entregadas y recepcionadas al término de la descarga y como constancia se confeccionará una lista de bultos o mercancías faltantes o sobrantes, la que junto con la respectiva nota de tarja serán suscritas por el transportista y el almacenista.<sup>7</sup>

[El subrayado es nuestro]

68. Como puede observarse, hasta antes de la entrada en vigencia del Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao, la elaboración de la nota de tarja (que incluye, entre otras actividades, una verificación de precintos y un pesaje materia del presente procedimiento de interpretación) no se realizaba en el terminal portuario sino en los almacenes aduaneros, siendo los transportistas responsables -para Aduanas- de las mercancías hasta su entrega a los almacenes aduaneros. El cese de la responsabilidad aduanera del transportista ocurría con la suscripción de la nota de tarja.
69. La Disposición Complementaria Única del Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Supremo N° 011-2005-EF, publicada el 26 de enero de 2005, establece que la SUNAT aprobará los procedimientos, instructivos, circulares y otros documentos necesarios para la aplicación de lo dispuesto en la Ley General de Aduanas y el Reglamento<sup>8</sup>.
70. Así, tenemos que mediante diferentes Resoluciones de la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas, se ha venido regulando los procedimientos para la expedición del manifiesto de carga, así como la expedición de nuevos procedimientos vinculados a éste.

#### **Resolución de Superintendencia Adjunta de Aduanas N° 0541-2003/SUNAT/A**

71. Con fecha 3 de enero de 2004 se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución N° 0541-2003/SUNAT/A, que aprobó, entre otras cosas, el "**Procedimiento de Manifiesto de Carga (versión 03)**", <<...con el objeto de que sirva como instrumento de trabajo, orientación y consulta para el adecuado control del ingreso, salida y destinación de las mercancías en el territorio nacional>>. Esta disposición era la vigente al momento de la suscripción del Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao.<sup>9</sup>

72. Sobre el particular, el "**Procedimiento de Manifiesto de Carga (versión 03)**", establece lo siguiente:

<sup>7</sup> Como veremos a continuación, a dicha fecha se encontraba vigente el Procedimiento de Manifiesto de Carga (versión 03), el cual definía a la nota de tarja de la siguiente manera:

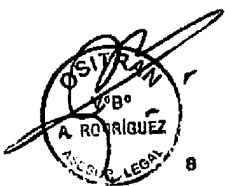
#### **XI DEFINICIONES Y ABREVIATURAS**

**Nota de Tarja.-** Documento que formulan conjuntamente el transportista con el almacenista, durante la verificación de lo consignado en el manifiesto de carga, el documento de transporte y las mercancías entregadas al Almacén, registrando las observaciones pertinentes.

[El subrayado es nuestro]

<sup>8</sup> De igual forma la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 10-2009-EF, reglamento actualmente vigente, establece que la SUNAT aprobará los procedimientos, circulares y otros documentos necesarios para la aplicación de lo dispuesto en la Ley General de Aduanas.

<sup>9</sup> Debemos precisar que el mencionado procedimiento fue modificado mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 066-2010-SUNAT-A, publicada el 09 de febrero de 2010, que aprobó el "**Procedimiento General de Manifiesto de Carga, INTA-PG.09 (versión 04)**".





75. Asimismo, el ítem 25 del punto VII, referido a la Descripción de la Entrega de Mercancías al Almacén Aduanero del "Procedimiento de Manifiesto de Carga (versión 03)", señala que:

25.- El DIUM es transmitido por el almacén aduanero dentro del primer día hábil siguiente de concluida la recepción (...)  
Con la conformidad de la recepción de la transmisión de los datos del DIUM se dará por cumplida la obligación de presentar la Nota de Tarja, Tarja al Detalle, la Lista de Bustos Faltantes y Sobrantes y el Inventario de Bultos en mal estado.  
El DIUM podrá contener las rectificaciones a las que se refiere el numeral 4 del literal B.6 de la presente sección.

76. Al respecto, observamos que en los ítems 4 y 8 del punto B6 sobre rectificación del manifiesto de carga, se señala lo siguiente:

- 4.- La rectificación del manifiesto de carga por errores de peso, bultos (sólo de menos), puerto de embarque y puerto de destino se efectúa por transmisión electrónica.  
SUNAT se reserva el derecho de solicitar al transportista o su representante en el país o agente de carga Internacional, cuando corresponda, la presentación de la documentación que sustente la rectificación en los casos que estime pertinentes. En este caso, la rectificación tendrá validez luego de su aprobación.
- 8.- Para efectos de determinar las diferencias entre la carga manifestada y la recibida, se considera como peso recibido:
- El registrado en la recepción por el terminal de almacenamiento o por ENAPU S.A. cuando actúa en calidad de tal.
  - El registrado por ENAPU como entidad portuaria a la salida de la carga de sus recintos en los casos de Ingreso directo al almacén del importador o Depósito Aduanero en el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero, de Despachos Urgentes o de traslado directo a CETICOS.

[El subrayado es nuestro]

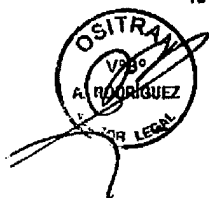
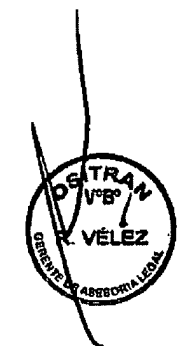
77. Lo anterior demuestra que el denominado "Procedimiento de Manifiesto de Carga (versión 03)", contemplaba la realización de: i) un pesaje a la salida de la carga del terminal portuario y ii) una verificación de precintos al costado de la nave; los cuales únicamente se efectuaban con fines comerciales, y que además podrían servir para validar la información de las mercancías desembarcadas en caso de rectificaciones del manifiesto de carga.

78. Cabe mencionar que, los términos y condiciones de los contratos de transporte marítimo son, por lo general, del tipo "Liner Terms"<sup>20</sup>, lo cual implica que el dueño de la carga o consignatario se hace cargo del contenedor una vez desenganchado de la grúa en el puerto de llegada. Es decir, las actividades de verificación de precintos y pesaje se realizaban dentro del terminal portuario debido a que el transportista requería dicha información con fines comerciales, no aduaneros. Para estos últimos se tomaba la respectiva suscripción de la nota de tarja en los almacenes aduaneros .

**Resolución de Superintendencia Adjunta de Aduanas N° 241-2006-SUNAT-A**

10

El Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao, en su cláusula 8.14, establece que el cobro de la Tarifa por el Servicio Estándar podrá realizarse a la nave o al usuario según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("Liner Terms"). La definición *Liner Terms* implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete.



79. Por otro lado, respecto del procedimiento de importación, mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 241-2006-SUNAT-A, publicada el 12 de mayo de de 2006, se aprobó el **Procedimiento de Importación Definitiva INTA-PG.01 (versión 4)**.
80. Conforme a lo señalado por el Art. 3 de la mencionada Resolución, la misma entró en vigencia a los 30 días hábiles, computados a partir del día siguiente de su publicación, razón por la cual dicho procedimiento regía al momento de la suscripción del contrato de concesión, siendo dejada sin efecto el 17 de marzo de 2009, por mandato de lo dispuesto por el Art. 2 de la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 136-2009-SUNAT-A, que aprobó el procedimiento de importación para el consumo INTA-PG.01 (versión 05).
81. Así, con relación al retiro de mercancías, observamos que el **Procedimiento de Importación Definitiva INTA-PG.01 (versión 4)**, dispuso lo siguiente:

**Del retiro de las mercancías**

40. Los responsables de los almacenes aduaneros, los CETICOS o la ZOFRATACNA permiten el retiro de las mercancías de sus recintos, previa verificación de la información enviada por enlace directo, correo electrónico o por consulta realizada en el portal de SUNAT en Internet ([www.sunat.gob.pe](http://www.sunat.gob.pe)), respecto de la cancelación de la deuda tributaria aduanera de la DUA, los derechos antidumping o compensatorios, la liquidación de cobranza complementaria por aplicación del ISC o monto de la percepción del IGV de corresponder, y de ser el caso que se haya dejado sin efecto la inmovilización dispuesta por la autoridad aduanera. Para este efecto constata lo siguiente:

- DUA seleccionada a canal verde: DUA cancelada, liquidación de cobranza asociada cancelada, de ser el caso, y de estar afianzada se verifica en el reverso del ejemplar C.
- DUA seleccionada a canal naranja: DUA cancelada y diligenciada, liquidación de cobranza asociada cancelada, de ser el caso, y de estar afianzada se verifica en el reverso del ejemplar C.
- DUA seleccionada a canal rojo: DUA cancelada y diligenciada, liquidación de cobranza asociada cancelada de ser el caso, y de estar afianzada se verifica en el reverso del ejemplar C.

De encontrarse conforme, el responsable del almacén aduanero registra la fecha y hora de la autorización de salida de la mercancía en el ícono "consulta de levante autorizado" del portal de SUNAT.

82. El **Procedimiento de Importación Definitiva INTA-PG.01 (versión 4)**, confirma que la participación del terminal portuario en el proceso aduanero era prácticamente nulo; efectuándose las actividades de verificación de precintos y de pesaje con fines de responsabilidad aduanera únicamente en los almacenes aduaneros, como parte de las actividades para la elaboración de la nota de tarja.

83. En resumen, con la normatividad aduanera vigente a la fecha de la suscripción del contrato de concesión del Terminal Sur - Callao, se tiene que:

- i) **En el terminal portuario:** se efectuaba una verificación de precintos después de la descarga al costado de la nave y un pesaje a la salida del terminal, ello con **fines comerciales**.
- ii) **En el almacén aduanero:** se efectuaba otra verificación de precintos y otro pesaje con la finalidad de **delimitar la responsabilidad aduanera**.



84. A continuación, veremos cómo con las posteriores modificaciones de la normatividad aduanera, los lugares donde se realizan ambas actividades portuarias –materia del presente procedimiento de interpretación– tanto con fines comerciales como aduaneros se modifican; para efectuarse todas ellas en un mismo lugar, el terminal portuario.

#### VI.1.4 De las modificaciones a la normatividad aduanera después de la suscripción del contrato de concesión

85. A la fecha de inicio de operaciones con un amarradero del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur (22 de mayo del 2010), se encontraba vigente el Decreto Legislativo N° 1053, publicado el 27 de junio de 2008, que aprobó la nueva Ley General de Aduanas (en adelante, LGA). Al respecto, con relación a la responsabilidad del transportista y a la trasmisión de la nota de tarja, observamos que los Art. 113 y 116 de la LGA dispusieron lo siguiente:

**Art. 113.- Entrega de las mercancías y traslado de la responsabilidad**

*La compañía transportista o su representante entrega las mercancías en el punto de llegada sin obligatoriedad de su traslado temporal a otros recintos que no sean considerados punto de llegada.*

*La responsabilidad aduanera del transportista cesa con la entrega de las mercancías al dueño o consignatario en el punto de llegada.*

**Art. 116.- Transmisión de la tarja**

*Entregadas las mercancías en el punto de llegada, el transportista es responsable de la transmisión de la nota de tarja, en la forma y plazo establecido en el Reglamento.*

*Cuando las mercancías son trasladadas a un almacén aduanero y se trate de carga consolidada, este será responsable de la transmisión de la tarja al detalle, lista de bultos o mercancías faltantes o sobrantes, actas de inventario de aquellos bultos arribados en mala condición exterior, en la forma y plazo establecido en el Reglamento.<sup>11</sup>*

[El subrayado es nuestro]

86. Sobre el particular, el Reglamento de la LGA señala lo siguiente:

**Art. 156.- Constancia del traslado de la responsabilidad**

*Como constancia del traslado de la responsabilidad aduanera se suscribe la respectiva nota de tarja entre los operadores intervinientes* y en caso corresponda, la relación de bultos sobrantes o faltantes, el acta de inventario de la carga arribada en mala condición exterior o con medidas de seguridad violentadas.

**Art. 158.- Transmisión de la nota de tarja**

*El transportista o su representante en el país transmite por medios electrónicos la nota de tarja desde el inicio de la descarga y hasta el plazo de ocho (8) horas siguientes al término de la misma.*

**Art. 161.- Transmisión de la nota de tarja previa al retiro de la mercancía**

11

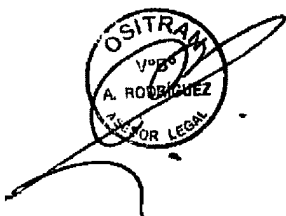
El Art. 2 del mencionado Decreto Legislativo contiene la definición de la "nota de tarja"

**Art. 2.- Definiciones**

Para los fines a que se contrae el presente Decreto legislativo se define como:

(...)

**Nota de tarja.-** Documento que formulan conjuntamente el transportista o su representante con el responsable de los almacenes aduaneros o con el dueño o consignatario según corresponda, durante la verificación de lo consignado en los documentos de transporte contra lo recibido físicamente, registrando las observaciones pertinentes.



En la vía marítima y aérea para la salida de las mercancías del puerto o del terminal de carga respectivamente, se deberá haber transmitido electrónicamente la nota de tarja de modo previo al retiro de la mercancía de dichos recintos.

[El subrayado es nuestro]

87. Como puede apreciarse, con la modificación de la LGA y su Reglamento, el traslado de la responsabilidad aduanera, mediante la suscripción de la respectiva nota de tarja, dejó de efectuarse en los almacenes aduaneros pues la nota de tarja debe ser transmitida hasta 8 horas después del término de la descarga de las mercancías y antes del retiro de las mercancías del terminal portuario. De esta forma, se evidencia que el terminal portuario va cobrando mayor relevancia en el proceso aduanero, situación que no ocurría con la anterior LGA.
88. A continuación, se analizará el detalle de los procedimientos aduaneros, los cuales se encuentran plasmados en las siguientes resoluciones de la Superintendencia Adjunta de Aduanas.

#### **Resolución de Superintendencia Adjunta de Aduanas N° 066-2010-SUNAT-A**

89. El 09 de febrero del 2010, se publicó la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 066-2010-SUNAT-A, que aprobó el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 04)**. Cabe mencionar que este procedimiento estaba vigente a la fecha de inicio de operaciones con un amarradero del Terminal Sur - Callao.

El Artículo 2 de dicha norma dejó sin efecto el Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 03), aprobado por Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 541-2003/SUNAT/A, publicado el 03.01.2004.

90. Al respecto, el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 04)**, establecía lo siguiente:

#### **A. TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA O REGISTRO EN EL PORTAL WEB D ELA SUNAT RESPECTO DEL PROCESO DE MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO**

(...)

**Entrega de mercancías al dueño o consignatario, o al almacén aduanero en el punto de llegada**

16. Para la entrega o traslado de las mercancías, el punto de llegada comprende los puertos, terminales de carga del transportista aéreo autorizados por la SUNAT para operar como depósitos temporales, los puestos de control en frontera y los almacenes aduaneros.

17. La mercancía descargada en el puerto o terminal de carga del transportista aéreo es entregada por el transportista al dueño o consignatario, cuando cuente con declaración aduanera de mercancías sujeta a un despacho anticipado, sin obligatoriedad de su traslado a otros recintos que no sean considerados puntos de llegada.

Para el retiro del puerto o terminal de carga del transportista aéreo, la declaración aduanera de mercancías debe contar con levante o la autorización de salida, según corresponda.

18. En caso de que no se entregue la carga al dueño o consignatario, de acuerdo a lo señalado en el numeral precedente, el transportista la entrega al almacén aduanero que



haya sido solicitado por el dueño o consignatario en el manifiesto de carga, en caso contrario al almacén que designe el transportista.

19. El traslado de la mercancía del terminal portuario, terminal de carga del transportista aéreo o puesto de control en frontera al almacén aduanero debe realizarse en contenedores precintados o en unidades de transporte que cuenten con las medidas de seguridad que la autoridad aduanera determine.

#### Emisión de la nota de tarja

20. El transportista conjuntamente con el dueño o consignatario o con el almacén aduanero, en el momento de la descarga suscriben la nota de tarja como constancia de la entrega de la carga y traslado de la responsabilidad aduanera.

21. La nota de tarja actualiza pesos y bultos y contiene la especificación de la carga (carga en contenedor, bultos sueltos, a granel, rodante, etc.) conforme se recepciona.

(...)

#### Transmisión o registro en el portal web de la SUNAT de la nota de tarja

23. El transportista transmite o registra en el portal web de la SUNAT la información de la nota de tarja, a partir de la descarga de la mercancía y hasta las ocho (8) horas siguientes al término de la descarga. La nota de tarja se transmite o registra por documento de transporte, contenedor o bulto.

24. En la vía marítima y aérea para la salida de la mercancía del puerto o del terminal de carga del transportista aéreo, respectivamente, se debe transmitir o registrar la nota de tarja previamente al retiro de la mercancía de dichos recintos.

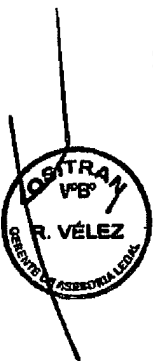
(...)

[El subrayado es nuestro]

91. Los nuevos procedimientos para la elaboración y transmisión de la nota de tarja recogen las modificaciones de la nueva LGA y se circunscribieron en torno al terminal portuario y no al almacén aduanero, como ocurría con la anterior LGA. Es decir, los almacenes aduaneros fueron reemplazados por el terminal, para efectos de la determinación del lugar donde se trasladan ahora las responsabilidades aduaneras.

92. Asimismo, el procedimiento en su versión 04 mantiene lo dispuesto por su versión 03, en el sentido que contempla la realización de un sólo pesaje y una verificación de precintos dentro del terminal portuario, aunque con las siguientes diferencias:

- i) Ambas actividades, realizadas en el terminal, ahora también forman parte del proceso aduanero y no solamente se utilizan con fines comerciales –o como información con fines de validación ante Aduanas por eventuales rectificaciones en el manifiesto de carga, como sucedía en la versión 03–.
- ii) La verificación de precintos que se hacía después de la descarga al costado de la nave con fines comerciales, también sirve con fines aduaneros.



- iii) El pesaje que se realizaba a la salida del terminal portuario con fines comerciales, ahora debe realizarse después de la descarga al costado de la nave<sup>22</sup> (i.e. queda sin efecto el pesaje a la salida del terminal), sirviendo este último también con fines aduaneros.
93. Cabe agregar que el Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao, en su cláusula 8.14, establece que el pesaje forma parte del Servicio Estándar; no especificando en qué parte del terminal portuario debe realizarse (al costado de la nave o a la salida del terminal).
94. Esta situación de la realización de un solo pesaje y una verificación de precintos dentro del terminal portuario, como veremos a continuación, cambiará con la emisión del nuevo procedimiento de general de manifiesto de carga (versión 05) y la emisión del procedimiento general de importación para el consumo (versión 01), aprobados mediante resoluciones de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas de fechas 29 y 28 de agosto de 2010, respectivamente.

**Resolución de Superintendencia Adjunta de Aduanas N° 500-2010-SUNAT-A**

95. El 29 de agosto de 2010, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 500-2010-SUNAT-A, que aprobó el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05)**. Este procedimiento entró en vigencia en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao el 20 de setiembre de 2010.

El Artículo 2 de dicha norma dejó sin efecto el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 04)**, aprobado por Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 066-2010/SUNAT/A, publicado el 09.02.2010.

96. Con relación a la transmisión de la nota de tarja, el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05)**, agrega lo siguiente:

**Transmisión de la nota de tarja**

(...)

**11. En la vía marítima, el transportista transmite la información del peso registrado por el terminal portuario.**

**En tanto los terminales portuarios no cuenten con la infraestructura necesaria para registrar el peso en la descarga de las mercancías, la Administración Aduanera acepta la transmisión del peso manifestado.**

[El subrayado es nuestro]

97. Por tanto, de una interpretación *contrario sensu*, podemos afirmar que el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05)** precisa lo mencionado en los ítems 23 y 24 de la versión 04 (ver numeral 90 del presente informe), estableciendo claramente la obligación del operador portuario de realizar el pesaje de las mercaderías al momento de la descarga de las mismas, de contar éste con la infraestructura necesaria para registrar el peso tal y como ocurre con el Terminal Sur - Callao.

12

Recuérdese que con las modificatorias, la nota de tarja, que incluye una verificación de precintos y un pesaje entre otras actividades, debe haberse transmitido antes del retiro de la mercancía del terminal y por lo tanto el pesaje no puede realizarse a la salida del terminal, como ocurría con la anterior LGA.





98. Esta precisión, de igual forma es concordante con los ítems 24 y 25 de la versión 05 del presente procedimiento en relación a la "Transmisión o registro en el portal web de la SUNAT de la nota de tarja", los cuales establecen que la nota de tarja debe ser transmitida por el transportista hasta el plazo de 8 horas siguientes al término de la descarga y previo a la salida de la mercancía del terminal portuario.<sup>33</sup> Es decir, si no se efectúa el pesaje y la verificación de precintos al momento de la descarga, no será posible cumplir con lo mencionado líneas arriba.
99. Asimismo, el **Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05)**, en comparación con la versión 04, agrega en la sección VII referido a la Descripción de la "Entrega de mercancías al dueño o consignatario, o al almacén aduanero en el punto de llegada", lo siguiente:

20. En la intendencia de Aduana Marítima del Callao, se ejecutan las siguientes acciones:
- a) El depósito temporal, bajo responsabilidad, previo al retiro de la carga del terminal portuario transmite a la SUNAT la relación detallada de contenedores y carga suelta que ingresará a sus recintos, considerando la decisión del dueño o consignatario.
  - b) La SUNAT, recibida la transmisión de la relación detallada de la mercancía, la transmite al administrador portuario.
  - c) El transportista proporciona al terminal portuario la información de la nota de tarja previa a la salida de las mercancías.
  - d) El terminal portuario verifica en el portal web de la SUNAT que la información de quien retira la carga coincide con la nota de tarja; posteriormente registra la información del retiro de contenedores y mercancías sueltas en su sistema y la transmite en línea a la SUNAT, para las acciones de control de acuerdo a sus facultades.
  - e) De existir diferencias en la información, previo a la salida de la carga se realizan las rectificaciones que correspondan, considerando la voluntad del dueño o consignatario.

[El subrayado es nuestro]

100. Es decir, la versión 05 del Procedimiento General de Manifiesto de Carga agrega que el operador portuario, adicionalmente, debe verificar en el portal web de SUNAT que la información de quien retira la carga coincida con la nota de carga, la cual incluye la información relativa a la verificación de precintos y pesaje previamente realizados al costado de la nave. De esta forma, la versión 05 del referido procedimiento incorpora la realización de un segundo pesaje y de una segunda verificación de precintos<sup>34</sup>, la cual

13

Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05):

**Transmisión o registro en el portal web de la SUNAT de la nota de tarja**

24. El transportista transmite a la Administración Aduanera o registra en el portal web de la SUNAT la información de la nota de tarja, desde el inicio de la descarga de la mercancía y hasta el plazo de ocho (8) horas siguientes al término de la misma. La nota de tarja se transmite o registra por documento de transporte, contenedor o bulto.

25. En la vía marítima y aérea para la salida de la mercancía del terminal portuario o del terminal de carga del transportista aéreo, respectivamente, previamente se debe transmitir o registrar la nota de tarja.

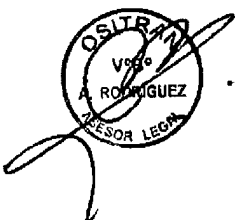
14

Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05):

**Entrega de mercancías al dueño o consignatario, o al almacén aduanero en el punto de llegada**

21. El traslado de la mercancía del terminal portuario, terminal de carga del transportista aéreo o puesto de control en frontera al almacén aduanero debe realizarse en contenedores precintados o en unidades de transporte que cuenten con las medidas de seguridad que la autoridad aduanera determine.

[El subrayado es nuestro]



adicionalmente debe efectuarse a la salida de la mercancía del terminal portuario, conforme mostraremos a continuación.

**Procedimiento General de Importación para el consumo, INTA-PG.1-A (versión 1)**

101. El 28 de agosto de 2010, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 491-2010-SUNAT-A, que aprobó el **Procedimiento General de Importación para el Consumo INTA-PG.1-A (versión 02)**.<sup>35</sup>
102. Al respecto, dicho procedimiento establece lo siguiente:

**Retiro de la mercancía**

(...)

58. En los casos de declaraciones sin levante autorizado, el despachador de aduana comunica al funcionario aduanero designado para el control de salida del terminal portuario, terminal de carga aérea u otros el número de la declaración y adjunta copia autenticada de la solicitud de autorización especial de zona primaria Anexo 2 de corresponder, a fin de verificar el canal de control asignado a la declaración, el mensaje: "Salida Autorizada" y de estar conforme, autoriza la salida o retiro de la mercancía.

15

Por otro lado, respecto del procedimiento de importación, la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 136-2009-SUNAT-A, publicada el 17 de marzo de 2009, aprobó el **Procedimiento de Importación Definitiva INTA-PG.01 (versión 05)**.

Conforme a lo señalado por el Art. 3 de la mencionada Resolución, la misma entró en vigencia el día de su publicación, siendo dejada sin efecto en virtud de lo establecido por el Art. 2 de la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 063-2010-SUNAT-A, publicada el 06 de febrero de 2010.

Con relación al retiro de mercancías el **Procedimiento de Importación Definitiva INTA-PG.01 (versión 05)**, dispuso lo siguiente:

**Del retiro de las mercancías**

40. Los responsables de los almacenes aduaneros, los CETICOS o la ZOFRATACNA permiten el retiro de las mercancías de sus recintos, previa verificación de la información enviada por enlace directo, correo electrónico o por consulta realizada en el portal de SUNAT en Internet ([www.sunat.gob.pe](http://www.sunat.gob.pe)), respecto de la cancelación de la deuda tributaria aduanera de la DUA, los recargos, la liquidación de cobranza complementaria por aplicación del ISC o monto de la percepción del IGV de corresponder, y de ser el caso, que se haya dejado sin efecto la medida preventiva dispuesta por la autoridad aduanera. Para este efecto constata lo siguiente:

- DUA seleccionada a canal verde: Levante Autorizado, DUA cancelada, liquidación de cobranza asociada cancelada, de ser el caso, y de estar afianzada se verifica en el reverso del ejemplar C.

- DUA seleccionada a canal naranja: Levante Autorizado, DUA cancelada y diligenciada, liquidación de cobranza asociada cancelada, de ser el caso, y de estar afianzada se verifica en el reverso del ejemplar C.

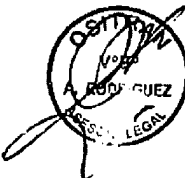
- DUA seleccionada a canal rojo: Levante Autorizado, DUA cancelada y diligenciada, liquidación de cobranza asociada cancelada de ser el caso, y de estar afianzada se verifica en el reverso del ejemplar C.

De encontrarse conforme, el responsable del almacén aduanero registra la fecha y hora de la autorización de salida de la mercancía en el ícono "consulta de levante autorizado" del portal de SUNAT.

Como puede observarse, al igual que en el procedimiento en su versión 04, el procedimiento en su versión 05 tampoco existía participación alguna por parte del terminal para efectos del retiro de la mercadería.

De otro lado, debemos precisar que la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 063-2010-SUNAT-A, que aprobó el procedimiento general de importación para el consumo, INTA-PG.01 (versión 06), fue publicado el 06 de febrero de 2010; sin embargo el 28 de marzo de 2010 fue suspendida su aplicación, en virtud de lo dispuesto por el Art. 4 de la Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 170-2010-SUNAT-A, que aprobó el procedimiento de despacho anticipado de importación para el consumo en las aduanas marítima y aérea del Callao, INTA - PE.01.17-A (versión 1).

Finalmente, este último procedimiento (Resolución N° 170-2010-SUNAT-A), fue dejado sin efecto en virtud de lo dispuesto por el Art. 2 de la Resolución N° 491-2010-SUNAT-A, disposición que también dejó sin efecto la Resolución N° 136-2009-SUNAT-A.



59. Para el control de salida, el despachador de aduana se apersona donde el funcionario aduanero designado en las instalaciones del terminal portuario o terminal de carga aérea a fin de proporcionarle la información que permita el registro en el SIGAD y en la casilla 11 de la declaración, los siguientes datos:

- a) Número de la declaración.
- b) Fecha y hora de retiro de la mercancía.
- c) Cantidad de bultos para carga suelta.
- d) Peso de la mercancía registrado en la balanza.
- e) Número de contenedor.
- f) Número de precinto de origen.

En el caso de vehículos usados, adicionalmente registra el número de chasis y/o número de motor.<sup>16</sup>

16

Mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 630-2007-SUNAT-A, publicada el 09 de noviembre de 2007, se aprobó el Procedimiento del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero de Importación Definitiva en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao INTA-PE.01.17 (versión 2).

Al respecto, el ítem 21 del mencionado procedimiento establecía lo siguiente:

*21. Las declaraciones seleccionadas a canal verde deberán ser presentadas ante el personal autorizado de la SUNAT, quien ingresa el número de la DUA al SIGAD a fin de que se verifique que esta cuenta con canal asignado. De estar conforme el SIGAD muestra el mensaje: salida Autorizada SADAC y el personal encargado autoriza la salida de la mercadería y registra en la casilla 11 del formato A de la DUA la siguiente información: fecha y hora de retiro de la mercancía, número del contenedor, número de precinto aduanero y el peso registrado en la balanza. Asimismo, registrará dicha información en el SIGAD.*

[El subrayado es nuestro]

Mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 248-2008-SUNAT-A, publicada el 07 de mayo de 2008, se aprobó el Procedimiento del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero de Importación Definitiva INTA-PE.01.17 (versión 3).

Al respecto, el ítem 11 del mencionado procedimiento establecía lo siguiente:

*11. El personal encargado de la SUNAT registra en el SIGAD y en la casilla 11 del formato A de la DUA la siguiente información: fecha y hora de retiro de la mercancía, número del contenedor, número de precinto aduanero, y el peso de la mercancía registrado en la balanza. Asimismo, debe registrar dicha información en el SIGAD.*

[El subrayado es nuestro]

Mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 416-2009-SUNAT-A, publicada el 20 de agosto de 2009, se aprobó el Procedimiento del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero de Importación para el Consumo INTA-PE.01.17 (versión 4).

Al respecto, el ítem 25 del mencionado procedimiento establecía lo siguiente:

*Del retiro de la mercancía del Punto de Llegada*

(...)

*25. En los casos que el Punto de Llegada reciba mercancías amparadas en una DUA seleccionada a canal verde con código 01: descarga al local del importador, debe permitir su retiro, previo pesaje de la mercadería y verificación que la DUA cuenta con levante.*

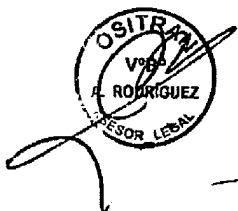
(...)

[El subrayado es nuestro]

Mediante Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 170-2010-SUNAT-A, publicada el 28 de marzo de 2010, se aprobó el Procedimiento Despacho Anticipado de Importación para el Consumo en las Aduanas Marítima y Aérea del Callao INTA-PE.01.17-A (versión 01).

Al respecto, el ítem 25 del mencionado procedimiento establecía lo siguiente:

*25. En los casos de declaraciones de despacho anticipado que cuenten con levante, las mercancías son de libre disponibilidad y son retiradas por el dueño o consignatario, o el despachador de aduana en representación de éste, desde el terminal portuario o terminal de carga aérea y no requieren ingresar a los depósitos temporales.*



[El subrayado es nuestro]

103. Como puede observarse, existe una correlación entre lo establecido en el ítem 20 del Procedimiento General de Manifiesto de Carga (versión 05) y el ítem 59 del Procedimiento General de Importación para el Consumo INTA-PG.1-A (versión 01), en el sentido de que la información que debe utilizar el terminal portuario para contrastar con la nota de tarja –remitida por el transportista al terminal– es la que se efectúa en la puerta de salida del terminal portuario.
104. De esta forma, la obligación de efectuar un control de salida de la carga por parte del terminal y la verificación de la coincidencia de dicha información con la nota de tarja en el portal web de la SUNAT, son lo que genera un segundo pesaje y una segunda verificación de precintos.
105. En resumen, con las modificaciones a la normatividad aduanera después de la suscripción del contrato de concesión del Terminal Sur - Callao, se tiene que:
- i) La nota de tarja deja de realizarse en los almacenes aduaneros, para efectuarse en el terminal portuario.
  - ii) En el terminal portuario: se efectúa una verificación de precintos y un pesaje a la descarga de la carga al costado de la nave, los cuales son utilizados tanto con fines comerciales como aduaneros, y una segunda verificación de precintos y un segundo pesaje a la salida de la carga del terminal con fines netamente aduaneros.
  - iii) La verificación de precintos y el pesaje al costado de la nave se realiza en virtud de la implementación de la versión 04 del Procedimiento General de Manifiesto de Carga (Res. N° 066-2010/SUNAT/A). Este procedimiento conserva que se lleven a cabo, de una sola vez, ambas actividades dentro del terminal portuario, y fusiona tanto las que son utilizadas con fines comerciales como aquellas utilizadas con fines aduaneros, con la diferencia de que sustituye el pesaje que se realizaba a la salida del terminal –establecido en la anterior LGA– por el pesaje al costado de la nave. Esto último debido a que el contrato de concesión del Terminal Sur - Callao no especifica en qué parte del terminal debe efectuarse el pesaje que forma parte del servicio estándar.
  - iv) La verificación de precintos y el pesaje a la salida del terminal se realiza en virtud de la implementación de la versión 05 del Procedimiento General de Manifiesto de Carga (Res. N° 500-2010/SUNAT/A), el cual mantiene la realización de ambas actividades al costado de la nave antes mencionada, y del Procedimiento General de Importación para el Consumo INTA-PG.01-A (versión 01).



Para ello, el funcionario aduanero designado en las instalaciones del terminal portuario o terminal de carga aérea debe registrar en el SIGAD la siguiente información:

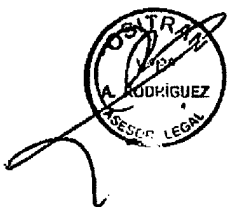
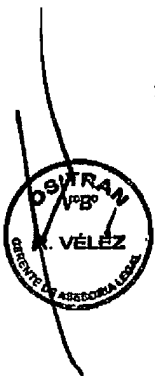
- a) Número de la declaración.
- b) Fecha y hora de salida
- c) Cantidad de bultos para carga suelta.
- d) Peso
- e) Número de contenedor
- f) Número de precinto de origen, cuando corresponda.

[El subrayado es nuestro]



## VI.2. De los efectos de la normatividad aduanera en el contrato de concesión

106. En la fecha de suscripción del Contrato de Concesión del Terminal Sur - Callao (24 de julio del año 2006), la norma aduanera vigente respecto del despacho de la carga era la Resolución N° 0541-2003/SUNAT/A, que aprobó el *procedimiento de manifiesto de carga (versión 03)*.
107. De acuerdo a dicha norma aduanera, sólo era necesario un pesaje y una verificación de precintos dentro del terminal portuario. Es decir, antes de la entrega en concesión del Terminal Sur - Callao, la realización de estas actividades portuarias eran necesarias con fines comerciales.
108. Sin embargo, con la emisión del *procedimiento general de importación para el consumo INTA-PG.01-A (versión 01)* y la emisión del nuevo *procedimiento de general de manifiesto de carga (versión 05)*, aprobados mediante resoluciones de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas de fechas 28 y 29 de agosto de 2010, se modificó dicha situación, requiriéndose ahora un pesaje adicional y una verificación de precintos adicional a la salida de las mercancías del terminal portuario.
109. Al respecto, cabe agregar que, mediante Acta de Visita Inspectiva de fecha 12 de mayo del año 2011, OSITRAN verificó que el Concesionario viene realizando dos actividades de pesaje y dos actividades de verificación de precintos, siguiendo lo establecido en el normatividad aduanera vigente a dicha fecha:
- i) La primera actividad de pesaje se realiza al momento del desembarque del contenedor –llevada a cabo en la grúa pórtico–; y la segunda, al momento de la salida del contenedor –llevada a cabo en la balanza de plataforma a la salida del terminal–.
  - ii) La primera actividad de verificación de precintos se efectúa luego de la colocación del contenedor en el camión interno; y la segunda, en la balanza de plataforma a la salida del terminal.
110. Asimismo, en la referida acta, DPW precisó que las segundas actividades de pesaje y de verificación de precintos son las únicas que forman parte del denominado Servicio Estándar.
111. Sobre este último punto, debemos precisar que a partir del análisis de la normativa aduanera puede concluirse que la verificación de precintos y el pesaje realizado al costado de la nave, y que sirve para la elaboración de la nota de tarja, son las actividades que forman parte del Servicio Estándar; pues éstas son las que se mantienen desde la suscripción del Contrato de Concesión. Lo que resta por determinar es si la verificación de precintos y el pesaje que se realiza a la salida del terminal también forma parte del servicio estándar o no.
112. Para responder ello, se procede a analizar el alcance tanto de las definiciones de los servicios establecidos en el Contrato de Concesión como del "Servicio Adicional", definido como tal por el Concesionario y qué incluye las dos actividades mencionadas.



**VI.3. Respecto a la definición de los Servicios según lo establecido en el Contrato de Concesión**

113. La Cláusula 1.20.86 define los "Servicios" que está facultado a prestar el Concesionario en el marco del Contrato de Concesión, los cuales incluye los Servicios Estándar y Servicios Especiales.

114. Los alcances del Servicio Estándar están establecidos en la Cláusula 8.14:

**SERVICIO ESTÁNDAR**

*Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, el Concesionario presta obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que un contenedor ingresa al Terminal hasta que la nave en la que se embarca el contenedor sea desamarrada para zarpar. En el caso de la descarga, comprende desde el amarre de la nave, hasta el retiro del contenedor en el Terminal hasta por cuarenta y ocho (48) horas libres de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que el contenedor ingrese en el patio del terminal para su posterior embarque.*

*Los Servicios Estándar se dividen en:*

- a. *Servicios en función a la Nave*
- b. *Servicios en función a la Carga*

(...)

a. **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE:**

*Comprende la utilización del amarradero del terminal. La Tarifa por este concepto se aplica por metro de eslora de la Nave y por hora o fracción de hora. Se calcula por el tiempo total que la Nave permanezca amarrada a Muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primer espla en la operación de Atraque hasta la hora que largue la última espla en la operación de Desatraque. La Tarifa incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la Nave. La presente Tarifa será cobrada a la Nave.*

b. **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:**

*Comprende los servicios de descarga y/o embarque del contenedor, mediante el uso de la grúa pórtico de Muelle, así como la utilización de la Infraestructura del terminal. La Tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:*

- i) *El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.*
- ii) *El servicio de manipuleo –en el área de almacenaje– para la recepción del contenedor de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque; y,*
- iii) *El servicio de pesaje.*

(...)

115. Así, los Servicios Estándar incluyen todas las actividades portuarias consideradas necesarias o indispensables para completar el proceso de embarque o desembarque de contenedores, que en el caso de desembarque comprende desde el amarre de la nave, contabilizando el tiempo de utilización del amarradero, para luego descargar el contenedor mediante el uso de grúas pórtico de muelle y ser transportado hasta el área

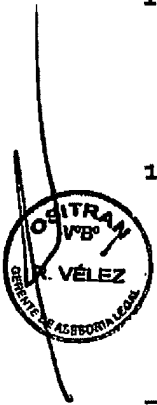


de almacenaje, donde es manipulado y almacenado, para finalmente ser retirado por el usuario previo pesaje del mismo. En otras palabras, sería imposible completar el proceso de desembarque de un contenedor si no se realiza alguna de las actividades portuarias antes mencionadas. Cabe mencionar que estas actividades portuarias, en vista que se efectúan de manera recurrente en cada movilización de un contenedor, son susceptibles de ser sistematizadas o estandarizadas; de ahí la denominación del servicio.

116. Por su parte, los Servicios Especiales no están detallados explícitamente en el Contrato, limitándose a caracterizarlos como aquellos servicios distintos a los servicios estándar (Cláusula 1.20.88), y cuya prestación deberá ser solicitada por los usuarios (Cláusula 8.15)
117. En este orden de ideas, los Servicios Especiales, al ser prestados únicamente a solicitud de los Usuarios, pueden decirse que son efectuados de forma esporádica en algún momento del flujo operativo-portuario del proceso de embarque o desembarque de un contenedor. De esta forma, la prestación de estos servicios no puede organizarse de manera sistemática por parte del concesionario del terminal, y requiere de una atención diferenciada o especializada.
118. En resumen, de las definiciones establecidas en el propio Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio o aduanero en sus definiciones.

#### VI.4. Del alcance del servicio denominado "Verificación adicional de datos del contenedor"

119. Las actividades de verificación adicional de precintos y de pesaje adicional, son prestados por el Concesionario bajo la denominación de "Verificación adicional de datos del contenedor"<sup>47</sup> (en adelante, Servicio Adicional).
120. Para determinar si el Servicio Adicional es considerado un servicio estándar o uno especial, previamente se analizará si estas dos actividades portuarias poseen las características de alguno de los dos tipos de servicios definidos en el Contrato de Concesión, tal y como se ha detallado en la sección VI.3.
121. Cabe mencionar que la actividad de verificación de precintos consiste en la acción de verificar que los precintos estén intactos y de registrar su numeración. Por su parte, la actividad de pesaje está referida a la certificación del peso del contenedor, a través de una balanza calibrada por una entidad autorizada por INDECOPI.
122. Estas actividades portuarias, como se ha mencionado a lo largo de la sección VI.1, se realizan tanto con fines comerciales como aduaneros. En ese contexto, dichas actividades no pueden ser prescindibles, de lo contrario no podría completarse el proceso de desembarque de un contenedor; es decir, poseen características de un servicio estándar.



17

Incluye la verificación física de los números de contenedores, la preexistencia de precintos a la descarga, el número de precintos (máx. 2), el peso a la descarga (adicional al peso a la salida), verificación de la condición física del contenedor a la descarga, registro de particularidades, e información adicional requerida por el transportista para el envío de la nota de tarja a aduanas. Este servicio es adicional al proceso de verificación normal que se lleva a cabo en la puerta de salida y cuyo costo ya está incluido en la tarifa por servicio estándar.



123. La necesidad de la verificación de precintos y de pesaje en el terminal portuario se evidenció con la anterior LGA, en donde el transportista efectuaba estas actividades a pesar de que la nota de tarja se efectuaba en el almacén aduanero; actividades que se realizaban con fines comerciales y que pasaron también a delimitar responsabilidades aduaneras con la modificación de la normativa aduanera –el lugar donde se trasladaba las responsabilidades aduaneras del transportista al dueño de la carga o consignatario pasó del almacén aduanero al terminal portuario–.
124. Siguiendo ese orden de ideas, dichas actividades portuarias, actualmente, deben estar siendo prestadas por el Concesionario como parte del Servicio Estándar, caso contrario ningún contenedor pudo haber sido desembarcado en el Terminal Sur-Callao y posteriormente retirado por el usuario (i.e. el flujo de desembarque de contenedores no pudiese haber sido completado). En efecto, la verificación de precintos y el pesaje que vienen siendo realizados después de la descarga al costado de la nave son los que forman parte del Servicio Estándar. Al respecto, el Concesionario también ha manifestado que uno de los dos pesajes y verificaciones de precintos forman parte del Servicio Estándar.
125. Sin embargo, como se ha mostrado en la sección VI.1.3., con la modificación de la normatividad aduanera, se obliga al transportista o su representante, a presentar ante la autoridad aduanera información relativa al peso y verificación de precintos tanto al ingreso (por vía marítima a través de la nave) como a la salida del contenedor del Terminal. Es decir, se vuelve obligatorio, por norma aduanera, la prestación del Servicio Adicional.
126. Debemos agregar que, la obligatoriedad de la prestación de dicho servicio por mandato legal, no necesariamente implica que su realización sea necesaria o indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de desembarque de un contenedor, tal y como lo establece el Contrato de Concesión.
127. En efecto, la verificación de precintos y el pesaje que se efectúan tanto con fines comerciales como aduaneros son los necesarios para completar el proceso de desembarque de un contenedor y por tanto deben formar parte del denominado Servicio Estándar. No obstante, en este caso, la normatividad aduanera permitió que ambos fines –comerciales y aduaneros– sean delimitados con sólo una verificación de precintos y un pesaje –aquellos que se llevan a cabo después de la descarga al costado de la nave y que sirven para la elaboración de la nota de tarja–.
128. De esta forma, la segunda verificación de precintos y el segundo pesaje realizados a la salida del terminal portuario, no obstante ser obligatorios por ser una imposición de la normatividad aduanera, no cumplen con las características de lo que el Contrato de Concesión ha definido como Servicio Estándar.



129. Esto último es recogido en la misma Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, la cual establece que:

(...)

Los Usuarios no podrán exigir al CONCESIONARIO la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar. No obstante, el CONCESIONARIO podrá atender la solicitud de los Usuarios en este sentido, en cuyo caso será considerado como un Servicio Especial.

(...)





130. Es decir, desde el punto de vista operativo-portuario, cualquier actividad portuaria que forme parte del servicio estándar y que requiera ser prestado de forma separada, puede ser considerado como un Servicio Especial pues una prestación adicional del mismo servicio no es indispensable para completar el proceso de embarque o desembarque de la carga.
131. En ese contexto, partiendo de la premisa que la verificación de precintos y el pesaje relacionados con la elaboración de la nota de tarja son necesarios para completar el desembarque de un contenedor y, por tanto, forman parte del Servicio Estándar, puede concluirse que la verificación adicional de precintos y el pesaje adicional –el Servicio Adicional– deben ser considerados como parte de un Servicio Especial (el usuario está obligado a solicitar su prestación porque la normatividad así lo establece y no porque sea necesario desde la perspectiva operativa-portuaria<sup>18</sup>), puesto que el Servicio Adicional es un procedimiento ajeno al normal desarrollo operativo para el desembarque de un contenedor.
132. En resumen, basta con una verificación de precintos y un pesaje para completar el proceso de desembarque de un contenedor, siendo una verificación adicional de precintos y un pesaje adicional, un procedimiento ajeno al normal desarrollo operativo de un puerto; convirtiéndose éstos últimos en un costo de las operaciones de desembarque generados por la normatividad aduanera.
133. En consecuencia, se concluye que el Servicio Adicional, que incluye un pesaje y una verificación de precintos adicional, no es indispensable para completar el proceso de desembarque de carga en el puerto, y que tampoco forma parte del servicio estándar, constituyéndose por tanto en un Servicio Especial<sup>19</sup>.

#### VI.5 Respetto de las condiciones de competencia del "Servicio Adicional"

134. La cláusula 2.5 del Contrato de Concesión que reconoce al Concesionario el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del Terminal Sur,- Callao, salvo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje.

<sup>18</sup> Ver la sección VI.5. referido a la obligatoriedad legal de la prestación del Servicio Adicional y la solicitud del usuario para la prestación de un servicio especial.

<sup>19</sup> Finalmente, debemos mencionar que en virtud de lo mencionado en el numeral anterior, el Concesionario del Terminal Sur - Callao no podrá solicitar el reestablecimiento del equilibrio económico-financiero de la Concesión, pues la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión establece que:

*"8.22 El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico-financiero al cual tendrán derecho el Concesionario y el Concedente en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a (i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, o (ii) actos de gobierno; en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a:*

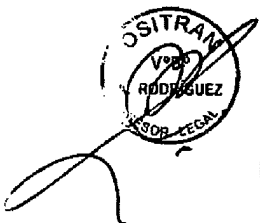
- a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur; o
- b) El presente Contrato, con excepción de las disposiciones relacionadas con las Tarifas;

*El desequilibrio se pueda dar por las condiciones anteriores y tendrán implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar. (...)"*

Es decir, el Concesionario sólo podrá solicitar el reestablecimiento del equilibrio económico-financiero si los cambios en la normatividad aduanera hubiesen afectado los ingresos o costos de los Servicios Estándar, situación que no ocurre debido a que el Servicio Adicional se constituye como un Servicio Especial.



135. Como se ha mencionado en el presente informe, el Servicio Adicional posee características que lo consideran como un Servicio Especial. Sin embargo, al prestarse dicho servicio únicamente dentro del terminal y al ser obligatorio la presentación de esta información ante Aduanas, el Concesionario podría tener algún poder de mercado para fijar el precio por encima de sus costos; toda vez que de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la exclusividad para prestar todos los servicios dentro del Terminal Sur - Callao.
136. Debemos recordar que, como se ha indicado, la división entre servicios estándar y servicios especiales corresponde a una diferenciación basada en aspectos operativos-portuarios, los cuales no están relacionados con la realidad regulatoria. En el ámbito regulatorio, la regulación tarifaria depende de si los servicios se prestan en condiciones de competencia o no.
137. La no regulación tarifaria de los Servicios Especiales se debe a que la Cláusula 1.20.88 del Contrato de Concesión establece que, los términos y condiciones para la prestación de estos servicios son pactados libremente entre el Concesionario y el Usuario. Es decir, se presume que tanto el Concesionario como el Usuario poseen poder de negociación respecto de la fijación del precio, entre otras condiciones, y por lo tanto serían prestados en condiciones de competencia.
138. Sin embargo, si el supuesto de la prestación de Servicios Especiales en condiciones de competencia cambia (i.e. los Usuarios no tienen poder de negociación para determinar los términos y condiciones de la prestación de los Servicios Especiales), entonces el Concesionario no debería fijar libremente un Precio por la prestación de un Servicio Especial.
139. En ese contexto, podría resultar indispensable la regulación tarifaria de los Servicios Especiales, tal y como lo establece el marco normativo vigente. Cabe agregar que ese mismo espíritu se aplica para la desregulación de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de uso público, si se evidencia la existencia de condiciones de competencia efectiva en la prestación de dichos servicios. Así, por ejemplo, OSITRAN podría desregular los Servicios Estándar, si en un momento determinado dichos servicios son prestados en condiciones de competencia.
140. Al respecto, la Disposición Complementaria del RETA, establece que cuando no existan condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público:
- i) OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.
  - ii) Comprobada la no existencia de condiciones de competencia por INDECOPI, la APN deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI.
  - iii) Si vencido el plazo la APN no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro del plazo máximo de 70 días hábiles.



141. En consecuencia, corresponde a OSITRAN solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que éste determine las condiciones de competencia del Servicio Adicional. Con la respuesta de la agencia de competencia, de ser el caso, corresponderá a OSITRAN evaluar qué régimen tarifario deberá aplicarse, previo análisis del costo-beneficio de la intervención del Regulador.

#### VI.6. Respetto de la transmisión de la nota de tarja

142. El artículo 3° de la Ley 26917, Ley de creación de OSITRAN, la misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, a fin de de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

143. Al respecto, el artículo 18° del REGO, aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM, señala los objetivos específicos del OSITRAN, entre otros:

- a) Promover la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los servicios vinculados a la explotación de la infraestructura.
- b) Garantizar el acceso al uso de la infraestructura y el acceso universal a la prestación de los servicios vinculados a ella.
- c) Garantizar la calidad y la continuidad de la prestación de los servicios públicos relativos a la explotación de la infraestructura.
- d) Velar por el cumplimiento de las disposiciones y regulaciones que establezca para los servicios vinculados a la explotación de la infraestructura.
- e) Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión de infraestructura.

144. En concordancia con ello, el artículo 19° del REGO, establece que: "Por regla, OSITRAN ejerce sus funciones (normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias), sobre las actividades que involucran la explotación de infraestructura."

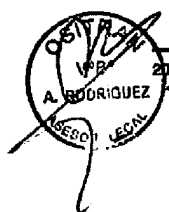
145. Asimismo, en el Art. 1 del REGO, se define infraestructura:

*"m) INFRAESTRUCTURA: es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los USUARIOS y por los cuales se cobre una prestación.  
(...)"*

146. Así, podemos definir por servicio vinculado a la infraestructura a aquellos servicios brindados por las Entidades Prestadoras<sup>20</sup> que son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino y que para ser provistos, requieren necesariamente de una infraestructura a través de la cual se preste un servicio de transporte (ferrocarril o carretera) o que permita el intercambio modal (terminales portuarios o aeroportuarios).

147. De esta forma, OSITRAN es competente únicamente respecto de los servicios vinculados a la explotación de la infraestructura portuaria. Es decir, aquellos que son necesarios para completar la cadena logística y que para ser prestados necesitan del uso

O por alguna otra entidad en la medida que este autorizado por el contrato de concesión.



de infraestructura de transporte de uso público; salvo que el Contrato de Concesión así lo establezca de manera explícita.

148. En ese sentido, el servicio de transmisión electrónica de la nota de tarja no es un servicio derivado de la explotación de la infraestructura portuaria y por lo tanto no se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN; puesto que para la transmisión y la confirmación de recepción de la tarja por parte de Aduanas no es necesario o indispensable el uso de la infraestructura portuaria.
149. Cabe señalar que la elaboración de la tarja electrónica es distinta de la elaboración de la tarja manual, estando esta última incluida dentro del servicio estándar, pues sin la tarja manual no puede completarse el proceso de embarque o desembarque de mercancías. Como la tarja manual siempre se elabora, bastaría con que DPW entregue la tarja manual al agente marítimo (representante de la línea naviera en el país), para que éste se encargue de pasarla a medios electrónicos y transmitirla a Aduanas, sin que ello implique el uso de la infraestructura portuaria.

## VII. CONCLUSIONES:

1. En virtud de lo expuesto, procedemos a efectuar la siguiente interpretación respecto de la cláusula 8.14 del contrato de concesión del Nuevo terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur:

*De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio o aduanero en sus definiciones.*

*Debido a modificaciones en la normatividad aduanera después de la suscripción del contrato de concesión del Terminal Sur - Callao, dentro del terminal se realizan una verificación de precintos y un pesaje, al costado de la nave y, posteriormente, una segunda verificación de precintos y un segundo pesaje, a la salida del terminal.*

*La verificación de precintos y el pesaje que se realizan al costado de la nave son los que forman parte del denominado Servicio Estándar.*

*El pesaje y la verificación de precintos realizados a la salida del terminal (denominado Servicio Adicional por el Concesionario) no resultan indispensables, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de desembarque de carga en el puerto, constituyéndose en un Servicio Especial.*

2. De otro lado, debido a que el Servicio Adicional solamente puede prestarse dentro del Terminal Sur - Callao y el Concesionario posee la exclusividad para la prestación de todos los servicios dentro del terminal, corresponde solicitar a INDECOPI iniciar una investigación de las condiciones de competencia del Servicio Adicional; ello, en virtud de lo establecido en la Disposición Complementaria del RETA de OSITRAN.

3. Finalmente, consideramos que la actividad de transmisión de la nota de tarja no se encuentra bajo el ámbito de competencia del OSITRAN, puesto que para su prestación no se requiere del uso de la infraestructura portuaria. La transmisión electrónica de la nota de tarja puede realizarse fuera del terminal portuario si se dispone de la tarja manual, elaborada en el terminal portuario, la cual sí forma parte del servicio estándar.



3.

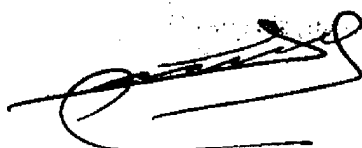


**VIII. RECOMENDACIONES**

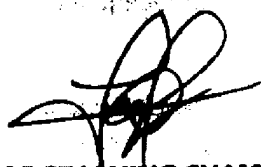
1. Remitir el presente informe para la consideración del Consejo Directivo.
2. Solicitar al INDECOPI para que, en virtud de lo establecido en la Disposición Complementaria del RETA de OSITRAN, inicie una investigación de las condiciones de competencia del "Servicio de Verificación Adicional de Datos del Contenedor".

Se adjunta proyecto de Resolución.

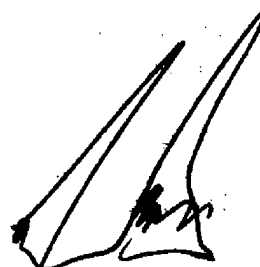
Atentamente,



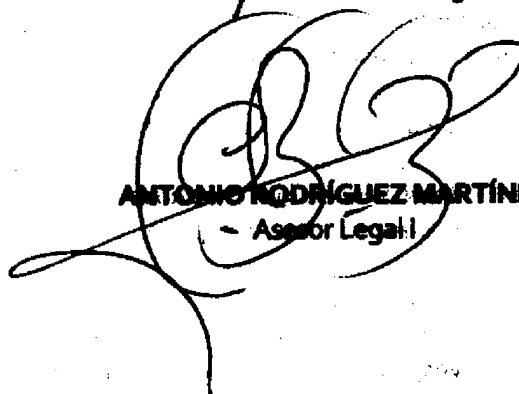
**FERNANDO MOMIY HADA**  
Gerente de Regulación



**JORGE LINARES CHAMAN**  
Analista de Regulación



**ROBERTO VÉLEZ SALINAS**  
Gerente de Asesoría Legal



**ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ**  
- Asesor Legal I

ARM/ILN/vsz  
Reg. Sal. GRE-GAL N° 20568-11  
Ref. 2297-11-GRE-GAL  
HR. 10486-10 / 3308-10

**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO**

**N°XX- 2011-CD-OSITRAN**

Lima, **XX** de setiembre de 2011

**VISTO:**

El Informe N° 014-11-GRE-GAL-OSITRAN, de fecha 20 de setiembre de 2011, emitido por la Gerencia de Regulación y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN, así como los antecedentes del expediente administrativo; y,

**CONSIDERANDO:**

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2011-CD-OSITRAN del 08 de febrero de 2011, se dispuso de oficio el Inicio del procedimiento de interpretación de la cláusula 8.14 del contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, suscrito por DP WORLD CALLAO S.R.L.;

Que, en la tramitación del expediente administrativo DP WORLD CALLAO S.R.L. solicitó a OSITRAN que no se tome en cuenta a Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Internacional – CONUDFI como tercero interesado, en vista que no es una entidad usuaria de los servicios portuarios;

Que, sobre el particular, el Art. 83 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S.N° 044-2006-PCM, establece que los Consejos de Usuarios estarán integrados por organizaciones que acrediten representatividad en el ámbito de competencia de OSITRAN;

Que, al respecto, debemos mencionar que CONUDFI fue elegido miembro del Consejo de Usuarios de Puertos, entre otros, para el periodo 2009-2011, habiendo sido reelegido recientemente para el periodo 2011-2013, razón por la cual CONUDFI se ha encontrado debidamente apersonado; ello, sin perjuicio de la representación delegada por los usuarios en favor de CONUDFI, efectuada en el transcurso del presente procedimiento administrativo;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del Artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

Que, teniendo en consideración que el objeto materia de interpretación involucra intereses de los usuarios, se dispone la publicación de la presente Resolución en el diario oficial El Peruano;

**POR LO EXPUESTO** y en virtud de sus funciones previstas en el artículo 53° literal D) del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S.N°044-2006-PCM y modificado mediante D.S.N° 057-2006-PCM, estando acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° **XX** de fecha.



SE RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.-INTERPRETAR los alcances de la clausula 8.14 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, en los siguientes términos:

*De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio o aduanero en sus definiciones.*

*Debido a modificaciones en la normatividad aduanera, después de la suscripción del mencionado contrato de concesión, se realizan dentro del terminal una verificación de precintos y un pesaje, al costado de la nave y, posteriormente, una segunda verificación de precintos y un segundo pesaje, a la salida del terminal.*

*La verificación de precintos y el pesaje que se realizan al costado de la nave son los que forman parte del denominado Servicio Estándar.*

*El pesaje y la verificación de precintos realizados a la salida del terminal (incluidos en el denominado "Servicio de Verificación Adicional de Datos del Contenedor") no resultan indispensables, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de desembarque de carga en el puerto, constituyéndose en un Servicio Especial.*

ARTÍCULO 2°.-DECLARAR que la actividad de transmisión de la nota de tarja no se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, puesto que para su prestación no se requiere del uso de la infraestructura portuaria.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR la presente Resolución y el Informe N° 014-11-GRE- GAL-OSITRAN, a la empresa concesionaria DP WORLD CALLAO S.R.L., en su calidad de entidad concesionaria, al MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, en su calidad de entidad concedente, al CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN INTERNACIONAL - CONUDFI, en su calidad de tercero interesado y a todos los usuarios acreditados en el procedimiento administrativo.

Artículo 4°.- AUTORIZAR la difusión de la presente Resolución y del Informe N° 014-11-GRE-GAL-OSITRAN en el diario oficial El Peruano y en la página web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

**JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE**

Presidente del Consejo Directivo

