

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL N° 72
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

Siendo las 11:00 horas del día jueves 07 de abril de 2022, a través de la Plataforma Microsoft Teams, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Ordinaria Virtual N° 72 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos (CUP) de alcance nacional, asistieron:

1. Cristian Calderón Rodríguez, representante de la Sociedad Nacional de Pesquería - SNP.
2. Gerardo Manuel Noguero Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
3. Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP.
4. Roberto Emilio De la Tore Aguayo, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
5. Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
6. Oswaldo Martijena, representante alterno de la Asociación Marítima del Perú- ASMARPE.
7. Cynthia Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS
8. Hermelinda Yrma Aquije Hernández de Ticona, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores:

- Carmen Benitez, Gerente General de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. - COPAM.
- Adolfo Carrasco, Gerente de Negocios de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. - COPAM.
- Tito Vargas, Gerente de Administración y Finanzas de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. - COPAM.
- Harry Helden, Gerente Legal de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. - COPAM.
- Tito Jiménez Cerrón, Secretario Técnico de los Tribunales del OSITRAN.
- Jackeline Carrillo Reategui, apoyo legal del Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria Virtual N° 72 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado Situacional del Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, agradeció la presencia de los representantes de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. – COPAM, cediéndoles la palabra para dar inicio a la exposición del presente tema de Agenda.

La señora Carmen Benitez, Gerente General de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. inició la presentación indicando cuáles son los puntos a abordarse durante la exposición:

1. Ubicación geoestratégica
2. Ficha Técnica de la Concesión
3. Tarifario y Política Comercial
4. Movimiento de Carga
5. Principales negocios del Terminal / Marca Perú/ Plan Covid/ Obras nuevas
6. Indicadores de Género
7. Rutas logísticas y el Falso Flete
8. Principales gestiones de promoción con PROMPERU del Eje multimodal Amazonas-Norte
9. Compromisos del Estado con el proyecto
10. Video Institucional y Contactos

1. Ubicación geoestratégica

Al respecto, señaló que Perú cuenta con un corredor logístico de primer orden y que garantiza a través de las concesiones la continuidad de los servicios: Puerto de Paita, Carretera IIRSA NORTE y el Puerto de Yurimaguas.

Asimismo, precisó que la ruta de la IIRSA NORTE se encuentra en el punto más bajo de la Cordillera de los Andes, a 2200 m.s.n.m., permitiendo que grandes cargas puedan proyectar sin problema; y además señaló que el Puerto de Yurimaguas tiene las mismas características de un Terminal Portuario marítimo.

Así, indicó que el Puerto de Yurimaguas se encuentra a 20 km en el margen izquierdo del Río Huallaga desde la ciudad de Yurimaguas:

Imagen N° 1:



Por otro lado, señaló que, si bien COPAM ha cumplido con todas las inversiones y con el diseño de la concesión, en Yurimaguas se mantiene a la fecha el Terminal Portuario de ENAPU, así como embarcaderos informales: La Boca, Abel Guerra, Jorge Delgado, que operan cargas de manera informal y que restan competencia a COPAM.

2. Ficha Técnica de la Concesión

Al respecto, señaló que la naturaleza del proyecto es cofinanciada, lo que significa que una vez que COPAM culminó las obras, en los siguientes 5 años el Estado les pagó un PPO (Pago por obra), el cual ya ha sido cancelado a la fecha.

Imagen N° 2:
Ficha Técnica

CONCESIONARIO	CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A. - COPAM
CONCEDENTE	MTC / AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL
REGULADOR	OSITRAN
MODELO	COFINANCIADA DFBOT
RETRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	PPO USD 8.9MM+ IGV PAMO USD 2.5MM + IGV
INVERSIÓN FASE I	USD 31.7 MM +IGV
CAPACIDAD INSTALADA	600'000 TONELADAS Y/O 44% DE OCUPACIÓN DEL MUELLE
INVERSIÓN FASE II	USD 13.8 MM + IGV
CAPACIDAD INSTALADA	400'000 TONELADAS
ÁREA CONCESIONADA	23 HECTÁREAS + 8 HECTAREAS DE RÍO
ÁREAS UTILIZADAS	12 HECTÁREAS
ÁREAS EXPANSIÓN	11 HECTÁREAS
RECEPCIÓN DE OBRA E INICIO DE EXPLOTACIÓN	15 DE DICIEMBRE DEL 2016



Camiones ubicados en Antepuerto para ingresar por Balanza. FASE I

3. Tarifario y Política Comercial

Sobre el particular, indicó que de acuerdo al Contrato de Concesión, es el OSITRAN quien define la tarifa que se aplica en el terminal, para lo cual se utilizaron dos metodologías: benchmarking y costo incremental; el tarifario actual está vigente desde el 1 de marzo de 2022.

Asimismo, señaló que cuentan con una política comercial de descuentos, basada en la permanencia y fidelización de los servicios, a la cual han accedido 4 empresas: Joseph SAC, Servicios Generales H y S Maderas y Construcciones e Ingeniería y Construcción.

4. Movimiento de Carga

Al respecto, precisó que desde el inicio de la explotación, el 15 de diciembre de 2016, el movimiento de carga ha ido incrementando, conforme se visualiza a continuación:

Imagen N° 3:

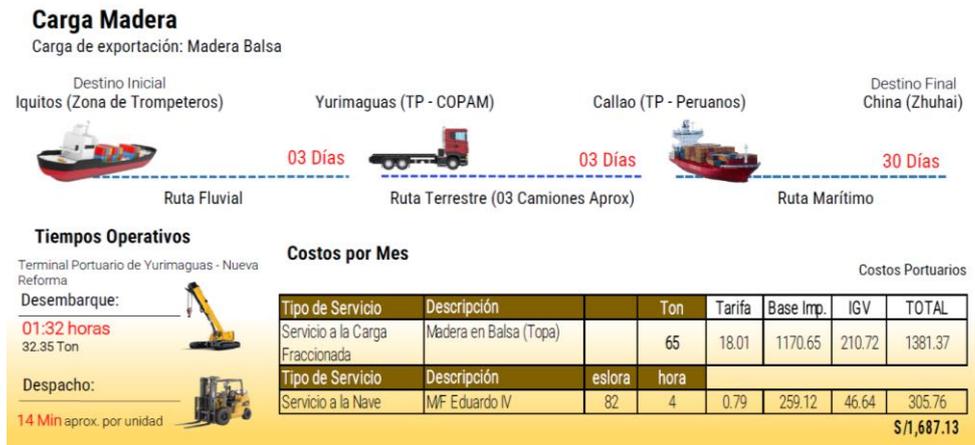
AÑO	TOTAL DE NAVES	CONTENEDOR		CARGA FRACCIONADA (TM)	GRANEL LÍQUIDO (TM)	RODANTE (TM)	TOTAL (TM)
		BOX	TM				
2016	2	6	106.84	106.48	-	-	213.32
2017	109	11	203.00	3,129.10	884.07	23.88	4,240.05
2018	421	52	546.44	8,153.73	-	-	8,700.17
2019	438	99	1,463.89	11,289.14	7,360.45	-	20,113.48
2020	413	284	4,522.41	11,893.71	649.11	-	17,065.23
2021	469	249	3,936.04	17,473.01	-	-	21,409.05
TOTALES	1,852.00	701.00	10,778.62	52,045.17	8,893.63	23.88	71,741.30

5. Principales negocios del Terminal /Obras nuevas

Sobre este punto, señaló que desde el año 2020 vienen consolidando el manejo de la carga de la empresa HONDA Selva del Perú S.A., así también señaló 2 ejemplos de operadores logísticos que han visto en COPAM un aliado estratégico para que su carga tenga todas las garantías: Operado J y B Logística Integral EIRL (carga: embutidos, lácteos, pescados) y JOSEPH SAC (carga: artefactos, motos y motocarros).

Además, la señora Carmen Benitez trajo a colación como punto importante en el Puerto de Yurimaguas la evolución de la carga de la madera, presentando todo el proceso de logística desde la zona de extracción de la madera hasta el destino final.

Imagen N° 4:



Con relación a la construcción del puente Nanay y los viaductos de acceso en Loreto, señaló que las empresas adjudicadas para este proyecto fueron Mota- Engil Perú, Incot y Cosapi. El puente tendrá una extensión de 437.60 metros de extensión e incluye viaductos y los accesos de ambos márgenes del río Nanay.

Respecto a la carga mixta, comentó que se realizaron pruebas operativas en una zona sin infraestructura, junto al muelle principal, para atender naves del embarcadero informal La Boca, cuyo modo de embarque y desembarque es a través de estibadores, teniendo el siguiente resultado:

Imagen N° 5:



6. Indicadores de Género

Al respecto, señaló que las mujeres representan casi la cuarta parte de la fuerza laboral de las empresas del sector logístico/portuario en Yurimaguas.

7. Rutas logísticas y el Falso Flete

Sobre el particular, indicó que existen dos rutas para llegar hacia Yurimaguas, la primera es de Callao a Pucallpa y la segunda es de Callao a Yurimaguas, existiendo en esta última ruta un ahorro significativo de 778 km o 4 días, sin embargo, el problema de esta ruta es el falso flete.

Ante esa problemática, señaló que han buscado estrategias para minimizar este impacto, buscando modernizar la forma de trasladar la carga para disminuir la brecha que existe entre la carga que se envía con la que se recibe y así lograr reducir el falso flete.

8. Principales gestiones de promoción con PROMPERU del Eje multimodal Amazonas-Norte

Al respecto, señaló que desde el inicio del proyecto han tenido un gran aliado que ha sido PROMPERÚ, así como la Autoridad Portuaria Nacional, MINCETUR, la Dirección General de Transportes Acuáticos y la Cámara de Comercio de Lima, promoviendo la zona de San Martín a través de mesas de trabajo.

9. Compromisos del Estado con el proyecto

Sobre este punto, señaló cuáles son los compromisos del Concedente según el Plan de Promoción y Bases del Proyecto:

- Desarrollo de la Hidrovía Amazónica.
- Impulsar las negociaciones bilaterales con Brasil (practicaje, arancel de productos, zona franca, comercio exterior, presencia del Estado en la zona, entre otros)
- Solucionar la problemática por la presencia de embarcaderos informales.
- Mejorar la conectividad vía terrestre de la ciudad de Yurimaguas.
- Respuesta oportuna ante reclamos y conflictos sociales.

Concluida la presentación el señor Roberto De la Tore Aguayo, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías, intervino realizando las siguientes preguntas: i) si COPAM actualmente está en condiciones de atender la carga de los embarcaderos informales o se debe contar con las nuevas construcciones; en caso la respuesta sea afirmativa, quien es el responsable de cerrar los embarcaderos informales; y, ii) se justifica que ENAPU aún se mantenga en Yurimaguas, dado que el proyecto de COPAM es cofinanciado, y qué tanta es la diferencia entre el movimiento de ENAPU y el de COPAM.

Al respecto, la señora Benitez señaló que se realizó la prueba con la carga del embarcadero de La Boca, puesto que ese es el embarcadero que atiende las naves que deberían llegar a COPAM; lastimosamente la embarcación como tal (motonave) tiene el 80% de la carga en bodega y el 20% en cubierta, COPAM no puede realizar una operación directa, sin embargo se demostró que si se podía operar todo en un solo terminal, sin necesidad de hacer uso de ENAPU.

La señora Cynthia Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios intervino indicando que la problemática de los 8 embarcaderos informales tal vez radica en que si cuentan con permiso para operar, con lo cual no terminan siendo informales y son menos costosos.

Ante ello, la señora Benitez indicó que dichos embarcaderos son más económicos porque no pagan naviero ni infraestructura, esto ha sido permitido por la Autoridad Portuaria por lo que COPAM ha solicitado que se aplique una política comercial para que de alguna manera puedan competir con los precios de los embarcaderos, y también han presentado propuestas para desregular tarifas de los servicios especiales a fin de tener una mayor flexibilidad y competir con estos informales y con el mismo ENAPU. Sin embargo, señaló que OSITRAN ha negado la desregulación de los servicios especiales de la carga fraccionada, otorgando únicamente la desregulación a partir del cuarto día de la tarifa de almacenamiento de contenedores.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que para entender cual ha sido la motivación del OSITRAN al denegar esta desregulación de los servicios especiales se puede solicitar a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos nos brinde dicho sustento para la siguiente sesión del Consejo de Usuarios de Puertos.

El señor Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú, intervino señalando que el sistema multimodal en Yurimaguas todavía no está completo, toda vez que como parte de la Asociación a la que representa tienen como asociada a Honda Selva y conocen la problemática que tiene para el desarrollo de su logística. En ese sentido, señaló que cuando Honda Selva se instaló en Iquitos al amparo del Convenio peruano colombiano, lo hizo con la idea de traer todos sus insumos para el ensamblaje de motocicletas y producción de trimóviles a través de Manaos, que terminó siendo imposible porque las naves brasileñas no podían ingresar al territorio peruano lo que

trajo como consecuencia que se cambie el ingreso por el Callao; sin embargo, posteriormente consideraron que a través del Puerto de Yurimaguas podría darse la solución, no obstante a la fecha de la cantidad de containers que llegan por el Callao, ninguno está ingresando por Yurimaguas a Iquitos, sino todo ingresa por Pucallpa.

Al respecto, el señor Adolfo Carrasco, Gerente de Negocios de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A., precisó que lo que hay que mejorar es la cadena de suministro y las prácticas, lo cual debe trabajarse conjuntamente entre el estado y los operadores logísticos.

El señor Oswaldo Martijena, representante alterno de la Asociación Marítima del Perú, intervino consultando cuál es la gestión que se está realizando ante Cancillería frente al problema de los prácticos.

Sobre ello, la señora Benitez comentó que i) en el año 2019 se abordó ese tema en Manaus donde se indicó que el costo del práctico hasta Perú resulta siendo muy caro, toda vez que la Ley de Cabotaje Fluvial en el Perú no permite dos recaladas de una nave internacional, es decir si viene carga de Manaus para Iquitos y Yurimaguas, no puede recalar en las dos partes y; ii) al llegar a territorio peruano en Santa Rosa, lo normal es que un práctico peruano suba a bordo y traiga la nave, sin embargo, el convenio vigente en la actualidad no lo permite puesto que las naves que vienen desde Brasil ingresan directamente hasta los puertos de destino. El práctico peruano no puede navegar en Brasil, sin embargo, el brasilero si puede navegar en Perú, lo cual no genera reciprocidad con los prácticos en ambos países.

2.2. Alcances de las decisiones emitidas por el Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN

Siguiendo con los temas de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, dio el uso de la palabra al señor Tito Jiménez Cerrón, Secretario Técnico de los Tribunales del OSITRAN, quien inició la presentación con los *Mecanismos para asegurar el cumplimiento de las resoluciones del Tribunal de Solución de Controversias a favor de los usuarios:*

Al respecto, señaló cuál es el marco legal para requerir el cumplimiento de las resoluciones que emite el Tribunal, indicando que el artículo 61° del Reglamento de Reclamos del OSITRAN establece que la resolución deberá **ejecutarse en un plazo máximo de siete (7) días**, salvo que se establezca otro plazo de acuerdo a la naturaleza de lo ordenado, como por ejemplo cuando se ordena una medida correctiva. Sin embargo, indicó que el incumplimiento de lo resuelto por el Tribunal de Solución de Controversias será sancionado de acuerdo al Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones.

Asimismo, indicó que de acuerdo al artículo 27° del Reglamento de Reclamos del OSITRAN, en caso la parte obligada no cumpla con lo establecido en el documento ejecutable o venciera el plazo para la ejecución de la resolución, la parte afectada podrá solicitar al Cuerpo Colegiado o al Tribunal de Solución de Controversias que requiera su efectivo cumplimiento (A pedido de parte).

Por otro lado, señaló que el artículo 62° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del OSITRAN indica que el incumplimiento de las disposiciones o lo ordenado por los Tribunales es una infracción grave. La Jefatura de Fiscalización de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN es el órgano competente en la etapa de instrucción del procedimiento administrativo sancionador. (art. 78.1), la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN es el órgano competente para resolver en primera instancia administrativa. (art.78.2) y la Gerencia General del OSITRAN viene revisando en segunda y última instancia administrativa los recursos que se presenten contra las sanciones interpuestas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Adicionalmente, precisó que existe un eximente de responsabilidad si el acto u omisión ocurrido es subsanado voluntariamente antes que el órgano instructor notifique los cargos que se le están imputando a la entidad prestadora.

Así, indicó que, en caso un usuario denuncie ante el Tribunal de Solución de Controversias que una entidad prestadora no ha cumplido con lo dispuesto en una resolución, se requerirá inmediatamente el cumplimiento de lo ordenado y paralelamente se comunicará del hecho, con el respectivo envío del

expediente a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización para el inicio del procedimiento administrativo sancionador correspondiente.

Por otro lado, realizó un comparativo de lo que ocurre en OSITRAN con el INDECOPI y otros organismos reguladores, siendo que en el INDECOPI el procedimiento de Incumplimiento de Medida Correctiva de un órgano resolutorio es tramitado en la vía del procedimiento sumarísimo enmarcado dentro del ámbito de la protección al consumidor, el cual se inicia de oficio como consecuencia de una denuncia de parte ante el Órgano Resolutorio de Procedimiento Sumarísimo N° 1 en primera instancia; y en segunda instancia ante la Comisión de Protección al Consumidor. En SUNASS y OSINERGMIN los procedimientos por incumplimiento de lo resuelto por sus respectivos Tribunales también se inician a partir de una comunicación del usuario, esto es, a pedido de parte.

Asimismo, indicó que en el caso del OSIPTEL el procedimiento es un poco distinto dado que al plazo legal establecido para cumplir la resolución del Tribunal (10 días hábiles) se agrega un plazo adicional (10 días) para que las Entidades Prestadoras acrediten ante el mismo Tribunal, la ejecución o cumplimiento de lo ordenado en la resolución (Art. 81 del Reglamento de Reclamos del OSIPTEL). En caso excepcional, las Entidades Prestadoras informarán las razones por las cuales no se pudo ejecutar lo ordenado en la resolución.

Además, señaló que en los casos de cumplimiento de resoluciones por daños existe una regulación particular, así el artículo 7° del Reglamento de Usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público señala que los Usuarios tienen derecho a la reparación por los daños o pérdidas que sean provocadas por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras, en el caso de puertos al manipular las mercancías de las cuales son consignatarias; asimismo, este artículo señala que tiene derecho a solicitar la determinación de la responsabilidad de los daños o pérdidas. Luego de establecida dicha responsabilidad, el Usuario podrá solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por acuerdo entre las partes, según lo pactado.

Con relación a la *Viabilidad de que las decisiones del Tribunal de Solución de Controversias resulten vinculantes y aplicables para todos los usuarios*, señaló que existen 3 niveles de instrumentos para que una resolución de Tribunal pueda ser aplicada por la entidad prestadora a los demás sin necesidad de llegar a una segunda instancia:

1. Criterios Resolutivos.- Se han desarrollado criterios resolutivos en la atención de reclamos correspondientes a recargos por cuadrillas no utilizadas y arribo tardío, cobros por uso de área operativa o uso de amarraderos, así como por daños o faltantes de mercaderías, entre otros.

Señaló que en atención a ello, en el año 2020 se modificó el Reglamento de Reclamos del OSITRAN, estableciéndose que el Tribunal podría prescindir de escuchar los informes orales que era solicitado por las partes, atendiendo a que ya contaba con los medios probatorios suficientes para resolver y también a los criterios resolutivos.

2. Lineamientos.- Los lineamientos aprobados por el Tribunal a propuesta de la Secretaría Técnica, establecen criterios que resumen los principios de aplicación general que el Tribunal viene aplicando o aplicará en el futuro, sobre materias que son de su competencia a fin de generar predictibilidad. No tienen carácter de precedente de observancia obligatoria.

El Tribunal aprobó en el año 2020, un proyecto de lineamientos correspondientes a los reclamos por recargos por cuadrillas no utilizadas presentados por los usuarios contra los operadores portuarios.

3. Precedentes de observancia obligatoria.- Todas las Resoluciones del Tribunal de Solución de Controversias se publicarán en la página web del OSITRAN. Cuando constituyan Precedente de Observancia Obligatoria y cuando así lo determine el Tribunal de Solución de Controversias, se publicarán adicionalmente en el Diario Oficial El Peruano.

Al respecto, señaló que si una Entidad Prestadora verifica que su caso encuadra en un precedente de observancia obligatoria, debería resolverlo sin necesidad de llegar a un procedimiento administrativo (Artículo 41 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN).

A modo de ejemplo, indicó que en el año 2021 el Tribunal de Solución de Controversias declaró un precedente de observancia obligatoria para la infraestructura aeroportuaria, puesto que se venían presentando reclamos de terceros contratados por aerolíneas para brindar el servicio de atención de pasajeros en los espacios considerados facilidades esenciales en los aeropuertos, como son las oficinas operativas. Las entidades prestadoras respondían ante estos reclamos que únicamente podían brindarle el acceso a esas facilidades esenciales para brindar ese servicio esencial a las aerolíneas y no a terceros.

Ante ello, señaló que el Tribunal consideró que, de acuerdo al Código Civil, cualquier delegación que no altere la naturaleza de la prestación del servicio puede realizarse sin estar prevista contractualmente, dicha resolución se convirtió en precedente de observancia obligatoria.

Concluida la presentación, el señor Cristian Calderón Rodríguez, representante de la Sociedad Nacional de Pesquería, intervino consultando lo siguiente:

- i) Es posible presentar una medida cautelar ante un hecho futuro (cobro de suspensión de cuadrillas por carga fraccionada) al concesionario o ante el OSITRAN para no pagar en lugar de pagar y luego proceder a presentar el reclamo;
- ii) Quién verifica el cumplimiento y ejecución de las Resoluciones por parte del concesionario;
- iii) A pesar de existir jurisprudencia sobre la materia y teniendo casos similares donde el Tribunal no otorga informe oral al concesionario porque considera que ya cuenta con la información suficiente para resolver, el concesionario de igual forma resuelve en contra dilatando el procedimiento hasta segunda instancia, por lo que, sería ideal contar con más supuestos de precedente de observancia obligatoria;
- iv) Antes de la presentación de un reclamo se suele negociar con la concesionaria a través de reuniones y diversas comunicaciones a fin de encontrar una solución, una vez que esto ocurre la concesionaria indica al usuario que debe presentar un reclamo para poder contar con la formalidad, sin embargo, al haberse dilatado el tiempo, suele vencerse el plazo de los 60 días para presentar un reclamo, por lo que, la concesionaria resuelve infundado por extemporáneo a pesar de haber negociado previamente, qué hacer en esos casos para que los usuarios no pierdan defensa.

Al respecto, el señor Tito Jiménez señaló que las medidas cautelares pueden presentarse tanto en primera como en segunda instancia, sin embargo, el Tribunal a la fecha no ha recibido medidas cautelares, por lo que, sugirió que hagan uso de este mecanismo cuando corresponda.

Asimismo, sobre la verificación del cumplimiento de la ejecución de las resoluciones, señaló que el problema radica no tanto en que no se ejecuten las resoluciones sino en el tiempo que demoran para dicha ejecución, por lo que, señaló que sería ideal insertar una disposición similar a la del OSIPTEL indicando que además del plazo para cumplir la resolución, existe un plazo adicional para acreditar el cumplimiento.

En lo que respecta a los precedentes de observancia obligatoria indicó que en los últimos años no se ha tenido muchos precedentes obligatorios, sin embargo, con los criterios resolutivos, con acortar el procedimiento sin necesidad de informes orales puede reducirse el tiempo del procedimiento y así declarar fundados los casos en los cuales es evidente que el usuario tiene la razón.

Finalmente, respecto al plazo para la presentación de reclamos, señaló que es recomendable que, independientemente de las negociaciones que se estén desarrollando con la concesionaria, se vaya revisando el plazo para la presentación del reclamo y antes de que este venza, a la par de las negociaciones, presentar el reclamo, ya que los plazos son improrrogables.

La señora Danna Rojas, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario intervino señalando que con relación a la intervención del señor Calderón referida a que algunos usuarios podrían tardar meses o años para asegurar que las entidades prestadoras hagan efectivas la emisión de nota de crédito correspondientes, comentó que la Gerencia de Atención al Usuario gestiona solicitudes con casuística similar ante las entidades prestadoras logrando una atención idónea y oportuna sin necesidad de presentar un reclamo, por lo que, solicitó al señor Calderón se sirva remitir la casuística con la que cuenta para poder gestionarla de manera más rápida.

La Dra. Angela Arrescurrenaga señaló que la presencia del OSITRAN en el Terminal Norte Multipropósito del Callao, a través del Centro de Orientación, ayuda mucho a que puedan realizar todas las gestiones de buenos oficios de manera satisfactoria, en pro de los usuarios, sin necesidad que lleguen a la interposición de un reclamo.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria Virtual, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria Virtual, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional formularon el siguiente pedido:

1. Consultar a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos acerca de la motivación del OSITRAN para denegar la desregulación de los servicios especiales de la carga fraccionada a COPAM.

Siendo las 13:37 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria Virtual N° 72 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Cristian Calderón Rodríguez
SOCIEDAD NACIONAL DE PESQUERÍA - SNP

Oswaldo Martijena
Asociación Marítima del Perú- ASMARPE

Eleodoro Lastra Gomero, Asociación
AUTOMOTRIZ DEL PERÚ – AAP

Cynthia Vanessa Morales Pastor
Cámara Nacional de Comercio, Producción,
Turismo y Servicios – PERUCAMARAS

Gerardo Manuel Noguero Colmenares
ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES
MARÍTIMOS – APAM

Hermelinda Yrma Aquije
Hernández de Ticona
UNIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS
DUEÑOS DE CAMIONES DEL PERÚ – UNT

Juan Carlos León Siles
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES –
ADEX

Roberto Emilio De la Tore Aguayo
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS –
CONUDFI