

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL N° 76
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

Siendo las 11:30 horas del día lunes 05 de diciembre 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 Extraordinaria Virtual N° 76 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- 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, Sociedad Nacional de Pesquería – SNP.
2. Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú -AAP.
3. Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
4. Moisés Woll, representante de la Asociación Marítima del Perú- ASMARPE.
5. Orlando Gonzalo Ganoza Price, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
6. 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, participó en calidad de invitado:

- Julio Chalco Guimarey, Director de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) - Filial del Callao.

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

- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Josué Zavaleta, Analista de Regulación.
- Roberto Daga Lázaro, Analista de Regulación.
- Eliana Castillo Mar, Abogada de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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 Extraordinaria Virtual N° 76 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, indicó que la Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao ha sido debidamente publicada en el Diario Oficial El Peruano con la finalidad que los interesados puedan remitir sus comentarios o sugerencias sobre el particular. La exposición del tema se encuentra a cargo de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, en ese sentido, dio pase al señor Josué Zavaleta, Analista de Regulación para que de inicio a la exposición.

Así, el señor Josué Zavaleta presentó los antecedentes del tema materia de exposición:

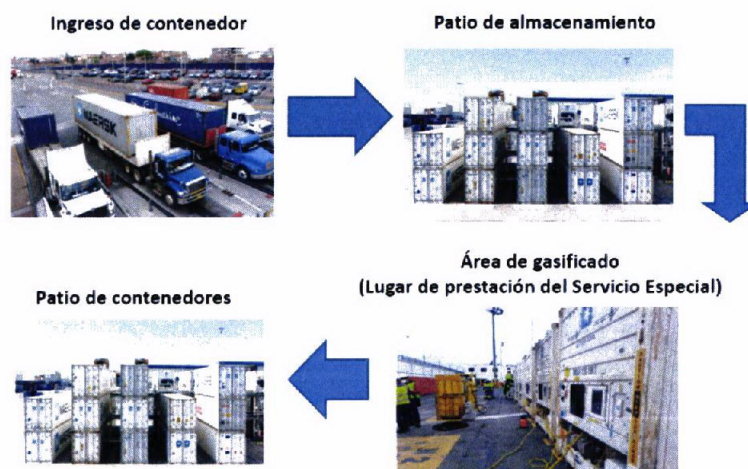
Imagen N° 1:



Así, indicó que en el mes de marzo del año 2021 APM Terminals Callao S.A. solicitó al INDECOPI que se evalúen las condiciones de competencia del servicio de gasificado, en el mes de abril el OSITRAN determinó que el servicio de gasificado calificaba como un servicio especial y no estaba previsto en el Contrato de Concesión. Asimismo, en julio del 2021, el INDECOPI indicó que este servicio no se brindaba en condiciones de competencia, por ello, en abril de 2022, APM Terminals Callao S.A. solicitó al OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, propuesta que fue aprobada por el Consejo Directivo, mediante Resolución N° 0049-2022-CD-OSITRAN del 03 de noviembre de 2022.

Con relación al alcance del servicio de gasificado, señaló que su finalidad es obtener una atmósfera controlada que permita conservar de manera adecuada, sin deterioro y sin maduración las mercancías (arándanos, paltas, entre otros), el cual incluye: Inyectar gases N2 y/o CO2; la verificación de fugas de gases y reparaciones simples, así como los Trámites administrativos. Las responsables del pago del servicio son las líneas navieras o sus representantes.

Imagen N° 2: Descripción logística



➤ **Propuesta del concesionario. -**

Considerando el alcance del servicio, el concesionario presentó la propuesta tarifaria:

Metodología: *Benchmarking*

Muestra: 3 terminales portuarios y 2 depósitos extraportuarios

Tarifas propuestas por el Concesionario para el Servicio Especial de "Gasificado de contenedores llenos", según modalidad de provisión de gases (USD por contenedor, sin IGV)

Terminal Portuario o DT (operador)	Gasificado de contenedores llenos		
	Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	Provisión de nitrógeno	Provisión de dióxido de carbono
Alconsa Parla	419,9	414,9	
DIPWC Callao	485,0	440,0	105,0
Euroandinos	485,0	440,0	105,0
Almacén extraportuario extranjero	596,6	596,6	
DIPWC - Puerto Central	700,0	700,0	
Promedio	536,3 a/	518,3	105,0

a/ Este valor corresponde al considerado por APMT, sin embargo, el promedio de los datos presentados asciende a USD 537,3 por contenedor

Fuente: Carta N° 0336-2022 APMT/OLEG, recibida el 20 de abril de 2022

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositran

➤ **Propuesta del regulador. -**

Al respecto, señaló que el OSITRAN considera que la muestra que APM Terminals Callao S.A. ha identificado es muy pequeña para poder estimar una tarifa adecuada, por ello se considera que la metodología que más se ajusta es la de costeo incremental para una unidad de servicio, definida en el Reglamento de Tarifas del OSITRAN. Esta metodología permite incluir los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer el servicio de gasificado (mano de obra, insumos, mantenimiento).

No se incluye adquisición de equipamiento, debido a que no es un recurso adicional (el TNM ya cuenta con dichos equipos).

Asimismo, señaló que el Regulador lo que determina es el sistema tarifario, compuesto por:

- Unidad de cobro.
- Estructura tarifaria.
- Nivel tarifario.

Imagen N° 3:

Sistema Tarifario	
Unidad de cobro	Contenedor
Estructura Tarifaria	3 modalidades:
	• Provisión conjunta de N2 y CO2
	• Provisión solo de N2
Nivel Tarifario	• Provisión solo de CO2
	1. Mano de obra
	• Personal administrativo
	• Personal operativo
	• Personal de seguridad
	2. Insumos
	• Combustible
	• Herramientas
	3. Mantenimiento
	• Equipamiento para movilizar balones de gas

Considerando estos insumos adicionales, la estructura y la unidad de cobro, el regulador propone establecer las siguientes tarifas:

Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Tarifa (en USD por contenedor)	307,85	271,19	122,33

Fuente: Visita de inspección. Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- La Tarifa no incluye IGV y tiene el carácter de Tarifa máxima, por lo que se propone que podrá ser reajustada después de doce (12) meses de vigencia mediante el mecanismo regulatorio RPI – X establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión.
- Se propone que el servicio sea incluido en la Canasta de Servicios Especiales en función a la nave establecida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN, porque se trata de un servicio demandado por las líneas navieras.

Finalmente, a modo de conclusión indicó:

- La metodología utilizada para la propuesta de fijación tarifaria es la de costos incrementales.
- La tarifa no incluye IGV y se propone que sea reajustada después de doce meses de prestación.
- Se propone incluir el servicio en la canasta de servicios especiales a la nave.

Con relación al procedimiento tarifario indicó que se encuentra en la etapa de recepción de comentarios, la cual concluye el 12 de diciembre de 2022. Los documentos se encuentran publicados en el portal institucional del OSITRAN.

Concluida la presentación, el señor Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino señalando que el análisis que debería hacerse es sobre los costos y que para robustecer el análisis debería incluirse en comparativo a empresas que brindan este servicio fuera del área del puerto.

Al respecto, el señor Josué Zavaleta indicó que la propuesta de OSITRAN utiliza una metodología basada en costos, a diferencia de la del concesionario que fue basada en comparación. Los costos incluidos en el servicio están vinculados a los costos que son estrictamente necesarios.

El señor Cristian Calderón Rodríguez, representante de la Sociedad Nacional de Pesquería – SNP, consultó si, cuando el usuario solicita el servicio de gasificado, esto alteraría el sistema de citas o existiría alguna prioridad con relación a las citas para ingresar al terminal; ii) si los tiempos libres para el periodo de almacenamiento para la entrega de la carga del contenedor se congelan mientras se brinda el servicio de gasificado o sigue corriendo; iii) si el servicio está dispuesto para cualquier usuario: un agente de carga, el exportador, etc. y si puede pagar el servicio alguna persona distinta a quien lo solicita.

Al respecto, el señor Josué Zavaleta indicó preliminarmente que las condiciones del sistema de citas y los tiempos libres no se verían alterados mientras se brinda el servicio de gasificado, sin embargo, esto será evaluado por el regulador.

El señor Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú -AAP, consultó en qué momento se realiza el llenado del gas, previo al embarque o en cualquier momento.

El señor Zavaleta respondió indicando que el servicio se brinda en área del terminal y de manera previa al embarque del contenedor.

Posteriormente, el señor Moisés Woll, representante de la Asociación Marítima del Perú-ASMARPE consultó si se ha levantado información con las líneas navieras para el análisis porque tiene conocimiento que el gasificado de los contenedores no se realiza en el puerto sino cuando el

contenedor es llenado en planta, posteriormente se cierra el contenedor previa revisión de SENASA y sale directo para embarque. El servicio de gasificado en el puerto sería un servicio de emergencia cuando el contenedor tenga alguna fuga.

Sobre ello, los representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos indicaron que realizaran el análisis correspondiente, en virtud de los comentarios vertidos.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, comentó que la señora Hermelinda Yrma Aquije Hernández de Ticona, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT, solicitó mediante correo electrónico se informe sobre el estado de la contratación de la supervisión para el funcionamiento de citas en el Terminal Norte y DP World, por lo que dio el uso de la palabra a la señora Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario para que informe sobre el particular.

Al respecto, la señora Danna Rojas informó que, en cuanto a la contratación de las empresas supervisoras para los sistemas de citas del Callao se ha realizado una reprogramación del cronograma para la evaluación de las ofertas, así como para la entrega de la buena pro. En ese sentido, en cuanto al Terminal Norte Multipropósito del Callao se ha establecido como nueva fecha para la evaluación de las ofertas el periodo del 24 de noviembre al 6 de diciembre y se ha determinado como fecha para la entrega de la buena pro el 6 de diciembre del 2022.

En cuanto al Terminal de Contenedores de Muelle Sur la evaluación de las ofertas se está llevando a cabo desde el 25 de noviembre hasta el 6 de diciembre; y el otorgamiento de la buena pro se estaría realizando el 7 de diciembre.

Aunado a ello, el señor Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios, indicó que actualmente se cuenta con 3 procesos en proceso para contratación:

- Terminal Norte Multipropósito del Callao.
Primer proceso: Proceso de selección abreviado (PSA)
Estado situacional a octubre 2022: desierto por no haber postores.
Segundo proceso: Proceso de selección derivado de PSA
Estado situacional a noviembre 2022: 3 postores presentaron propuestas.
Estado situacional a la fecha: En evaluación de las propuestas.
Buena pro prevista para el 6 de diciembre.
- Nuevo Terminal de Contenedores (Muelle Sur).
Primer proceso: Proceso de selección abreviado (PSA)
Estado situacional a octubre 2022: desierto porque el único postor no presentó Certificado de gestión de calidad vigente.
Segundo proceso: Proceso de selección derivado de PSA
Estado situacional a noviembre 2022: 3 postores presentaron propuestas.
Estado situacional a la fecha: En evaluación de las propuestas.
Buena pro prevista para el 7 de diciembre.
- Terminal Portuario de Paita.
Primer proceso: Proceso de selección abreviado (PSA)
Estado situacional a 30 de noviembre 2022: la Jefatura de Contratos Portuarios recibió informes de las causas de desierto.
Se está elaborando lo necesario para iniciar el segundo proceso.

El señor Julio Chalco, Director de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú UNT - Filial Callao mostró su preocupación por el sistema de citas en los puertos y la necesidad de transparencia de dichos procesos y consultó si este sistema abarca a carga general.

Al respecto, el señor Carlos Aliaga indicó que se está considerando realizar una auditoría al sistema de citas con un equipo de especialistas. Así también, el señor Hanz Vilcapoma Virrueta indicó que el OSITRAN está buscando la manera de poder contratar a más personal para que se cubra el turno

nocturno en el puerto, toda vez que el Ministerio de Economía y Finanzas no otorga el presupuesto necesario para ello.

2.2. Análisis de los aspectos tarifarios aplicables a las operaciones en los puertos concesionados en relación con el Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba Disposiciones para la Reactivación, Continuidad y Eficiencia de las Operaciones Vinculadas a la Cadena Logística de Comercio Exterior.

Al respecto, la señora Eliana Castillo Mar, Abogada de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, inició la presentación, indicando que CONUDFI presentó ante el OSITRAN una comunicación señalando que en virtud del Decreto Legislativo 1492 y las disposiciones recogidas en los Contratos de Concesión de puertos se debía disponer la modificación de los tarifarios de las entidades prestadoras portuarias.

Sobre ello, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN emitió un informe, el cual fue puesto en conocimiento de CONUDFI y es materia de exposición.

Como parte de los Antecedentes, indicó que, a través de la Carta CONUDFI N° 140-2021/P, CONUDFI señaló que en las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo N° 1492 Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, y su reglamento, aprobado por DS N° 001-2021- MINCETUR, inciden en los Tarifarios de los Concesionarios Portuarios, por lo que estos últimos debían ser ajustados.

Mediante el Oficio Circular N° 005-2021-GRE-OSITRAN de fecha 10.12.2021, el Regulador informó a las Entidades Prestadoras del sector portuario sobre la mencionada comunicación de CONUDFI, y les solicitó su opinión sobre el particular. Entre el 16 de diciembre de 2021 y el 30 de diciembre de 2021, la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (COPAM), Terminal Portuario Paracas S.A. (PDP), DP World Callao S.R.L. (DPWC), Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (TPE), APM Terminals Callao S.A. (APMT), Transportadora Callao S.A. (TC) y Salaverry Terminal Internacional S.A. (STI), remitieron su posición.

Posteriormente, entre el 15 de marzo de 2022 y el 16 de marzo de 2022, se cursaron requerimientos a las Entidades Prestadoras, sobre el cobro del Servicio Estándar a la carga y reclamos que hubieran recibido por parte de los usuarios vinculados al tema planteado por CONUDFI. De igual forma, entre 28 de marzo de 2022 y el 30 de marzo de 2022, se cursaron requerimientos a la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), Asociación Marítima del Perú (ASMARPE), y CONUDFI a fin de que proporcionen similar información. Entre 23 de marzo de 2022 y el 27 de abril de 2022, se recibieron las respuestas a los requerimientos antes señalados. De igual forma, se puso en conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional la posición de CONUDFI, a efectos de que brinden una opinión, si así lo consideraban. Entre el 20 y 23 de septiembre de 2022, la Asociación de Exportadoras (ADEX), APAM y ASMPARPE enviaron sus comentarios sobre lo señalado por CONUDFI.

Posteriormente, 28 de septiembre de 2022, la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASPPOR) envió también su posición sobre lo señalado por CONUDFI.

➤ Posición de CONUDFI. –

En una primera oportunidad, a través de la Carta CONUDFI N° 140-2021/P, CONUDFI señaló que el Decreto Legislativo N° 1492 y su reglamento, inciden en los Tarifarios de los Concesionarios Portuarios, por lo que estos últimos debían ser ajustados.

Asimismo, CONUDFI indicó que, de acuerdo con dicha normativa es obligación del transportista, el consignar en el conocimiento de embarque todos los servicios, gastos, operaciones, prestados directamente o por terceros, para que la mercancía se entregue al consignatario.

Además, mencionó que los Contratos de Concesión de Puertos contemplan una cláusula conforme a la cual las Tarifas se cobran a la nave o a la carga según el conocimiento de embarque. A modo de ejemplo, la Cláusula 8.17 del C.C del Terminal Portuario de Paita señala lo siguiente:

“La presente Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque”.

Luego de ello, señaló que posteriormente, se cursó un requerimiento a CONUDFI para que proporcione mayor información relativa a los cobros por la prestación del Servicio Estándar a la carga. En respuesta a ello, CONUDFI no proporcionó evidencia sobre los cobros efectuados a los usuarios por la prestación del mencionado servicio.

Sin embargo, mediante la Carta CONUDFI N° 027-2022/P, dicho gremio brindó mayores detalles de la problemática que existiría, la misma que se centra en la relación contractual que sostienen las naves y los dueños de la carga a través del contrato de transporte marítimo (conocimiento de embarque).

Por otro lado, señaló que se requirió a las Entidades Prestadoras portuarias que manifiesten su posición sobre lo señalado por CONUDFI, lo cual se detalla a continuación:

Imagen N° 4: Posición de las Entidades Prestadoras

DPWC	- No existe la obligación de adecuar los tarifarios, pues – según el Reglamento del DL 1492 – el cobro se rige por lo establecido en los Contratos de Concesión. - La cláusula contractual aludida por Conudfi le otorga una facultad, guía o lineamiento para que el cobro se realice a la nave o a la carga. DPWC viene haciendo el cobro del Servicio Estándar a la carga al usuario, independientemente de lo que terceros hayan pactado.
TPE	- Es un tercero al contrato de transporte, no le corresponde identificar en qué casos la tarifa debe ser cobrada a uno u otro agente. - TPE viene cobrando el Servicio Estándar a la carga a quien le solicite el servicio.
TC	El cobro por la prestación de los Servicios Estándar a la carga se efectúa al usuario quien es identificado en la Junta de Operaciones, indicando además que dicho cobro contempla las condiciones establecidas en los contratos de transporte suscritos por el Usuario.
APMT	- Las tarifas son cobradas atendiendo a lo indicado en el conocimiento de embarque y lo que manifiesten sus partes. Si existe una discrepancia, las partes tienen los mecanismos de resolución de conflictos. - Los Servicios Estándar a la carga son cobrados a quien solicita el servicio.
PDP	Lo que solicita Conudfi podría alterar el flujo procedimental de los cobros e incrementar innecesariamente los reclamos y controversias.
STI	- La fluidez del comercio exterior tiene una lógica que no requiere que el terminal se encargue de determinar quién debe cumplir la obligación de realizar el pago. - El cobro del Servicio Estándar a la carga se efectúa a quien solicita el servicio, normalmente respaldado en el conocimiento de embarque.
COPAM	- La exigibilidad de los derechos y obligaciones pactados en el contrato de transporte no pueden expandirse a terceros. - El cobro por la prestación del Servicio Estándar a la carga se realiza a quien se constituya como usuario.

* Las EEPP Portuarias no reportaron reclamos referidos a que el cobro debía efectuarse conforme al conocimiento de embarque.

Imagen N° 5: Posición de los Usuarios

ASMARPE	- Conudfi ha realizado una interpretación errada del DL 1492, pues lo que solicita puede contrariar lo pactado en el contrato de transporte. El DL 1492 no modifica ni permite interpretar lo pactado entre las partes del contrato de transporte. - Forzar a las partes del contrato de transporte a asumir determinado pago vulnera la libertad de contratar. No puede imponerse a las partes asumir pagos que exceden lo contractualmente acordado.
APAM	- No comparte la posición de Conudfi. Además, advierte que Conudfi no ha logrado probar su posición. - En caso el terminal portuario intervenga en la determinación de si el consignatario de la carga o la nave deben pagar, estaría atentando contra la libertad de contratar que tienen las partes del contrato de transporte.
ASPPOR	- El DL 1492 no contiene obligaciones para los terminales portuarios sino únicamente para las partes de los contratos de transporte, por lo que los primeros no pueden intervenir en lo pactado por los segundos. - Según los Contratos de Concesión, los terminales portuarios están facultados a cobrar según lo indicado en el contrato de transporte. - Los servicios son cancelados por quien los solicita. - Al terminal le es posible cobrar a diversos agentes, no obstante, la responsabilidad de la distribución de los gastos compete a las partes del contrato de transporte.
ADEX	Indicó que respalda la posición de Conudfi, no obstante no remitió información que coadyuvara a la evaluación.

Como parte del análisis, señaló que el **DL 1492 (Capítulo III)** establece que el contrato de transporte internacional marítimo incluye todos los servicios, operaciones, gastos administrativos y gastos conexos, salvo los servicios adicionales solicitados por el usuario (Artículo 11 del DL 1492); y que el **Reglamento del DL 1492**, señala que: el cobro de los servicios prestados por los administradores portuarios –concesionarios- se sujeta a lo establecido en sus contratos de concesión, tarifarios y reglamentos operativos, según corresponda, así como en la normativa aplicable (Numeral 19.3 del artículo 19 del Reglamento del DL 1492). **La normativa aludida por CONUDFI establece que los Concesionarios se rigen por sus respectivos Contratos de Concesión. Siete (7) de los contratos de concesión de infraestructura portuaria aluden a los contratos de transporte (específicamente, al conocimiento de embarque). También se observa que esta regla solo se precisa para el caso del Servicio Estándar.**

Aunado a ello, detalló las cláusulas contractuales relevantes en el Contrato de Concesión, en relación a lo planteado por CONUDFI:

Imagen N° 6:
Análisis de las cláusulas contractuales

Reglas contractuales relevantes	Reglas contractuales relevantes
"1.18.89. Servicios Estándar Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.17, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato." "SERVICIO ESTÁNDAR "8.17. Servicios Estándar. Son aquellos Servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Portuario de Paita hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrado para zarpar. En el caso de descargo, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario. (...) La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional".	"SECCIÓN VIII: EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN (...) ALCANCES DEL SERVICIO. SERVICIO ESTÁNDAR 8.17. (...) b. SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA (...) La presente Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque. (...)" De este modo, los C.C. contemplan que el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrado a la nave o usuario según el conocimiento de embarque; sin embargo, debe tenerse en cuenta que los C.C. disponen que el Usuario es quien solicita el Servicio y, por ende, quien está obligado a pagar al Concesionario.

Ante ello, concluyó que el usuario es el que solicita el servicio y este último es quien está obligado a pagar por dicho servicio.

A partir de la documentación remitida por las Entidades Prestadoras, se aprecia que el cobro por los Servicios Estándar de embarque o descarga de mercancías se efectúa a quien solicita el servicio. Los concesionarios indican que la forma de cobro antes mencionada no ha variado con la entrada en vigencia del Decreto Legislativo N° 1492, es decir, tanto antes como después de la entrada en vigencia de la referida norma, el cobro por la prestación del Servicio Estándar a la carga se realiza en función a quien solicita el servicio en cuestión.

Los Concesionarios no reportaron reclamos referidos a que el cobro debía efectuarse conforme a lo que se haya pactado en el conocimiento de embarque.

Posteriormente a ello, señaló que a partir del análisis que se realizó de los escritos presentados por CONUDFI se observó lo siguiente:

- El DL 1492 regula el contenido del contrato de transporte marítimo y remite a los concesionarios a sus propios contratos de concesión.
- Los contratos de concesión contemplan, además de la cláusula en particular señalada por CONUDFI, otras cláusulas contractuales vinculadas a la prestación del servicio, a la solicitud del servicio y al cobro del mismo, que leídas en conjunto se entiende que la tarifa por el servicio

estándar a la carga puede ser cobrada a la nave o al usuario según lo que se estipule en el conocimiento de embarque pero no puede perderse de vista que de acuerdo a los contratos de concesión el usuario es quien solicita el servicio y por ende quien se encuentra obligado a pagar por el mismo.

- Visto todo lo antes señalado, indicó que no encuentran sustento para ordenar la modificación de los tarifarios de las entidades prestadoras portuarias como lo planteó CONUDFI.

Finalmente, sobre los presuntos incumplimientos derivados de la ejecución de los contratos de transporte celebrados entre las naves y los consignatarios de la carga, se advierte que, **en estricto, se trataría de un problema en la ejecución de los contratos de transporte** respecto de la exigibilidad de las obligaciones pactadas por las naves y los consignatarios de la carga, relación contractual que no es materia de competencia del OSITRAN.

Sobre la problemática expuesta por CONUDFI, relativa a la posición de dominio de las naves, es importante señalar que **es el INDECOPI la entidad competente a la que CONUDFI puede acudir**, a fin de que dicha Entidad investigue y sancione conductas anticompetitivas.

Como conclusiones indicó lo siguiente:

- No se ha identificado sustento para ordenar la modificación de los tarifarios de los concesionarios portuarios.
- Con relación a presuntos incumplimientos derivados de la ejecución de los contratos de transporte celebrados entre las naves y los consignatarios de la carga, en estricto, se trata de un problema de exigibilidad de las obligaciones pactadas por las naves y los consignatarios de la carga, relación contractual que no es materia de competencia del OSITRAN.

Concluida la presentación, el señor León intervino indicando que se pedirá a CONUDFI que el INDECOPI continúe con el análisis que le corresponde dentro del marco de sus competencias.

El señor Calderón consultó en qué parte del Contrato de Concesión se establece que debe pagar el que solicita el servicio, toda vez que el Contrato establece que **"La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto"**, en virtud de esa cláusula indicó que pueden ser los usuarios que solicitaron el servicio o cualquier usuario que aparezca en los términos de contratación.

Al respecto, la señora Eliana Castillo señaló que del análisis realizado, no se ha identificado en el Contrato de Concesión que el solicitante pida un servicio al concesionario, y este servicio sea pagado por un tercero que no solicitó dicho servicio, sino que, por el contrario, quien solicita el servicio es quien debe pagar.

El señor León indicó que presentarán una respuesta con sustento legal al informe emitido por OSITRAN.

El señor Eleodoro Lastra y el señor Chalco, intervinieron respaldando la posición de CONUDFI.

Finalmente, el señor Chalco solicitó soluciones y acciones respecto al sistema de citas en el puerto, por lo que, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que se realizará una reunión con la Autoridad Portuaria.

Sobre ello, el señor Carlos Aliaga precisó que hace dos (2) semanas, el OSITRAN conjuntamente la Autoridad Portuaria Nacional realizaron una inspección, de manera inopinada, a fin de verificar el correcto funcionamiento del sistema de citas, sin embargo, reiteró que se realizará la Auditoría de citas.

III. ACUERDOS:

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

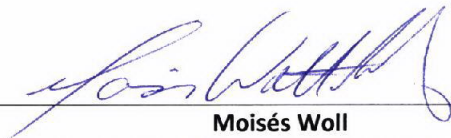
IV. PEDIDOS:

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

Siendo las 13:22 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 76 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



Eleodoro Lastra Gomero
Asociación Automotriz del Perú -AAP



Moisés Woll
Asociación Marítima del Perú- ASMARPE



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



Orlando Gonzalo Ganoza Price
Sociedad Nacional de Industrias- SNI



Juan Carlos León Siles
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES –
ADEX



Cristian Calderón Rodríguez
Sociedad Nacional de Pesquería – SNP ~~Orlando~~