



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 27 de febrero de 2012

Nº 008-2012-CD-OSITRAN

VISTO:

El Informe N°002-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, de fecha 17 de febrero de 2012 emitido por la Gerencia de Regulación, la Gerencia de Supervisión y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión" (en adelante, los Lineamientos).

Que, conforme a lo establecido por los mencionados Lineamientos el procedimiento de interpretación del contenido del contrato de concesión puede iniciarse de oficio o a solicitud de parte. Adicionalmente, dichos Lineamientos establecen que pueden solicitar la interpretación del contrato de concesión el Concesionario, el Concedente y los terceros legítimamente interesados.

Que, el procedimiento de interpretación deberá ser tramitado como un procedimiento trilateral, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 219 e inciso 1 del artículo 221 (inicio de oficio de procedimiento trilateral) de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

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.

POR LO EXPUESTO y en virtud de sus funciones previstas en el Artículo 53º Literal D) del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM y modificado por el D.S. N° 057-2006-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 27 de febrero de 2012 y, sobre la base del Informe N° 002-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN;



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





PERÚ

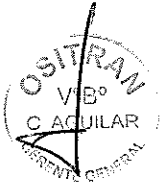
Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- DISPONER el inicio del procedimiento de interpretación a pedido de parte del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, con el objeto de interpretar los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el “número de grúas pórtico de muelle en servicio”.



ARTÍCULO SEGUNDO.- DISPONER que los diferentes órganos de OSITRAN suspendan la tramitación de cualquier procedimiento relacionado con:

- a. La determinación del nivel de cumplimiento y, de ser el caso, aplicación de penalidades relacionadas exclusivamente con el indicador de rendimiento de embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión.
- b. El cuestionamiento a la imposición o exigencia del pago de penalidades relacionadas exclusivamente con el indicador de rendimiento de embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión.



ARTÍCULO TERCERO.- NOTIFICAR la presente Resolución y el Informe N° 002-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN a la empresa Concesionaria DP WORLD CALLAO S.R.L., así como al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de entidad Concedente.

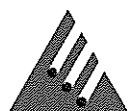
ARTÍCULO CUARTO.- AUTORIZAR la difusión de la presente Resolución en la página web institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese y comuníquese.



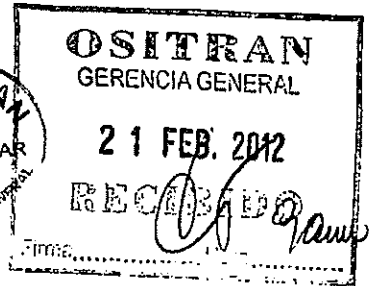
JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. PD N°5015 -12



VASE A SECIÓN DE C.D., CON
LA PROMOCIÓN DE ESTE DESTINO.
22.02.12.

INFORME N°002-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN



Para : **CARLOS AGUILAR MEZA**
Gerente General

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

ERNESTO ORTÍZ FARFÁN
Gerente de Supervisión (e)

ROBERTO VÉLEZ SALINAS
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión del
Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del
Callao – Zona Sur

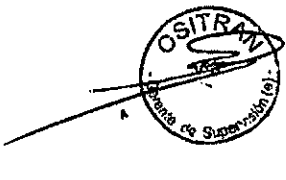
Fecha : 17 de febrero de 2012

I. OBJETO:

1. El presente informe tiene por objeto analizar el inicio del procedimiento de interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, solicitado por DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC), mediante escrito de fecha 03 de enero de 2012, a fin de determinar los alcances del citado Anexo 3 en lo que respecta a la metodología utilizada para la medición del “rendimiento de la operación de embarque y descarga”, en particular sobre cómo calcular el “número de grúas pórtico de muelle en servicio”.

II. ANTECEDENTES:

2. Con fecha 24 de julio de 2006, el Estado de la República del Perú suscribió con la empresa Dubai Ports World Callao S.A. (hoy DP World Callao S.R.L.), el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación de dicha infraestructura, en adelante, el Contrato de Concesión.
3. Conforme a lo establecido por la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cumplir, cuando menos, con los Niveles de Servicio y Productividad indicados en el Anexo 3, para la prestación de los Servicios Estándar.
4. Al respecto, el Anexo 3 del Contrato de Concesión establece que el cumplimiento de los indicadores, entre ellos el rendimiento de operación de embarque o descarga, se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso, precisando que el primer y segundo trimestre de explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control.



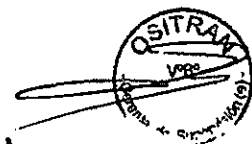
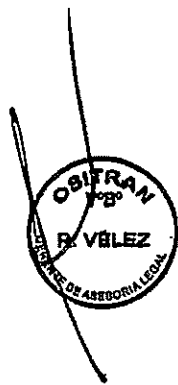
Primera Evaluación de Indicadores: Tercer Trimestre de Operación

5. Mediante Informe N° 461-11-GS-OSITRAN del 30.03.2011, la Jefatura de Puertos de la Gerencia de Supervisión concluyó que durante el tercer trimestre de operación, computado entre el 22 de noviembre de 2010 hasta el 28 de febrero de 2011, DPWC, había incumplido con 6 indicadores de un total de 10 evaluados¹, entre ellos: (i) el rendimiento mínimo de cada operación de embarque o descarga y (ii) el rendimiento promedio mínimo trimestral de la operación individual respecto al embarque o descarga.
6. Mediante Oficio N° 2479-2011-GS-OSITRAN del 16.06.2011, la Gerencia de Supervisión comunicó a DPWC el resultado de la evaluación practicada sobre el tercer trimestre de explotación del Muelle Sur, respecto del cumplimiento de los indicadores de los Niveles de Servicio y Productividad previstos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
7. Mediante Carta GP.DPWC.082.11, recibida el 22.07.2011, DPWC negó las imputaciones de incumplimiento formuladas por OSITRAN, explicando –entre otras cosas– que el incumplimiento imputado era consecuencia de un error en la interpretación de la fórmula establecida para medir los indicadores referidos al rendimiento de las operaciones en el Muelle Sur y que, en cada caso, el Concesionario habría cumplido con los Niveles de Servicio y Productividad evaluados por el Regulador.
8. Mediante Oficio N° 3321-2011-GS-OSITRAN del 22.08.2011, en concordancia con lo señalado en el Informe N° 1634-11-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión de OSITRAN ratificó el incumplimiento en 6 indicadores de un total de 10 evaluados, siendo que a consideración de dicho despacho sólo es posible aplicar penalidades a 4 de ellas, razón por la cual se le impuso a DPWC una penalidad ascendente a S/. 731.786,00.
9. Mediante Carta GP.SPWC.120.11, DPWC cuestionó la imposición de la penalidad dispuesta OSITRAN mediante Oficio N° 3321-2011-GS-OSITRAN.

Segunda Evaluación de Indicadores: Cuarto Trimestre de Operación

10. Posteriormente mediante Informe N° 1734-11-GS-OSITRAN del 22.08.2011, elaborado por la Jefatura de Puertos de la Gerencia de Supervisión, se concluyó que durante el cuarto trimestre de explotación, computado desde el 01 de marzo hasta el 31 de mayo de 2011, DPWC había incumplido con 6 indicadores de un total de 10 evaluados, entre ellos: (i) el rendimiento mínimo de cada operación de embarque o descarga y (ii) el rendimiento promedio mínimo trimestral de la operación individual respecto del embarque o descarga.
11. Mediante Oficio N° 3464-2011-GS-OSITRAN notificado el 24.08.2011, la Gerencia de Supervisión comunicó a DPWC el resultado de la evaluación practicada sobre el cuarto trimestre de explotación del Muelle Sur, disponiendo aplicar al Concesionario una penalidad ascendente a S/. 765,877, en aplicación del Anexo 17 del Contrato de Concesión.

¹ Tiempo trimestral e individual, para: el inicio de la descarga, zarpe de la nave, rendimiento de la operación de embarque o descarga, atención al usuario para el retiro de su mercadería y atención al usuario para recepción de su mercadería.



12. Mediante Carta G.DPWC.125.11 recibida con fecha 08.09.2011, DPWC cuestionó la imposición de la penalidad dispuesta OSITRAN mediante Oficio N° 3464-2011-GS-OSITRAN.
13. El 05.10.2011, en las instalaciones de OSITRAN, se llevó a cabo el Informe Oral solicitado por DPWC ante la Gerencia General por el cuestionamiento de la imposición de las penalidades correspondientes a las evaluaciones practicadas sobre el tercer y cuarto trimestre de explotación del Muelle Sur, asistiendo por parte del Concesionario el Dr. Francisco Román.

III. DE LO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN

14. Con relación al indicador de rendimiento de la operación de embarque y descarga, el Anexo 3 del Contrato de Concesión, establece lo siguiente:

ANEXO 3

NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

El cumplimiento de los indicadores que se establecen a continuación se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso. El primer y segundo trimestres de Explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control.

(...)

Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga (rendimiento de operación): Un promedio no menor de veinticinco (25) contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle:

$$\text{Rdto. de operación} = \frac{NC}{t \times n_g} \geq 25 \text{ contenedores por hora}$$

Donde:

NC: Número de contenedores embarcados o desembarcados en los últimos tres (3) meses

t: tiempo acumulado de operación correspondiente a los últimos tres (3) meses

n_g: Número de grúas pórtico de muelle en servicio.

El rendimiento de cada operación individual no podrá ser menor de veinte (20) contenedores por grúa y por hora.

Se entiende por "tiempo acumulado de operación" a la suma de los tiempos de operación de cada Nave atendida por el Terminal durante dicho período trimestral. El tiempo de operación de cada Nave, se contabiliza desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

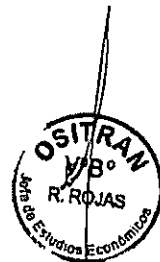
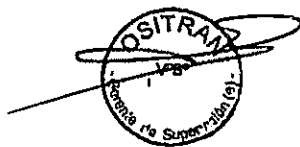
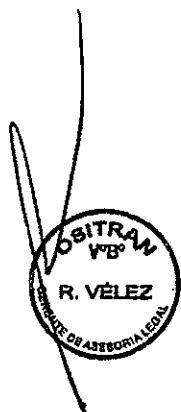
En los últimos dos (2) trimestres del primer año de explotación, el rendimiento será no menor a veinte (20) contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle.

IV. ANÁLISIS:

4.1 Análisis de Admisibilidad

De la documentación presentada por el Concesionario

15. De una revisión de los anexos adjuntos al escrito de solicitud de interpretación, observamos que el Concesionario ha cumplido con presentar, entre otros, los siguientes documentos:



- Copia del RUC de la empresa
- Copia del DNI del representante de la empresa
- Copia de los poderes del representante

16. Al respecto, observamos que el representante del Concesionario cuenta con poderes suficientes para interponer la presente solicitud de interpretación.

4.2 Análisis de Procedencia

4.2.1 De la metodología aplicada por OSITRAN respecto del Anexo 3

17. Para el cálculo del número de grúas pórtico de muelle en servicio (n_g), la Gerencia de Supervisión ha venido considerando, el número de grúas pórtico de muelle en servicio, asignadas a cada nave contabilizándolas todas desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor, independientemente de si todas estas fueron o no asignadas y puestas en servicio desde el enganche del primer contenedor o hasta el desenganche del último contenedor.
18. Como se verá a continuación, DPWC está solicitando que las grúas en servicio para la operación de la nave se, compute en tiempo efectivo de operación, lo cual difiere de la aplicación efectuada por OSITRAN.

4.2.2 De la metodología propuesta por DPWC para la aplicación del Anexo 3

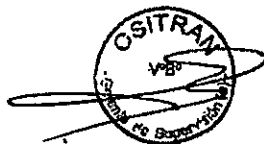
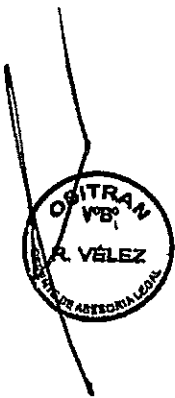
19. DPWC solicita interpretar que el indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 deberá ser medido considerando que el número de grúas pórtico muelle en servicio se determina en función al tiempo de operación neto efectivo de cada grúa pórtico.
20. Respecto al diseño y operatividad del Muelle Sur, DPWC señala entre otras cosas lo siguiente:

DPWC diseñó el Muelle Sur de manera lineal, en función a una línea de atraque continua de 650 metros de largo, de manera que un amarradero estuviera detrás del otro de manera integrada. (...)

... el diseño lineal y continuo permite movilizar las 6 grúas pórtico ubicadas a lo largo de la línea de atraque, asignándolas a las naves en función a las necesidades operativas que se presenten en un momento dado. (...)

... las seis grúas pórtico pueden desplazarse a lo largo del Muelle en función a los mayores o menores requerimientos de descarga o embarque que tenga cada nave en un momento dado, lo cual permite lograr la mayor eficiencia en el uso de tales equipos. Así, en tanto en una nave se está por finalizar el proceso de carga y descarga, las grúas asignadas a dicha nave se direccionan hacia la nave que se encuentre con mayor retraso respecto a su hora estimada de salida...

... esta asignación de grúas permite incrementar la eficiencia en la descarga y embarque de contenedores en el terminal a través de una asignación de las grúas en función a los requerimientos de cada nave que es atendida en los Amarraderos... Así, mientras la nave esté menos acoderada al muelle, se reducen gastos operativos, lo cual generan menores costos de flete.



... la asignación de las grúas a una nave específica no supone que éstas estén operativas durante todo el proceso descarga en forma paralela, constante y simultánea. Por el contrario, cada grúa es asignada en forma independiente respecto de las demás en función a los requerimientos que se presentan en cada oportunidad.

[El subrayado y negrillas son nuestros]

21. Con relación a la fórmula de medición del rendimiento de la operación de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, DPWC señala que:

"Ng" o número de grúas pósito de muelle en servicio deberá ser interpretado en el siguiente sentido:

$$Ng = \left(\frac{tg_1}{t} + \frac{tg_2}{t} + \frac{tg_n}{t} - \right)$$

Donde:

tg_n : Es el tiempo neto de la grúa en servicio.

t : Es el tiempo de operación de cada nave desde el enganche del primer contenedor hasta el desenganche del último contenedor.

Por ende, Ng del trimestre será el promedio del número de grúas de cada Nave durante dicho período.

... la asignación de cada grúa se realiza de manera independiente respecto de las demás grúas... es necesario que la fórmula refleje en "Ng" el término "en servicio" a través del peso ponderado de cada grúa en la atención de una nave específica durante su tiempo de trabajo.

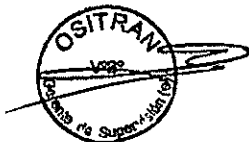
22. De esta forma, al no estar puestas en servicio las grúas pósito de manera paralela, simultánea y constante a una determinada nave, DPWC señala que:

.... no es posible considerar que "Ng" es el número total de grúas asignadas sin considerar su tiempo real de trabajo o "en servicio" dado que su asignación a una nave específica podría no coincidir con todo el tiempo de operación en el que ésta estuvo siendo atendida (t).

Considerar el número total de grúas asignadas a una nave sin reflejar el tiempo "en servicio", supondría asumir que todas las grúas asignadas a una nave han sido operadas exactamente en las mismas condiciones y durante el mismo tiempo de operación. En la medida que cada grúa es asignada a una nave en oportunidades y por tiempos distintos, es necesario que el factor "Ng" recoja la información relativa a cuánto tiempo del factor "t" (tiempo de operación de una nave) estuvo operativa cada una de las grúas asignadas a una nave específica. Con ello, Ng debe ser el número ponderado de grúas asignadas durante el período t, de lo contrario, el resultado del rendimiento de operación será equivoco y distorsionado.

... la actual interpretación de la fórmula que se viene aplicando... penaliza la asignación de más grúas durante la operación, toda vez que al asumir que todas las grúas asignadas están en servicio a la vez durante el mismo tiempo, agrega tiempo no operativo al cálculo...

... es incuestionable que una mayor asignación de grúas generará que la nave operada pueda ser atendida de manera más rápida y con ello se puede ganar eficiencia en la



operación. Sin embargo, de acuerdo a la interpretación actual, una mayor asignación de grúas disminuye en todos los casos el promedio del rendimiento del Muelle Sur. Esto sin duda demuestra que la interpretación actual debe ser revisada y descartada, por ser manifiestamente errada.

[El subrayado es nuestro]

23. De otro lado, DPWC señala que su interpretación guarda concordancia con la metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad para el caso del Terminal Portuario de Paíta², aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN):

(...) la APN ha establecido que el rendimiento de operación de embarque o descarga del Nuevo Muelle de Contenedores del Terminal Portuario de Paíta deberá ser medido en función a la operación efectiva de cada grúa pórtico, tal y como nuestra empresa plantea (y como fluye del Anexo 3 del Contrato de Concesión).

4.2.3 De la metodología diseñada por la APN para la medición de los niveles de servicio y productividad en el T.P. de Paíta

24. La APN, mediante Resolución de Acuerdo del Directorio N° 019-2011-APN/DIR, del 06 de setiembre de 2011, aprobó la "Metodología para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.".
25. Sobre el particular, se puede observar que en el literal b) de la mencionada metodología, se establece lo siguiente:

(...)

La medición se efectuará en forma individual para cada grúa pórtico y de acuerdo al tipo de nave atendida. Se inicia con el enganche del primer contenedor y culmina con el desenganche del último contenedor.

Para la medición trimestral se considerará el promedio de la medición individual. Asimismo, el total de movimientos de contenedores de cada grúa pórtico en el trimestre entre el tiempo neto de operación trimestral de cada grúa (el tiempo que marca el horómetro de cada una).

(...)

[El subrayado es nuestro]

26. En virtud de lo expuesto y teniendo en consideración la metodología desarrollada por la APN para la "Medición de los Niveles de Servicio y Productividad del T.P. Paíta", consideramos que existen argumentos suficientes para re-examinar la forma de cálculo del indicador de rendimiento de la operación de embarque y descarga.

4.3 Con relación a los procedimientos de verificación de cumplimiento de obligaciones en trámite ante el Regulador

² "Metodología para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.", aprobado mediante Resolución de Acuerdo del Directorio de la APN N° 019-2011-APN/DIR, del 06 de setiembre de 2011.

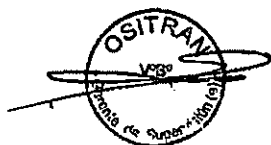


27. Teniendo en consideración que a la fecha se encuentran en trámite ante la Gerencia General de OSITRAN dos cuestionamientos a la imposición de penalidades dispuestas por OSITRAN, con relación al indicador de rendimiento de embarque y descarga, entre otros, consideramos recomendable se proceda a la suspensión de la tramitación de dichas solicitudes, exclusivamente en lo referido a la evaluación del nivel de cumplimiento del indicador de rendimiento de embarque y descarga, en vista que los resultados de la presente interpretación podrían resultar diferentes con la metodología utilizada hasta la fecha por la Gerencia de Supervisión al momento de determinar el nivel de cumplimiento de los mencionados indicadores.
28. De igual forma, es recomendable disponer la suspensión de todo trámite de determinación del nivel de cumplimiento y, de ser el caso, aplicación de penalidades relacionado exclusivamente con el indicador de rendimiento de embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

4.4 Del trámite aplicable al procedimiento de interpretación

29. Al procedimiento de interpretación le será de aplicación el siguiente marco legal:
- ✓ Los criterios de interpretación contenidos en las cláusulas 16.3 a 16.9 del Contrato de Concesión, en lo que resulten aplicables.
 - ✓ La Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG).
 - ✓ El Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión" (en adelante los Lineamientos).
30. Aplicando lo dispuesto por el marco legal vigente (LPAG), el procedimiento de interpretación se regirá por el siguiente trámite:

- ✓ Conforme a lo establecido por el Artículo 142 de la LPAG, no resulta de aplicación el plazo de 30 días para la resolución del procedimiento administrativo, dado que el procedimiento de interpretación deberá ser tramitado como un procedimiento trilateral, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 219 e inciso 1 del Artículo 221.
- ✓ En consecuencia, conforme a lo dispuesto por el Artículo 223 de la LPAG, una vez iniciado el procedimiento de interpretación, las partes y terceros interesados, deberán presentar su escrito de contestación dentro de los 15 días posteriores a la notificación del inicio de procedimiento, vencido dicho plazo OSITRAN declarará en rebeldía a la parte que no hubiere presentado su contestación.
- ✓ Si la administración lo considera pertinente, se podrá admitir la entrega de la contestación luego de vencido el plazo antes indicado.
- ✓ Conforme a lo dispuesto por el Artículo 224 de la LPAG, las réplicas a las contestaciones no están permitidas, siendo que los nuevos problemas incluidos en la contestación de las partes y terceros interesados serán considerados como



materia controvertida; ello, sin perjuicio de los derechos de las partes y terceros interesados establecidos por el Artículo 223 de la LPAG, así como la facultad que ostentan las partes de permitírseles informar oralmente, a través de sus representantes, concediéndoseles el uso de la palabra ante el propio Consejo Directivo.

- ✓ Sólo por acuerdo unánime de las partes, OSITRAN podrá prescindir de la actuación de las pruebas ofrecidas.
- ✓ En caso de impugnación de la decisión del Regulador, se deberá seguir el trámite dispuesto por el Artículo 227 de la LPAG³.

V. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN:

1. Teniendo en consideración el análisis efectuado en el presente documento, se concluye que existen argumentos, como el caso de la metodología desarrollada por la APN para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad del T.P. Paíta, que generan la necesidad de revisar la forma en que OSITRAN ha venido calculando el indicador de rendimiento de la operación de embarque y descarga.
2. En consecuencia, recomendamos aprobar el presente Informe y elevarlo al Consejo Directivo, a fin que dicho cuerpo colegiado resuelva:
 - (i) DISPONER el inicio del procedimiento de interpretación a pedido de parte del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, con el objeto de interpretar los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el "número de grúas pórtico de muelle en servicio".
 - (ii) Como consecuencia de lo anterior, y a efectos de guardar la concordancia en los pronunciamientos del Regulador, se recomienda DISPONER que los diferentes órganos de OSITRAN suspendan la tramitación de cualquier procedimiento relacionado con:
 - a) La determinación del nivel de cumplimiento y, de ser el caso, aplicación de penalidades relacionados exclusivamente con el indicador de rendimiento de



Artículo 227.- Impugnación

- ³
- 227.1 *Contra la resolución final recaída en un procedimiento tripartito expedida por una autoridad u órgano sometido a subordinación jerárquica, sólo procede la interposición del recurso de apelación. De no existir superior jerárquico, sólo cabe plantear recurso de reconsideración.*
 - 227.2 *La apelación deberá ser interpuesta ante el órgano que dictó la resolución apelada dentro de los quince (15) días de producida la notificación respectiva. El expediente respectivo deberá elevarse al superior jerárquico en un plazo máximo de dos (2) días contados desde la fecha de la concesión del recurso respectivo.*
 - 227.3 *Dentro de los quince (15) días de recibido el expediente por el superior jerárquico se correrá traslado a la otra parte y se le concederá plazo de quince (15) días para la absolución de la apelación.*
 - 227.4 *Con la absolución de la otra parte o vencido el plazo a que se refiere el artículo precedente, la autoridad que conoce de la apelación podrá señalar día y hora para la vista de la causa que no podrá realizarse en un plazo mayor de diez (10) días contados desde la fecha en que se notifique la absolución de la apelación a quien la interpone.*
 - 227.5 *La administración deberá emitir resolución dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de realización de la audiencia.*



embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

- b) El cuestionamiento a la imposición o exigencia del pago de penalidades relacionadas exclusivamente con el indicador de rendimiento de embarque y descarga, establecido en el tercer apartado del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

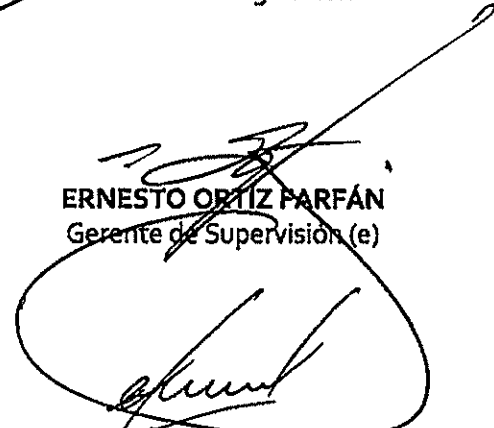
Atentamente,



FERNANDO MOMIY HADA
Gerente de Regulación



ROBERTO VÉLEZ SALINAS
Gerente de Asesoría Legal




ERNESTO ORTIZ PARFÁN
Gerente de Supervisión (e)



ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Asesor Legal I



RENZO ROJAS JIMENEZ
Jefe de Estudios Económicos



ATILIO ROJAS NORIEGA
Jefe de Puertos

ARN/ARM/JLN/gvz
REG. SAL-GRE-GAL N° 4213-12
HR. 152-12