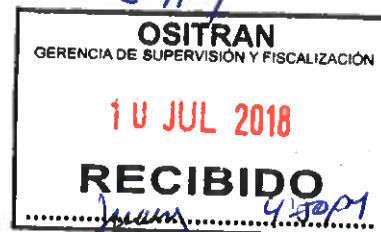


OF. 5919



## INFORME N° 00259-2018-JCP-GSF-OSITRAN

Para : **DANILO CAMPOS FLORES**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

Asunto : Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso del Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.

Referencia : (a) Carta N° 103-2017-TISUR/GG del 07/12/2012, ingresada mediante HT 26752-2017.  
(b) Carta N° 031-2018-TISUR/GG del 07/05/2018, ingresada mediante HT 11526.2018.  
(c) Carta N° 048-2018-TISUR/GG del 25/06/2018, ingresada mediante HT 15842-2018.

Fecha : 10 de julio de 2018

### I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente Informe es emitir opinión sobre el Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso del Terminal Internacional del Sur S.A.

### II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 17 de agosto de 1999, el Estado Peruano (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, y, por otra parte, la empresa concesionaria Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, Concesionario o TISUR), suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, Contrato de Concesión).
3. Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 25 de setiembre de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA), el cual fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN y N° 006-2009-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial "El Peruano" el 24 de setiembre de 2005 y 11 de febrero de 2009, respectivamente.
4. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 025-2004-CD-OSITRAN del 25 de mayo de 2004, modificada por las Resoluciones de Consejo Directivo N° 051-2004-CD-OSITRAN, N° 016-2006-CD-OSITRAN, N° 055-2006-CD-OSITRAN y N° 007-2013-CD-OSITRAN, del 20 de octubre de 2004, 22 de marzo de 2006, 22 de setiembre de 2006 y 15 de marzo de 2013, respectivamente; se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) del Terminal Internacional del Sur S.A.
5. Mediante Carta de la referencia (a), el Concesionario presentó a OSITRAN su Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso de TISUR.
6. Mediante Oficio N° 9658-2017-GSF-OSITRAN, notificado el 19 de diciembre de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) de OSITRAN solicitó a TISUR la remisión de información de sustento de las modificaciones propuestas, necesaria para el inicio del proceso de modificación del REA de TISUR. Entre los documentos de sustento solicitados se encuentra el Estudio de Maniobras de la nueva infraestructura



portuaria incorporada por el Concesionario, acompañada por la Resolución Directoral que la aprobó emitida por la Autoridad Marítima.

7. Mediante Carta de la referencia (b), el Concesionario remitió a OSITRAN la información de sustento de su solicitud de modificación de REA.
8. Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión N° 00035-2018-GSF-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 15 de mayo de 2018, se dio inicio al proceso de modificación del REA de TISUR, otorgándose quince (15) días hábiles a partir del día siguiente de la fecha de publicación indicada, para la presentación de observaciones por parte de los usuarios intermedios.
9. En el plazo indicado por la Resolución de Gerencia de Supervisión N° 00035-2018-GSF-OSITRAN, el OSITRAN recibió los comentarios de cinco (5) organizaciones: EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ (Escrito S/N del 4 de junio de 2018, recibido mediante HT 14052-2018)), PRÁCTICOS MARÍTIMOS (Escrito S/N del 4 de junio de 2018, recibido mediante HT 14058-2018), UNIVERSIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ (Oficio N° 029-2018-GG/UMP del 4 de junio de 2018, recibido mediante HT 14137-2018), CONUDFI (Carta N° 038-2018/P del 7 de junio de 2018, recibida mediante HT 14487-2018) y la ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS (Carta APAM-G-6507-2018 del 8 de junio de 2018, recibida mediante HT 14604-2018 y correo electrónico del 6 de junio de 2018).
10. Mediante Oficio N° 05053-2018-GSF-OSITRAN, notificado el 11 de junio de 2018, OSITRAN corrió traslado al Concesionario de los comentarios remitidos por los usuarios intermedios y organizaciones interesadas, sobre el Proyecto de Modificación del REA de TISUR.
11. Finalmente, mediante Carta de la referencia (c), el Concesionario remitió sus argumentos de absolución de los comentarios formulados por los usuarios intermedios y organizaciones interesadas.



### III. MARCO CONTRACTUAL Y NORMATIVO

#### Del marco de competencia de OSITRAN

12. Entre las funciones de OSITRAN se encuentran las funciones de supervisión y fiscalización, que se ejercen con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas de las entidades prestadoras, conforme a lo previsto en la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332, en la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley N° 26917, y en el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificado por el Decreto Supremo N° 144-2013-PCM.
13. Asimismo, de conformidad con el artículo 11° del Reglamento General de OSITRAN, (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, OSITRAN, en ejercicio de su función normativa, puede establecer disposiciones de



carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades prestadoras o actividades supervisadas o de sus usuarios.

14. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN publicada el 25 de septiembre 2003, se aprobó el REMA. Este reglamento fue posteriormente modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN del 24 de septiembre de 2005 y N° 006-2009-CD-OSITRAN del 11 de febrero 2009.
15. El artículo 13° del REMA establece que cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso (REA) aprobado por OSITRAN, con el fin de otorgar a los potenciales usuarios intermedios, toda la información relevante necesaria para solicitar el Acceso. El artículo 14° del REMA establece el contenido mínimo aplicable a todo Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras.
16. El artículo 48° del REMA establece el plazo para la aprobación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora en 20 días, contados a partir del vencimiento del período de consultas. Una vez vencido el plazo de aprobación, sin que OSITRAN haya aprobado u observado el proyecto de REA, éste se dará por aprobado.
17. El artículo 50° del REMA establece el procedimiento y el plazo de levantamiento de observaciones al REA. En efecto, dicho artículo señala que el Concesionario deberá subsanar las observaciones comunicadas por OSITRAN en un plazo de 10 días hábiles, contados a partir del día siguiente de su notificación. Por su parte, OSITRAN cuenta con un plazo de 10 días hábiles para la evaluación del proyecto de REA corregido.

#### IV. ANÁLISIS

18. En el presente informe se analizarán los siguientes aspectos:

- Plazo de presentación del Proyecto de Modificación de REA de TISUR.
- Revisión del contenido mínimo del Proyecto de Modificación de REA de TISUR.
- Comentarios de los usuarios intermedios al Proyecto de Modificación de REA de TISUR y absolución por parte del Concesionario.
- Observaciones del Regulador.

##### 4.1 Plazo de presentación del Proyecto de Modificación de Reglamento de Acceso

19. El artículo 51° del REMA establece el procedimiento para la modificación del Reglamento de Acceso:

**"Artículo 51.- Modificaciones del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora**  
*El procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, se tramita a iniciativa de parte o de oficio:*

- Las Entidades Prestadoras pueden solicitar a OSITRAN el inicio del procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso.
- OSITRAN podrá iniciar de oficio el procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras.

*Para efectos de tramitación del procedimiento de modificación antes mencionado, se seguirá el procedimiento y los plazos establecidos en los artículos 47, 48, 49 y 50 del presente Capítulo."*



20. Mediante Carta de la referencia (a), el Concesionario presentó a OSITRAN su Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso de TISUR.
21. Mediante Carta de la referencia (b), el Concesionario remitió a OSITRAN la información de sustento de su solicitud de modificación de REA, solicitada por OSITRAN mediante Oficio N° 9658-2017-GSD-OSITRAN, notificado el 19 de diciembre de 2017.

#### 4.2 Revisión del contenido mínimo del Proyecto de Modificación de REA

22. De acuerdo con el artículo 14° del REMA, el REA de la Entidad Prestadora deberá tener como contenido mínimo lo siguiente:
  - a) La lista de servicios esenciales que requieren la utilización de las facilidades esenciales administradas por la entidad prestadora.
  - b) La descripción de las facilidades esenciales que se utilizan en la prestación de los servicios.
  - c) Los requisitos y condiciones requeridos para el acceso a las facilidades esenciales necesarios para prestar cada servicio esencial.
  - d) Requisitos y condiciones para el acceso a las facilidades esenciales que no enfrentan restricciones de disponibilidad de uso para la prestación de servicios esenciales, y respecto de las cuales la entidad prestadora no requiere suscribir un contrato de acceso con el fin de formalizar la relación de acceso.
  - e) Los cargos de acceso aplicables a la utilización de las facilidades esenciales por parte de los usuarios intermedios.
  - f) La normativa sobre los requisitos que deben cumplir los usuarios intermedios para brindar servicios esenciales
  - g) Los componentes relevantes para la determinación de los cargos de acceso.
  - h) Los recursos impugnatorios aplicables durante el procedimiento de acceso.

23. Sin perjuicio de lo anterior, el Proyecto de Modificación de TISUR no versa sobre la modificación de la estructura del REA.
24. De la revisión efectuada se verifica que el Proyecto de Modificación del REA presentado por el Concesionario, cumple con la estructura de contenido mínimo exigido por el artículo 14° del REMA.

#### 4.3 Comentarios de los Usuarios Intermedios al Proyecto de Modificación de REA y absolución por parte del Concesionario

25. En esta sección se presenta un resumen de los principales comentarios remitidos por los usuarios intermedios y otros interesados, y la absolución de dichas observaciones por el Concesionario:

**Tabla 1. Resumen de los Principales Comentarios de los Usuarios Intermedios al Proyecto de Modificación de REA de TISUR y Absolución por el Concesionario**

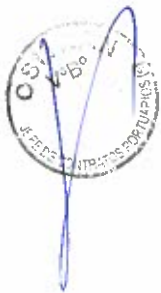
SECCIÓN / TEMA	COMENTARIO USUARIO INTERMEDIO	ABSOLUCIÓN DE TISUR
2.1.1 Disposiciones Generales Inciso (g)	Cuestiona la obligación que el usuario intermedio cuente con tres (3) prácticos calificados en el Muelle Marginal A, B y C y tres (3) prácticos calificados en el Muelle Mixto Amarradero F.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Apéndice "O" de la Resolución Directoral N° 1186-2016-MGP/DGCG (Norma de Practicaje Marítimo), establece la existencia de dos zonas de practicaje en el puerto de Matarani: (i) la</li> </ul>



SECCIÓN / TEMA	COMENTARIO USUARIO INTERMEDIO	ABSOLUCIÓN DE TISUR
		<p>ZPM10, correspondiente al Terminal Marítimo Internacional del Sur S.A. – Matarani, con una cantidad mínima de 3 prácticos y; (ii) ZPM10A correspondiente al Amarradero F del Terminal Internacional del Sur S.A. con una cantidad mínima de 3 prácticos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El literal i) del numeral 10.1 del artículo 10 de la Norma de Practicaje Marítimo establece la obligación de los usuarios intermedios de contar, en conjunto, con la cantidad mínima de prácticos en cada zona de practicaje.</li> <li>• Por lo tanto, la ZPM10 y la ZPM10A son zonas de practicaje marítimo distintas y se infiere que los usuarios intermedios que soliciten el acceso deberán contar como mínimo 3 prácticos calificados para al ZPM10 y otros 3 prácticos calificados para la ZPM10A.</li> </ul>
<p>2.1.2 Disposiciones Específicas Inciso (c) Numeral (iii)</p>	<p>Cuestiona el requerimiento que el usuario intermedio cuente con no menos de dos (2) práctico permanentes en el puerto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Este requerimiento se fundamenta en lo previsto en el Artículo 8.2 de la Norma de Practicaje Marítimo, que obliga a mantener disponibilidad inmediata de los prácticos para la prestación permanente del servicio las 24 horas del día, en especial durante los periodos de mayor afluencia de naves.</li> <li>• Asimismo, la Norma Técnico Operativa para la Prestación del Servicio de Practicaje en las zonas portuarias (RAD N° 046-2010-APN/DIR) establece en los Artículo 15, literal q) y 9.1, que los prácticos no pueden efectuar más de 3 maniobras en un periodo de 24 horas, debiendo guardar descanso obligatorio mínimo de 10 horas, de las cuales 8 deben efectuarse de manera ininterrumpida posterior a la última maniobra.</li> <li>• Teniendo en cuenta lo anterior se tiene que TISUR en los últimos 12 meses ha registrado, en promedio, 83 maniobras mensuales, con 3 maniobras diarias y picos de 8 maniobras por día. A esta situación se agrega el incremento en la afluencia de naves al terminal de Matarani, que ha generado 998 maniobras en el 2016 y 1026 en el 2017.</li> <li>• Cabe precisar que los picos de maniobras se presentan en periodos de cierre de puerto por razones de mal tiempo, en los cuales se presenta una acumulación de operaciones y se requiere disponibilidad de prácticos para atenderlas.</li> <li>• Esta es la razón por la cual se requiere que las empresas de practicaje tengan un número mínimo de 2 prácticos</li> </ul>



SECCIÓN / TEMA	COMENTARIO USUARIO INTERMEDIO	ABSOLUCIÓN DE TISUR
<p>2.1.2 Disposiciones Especificas Inciso (c) Numeral (ii)</p> <p>2.2.1 Disposiciones Generales Inciso (d)</p>	<p>Cuestiona la legalidad y razonabilidad de la exigencia para las empresas de practica de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de USD 5 millones</p> <p>Cuestiona la legalidad y razonabilidad de la exigencia para las empresas de remolcaje de contar con pólizas de seguro de responsabilidad civil y contra terceras personas, de accidentes personales y de contaminación con una cobertura mínima de USD 500 millones.</p>	<p>permanentes para garantizar la continuidad de operaciones del terminal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TISUR se encuentra facultado por el Artículo 18, literal c) del REMA para exigir pólizas de seguro y garantías que deberán ser razonables en atención a la naturaleza y riesgos del servicio involucrado.</li> <li>• Es falso que el monto de las pólizas de seguro exigidas a los usuarios intermedios corresponda ser determinado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en virtud del Artículo 21 de la Resolución Ministerial N° 259-2003-MTC-02, dado que dicha norma no regula los requisitos de acceso a la infraestructura como lo hace el REMA, sino únicamente los requisitos que deben cumplir las empresas de remolcaje y/o practica para la expedición de la licencia respectiva por la APN.</li> <li>• Los montos de las pólizas de seguros para efectos del otorgamiento por la APN de las licencias de prestación de servicios de practica y/o remolcaje, no guardan relación alguna con el monto de las pólizas que TISUR, en virtud del REMA, está facultado a exigir a los usuarios intermedios que soliciten acceso.</li> <li>• La compañía de remolcaje debe garantizar a TISUR una cobertura de accidentes personales de la tripulación, colisiones, hundimiento, daño a la nave remolcada, a la instalación portuaria, a terceros y al medio ambiente que podrían ocasionarse en una mala maniobra.</li> <li>• El monto a exigir a la empresa de remolcaje debe cubrir un potencial daño catastrófico que genere reclamos importantes de terceros.</li> <li>• Las coberturas de seguro para remolcaje están estandarizadas por el P&amp;I (Protection and Indemnity) y usualmente tienen una cobertura mínima de USD 500 millones.</li> <li>• En lo que respecta a la cobertura de responsabilidad civil para las empresas de practica, es análogo al caso de las empresas de remolcaje, con la precisión que, para cubrir el daño potencial a la instalación portuaria, los terminales pueden exigir una cobertura de seguros cuyo monto de cobertura dependerá de la evaluación del máximo daño que podrían ocasionar en un accidente. Asimismo, las coberturas de seguro de practica no están estandarizadas por el P&amp;I y</li> </ul>



SECCIÓN / TEMA	COMENTARIO USUARIO INTERMEDIO	ABSOLUCIÓN DE TISUR
		dependen de la evaluación del riesgo que realice el terminal.
2.2.1 Disposiciones Generales Inciso (g) y 2.2.2 Disposiciones Específicas. Inciso (c) Números (ii) y (iii)	Cuestiona el sustento técnico de la eslora máxima de 27 metros para los remolcadores que asistan en maniobras en los muelles A, B, C y F.	Se corrige el metraje máximo de 27 metros de la eslora de los remolcadores, aplicable solo a los remolcadores que operen en los muelles marginales A, B y C, y no para el Muelle Mixto "Amarradero F".
2.2.2 Disposiciones Específicas. Inciso (c) Numeral (ii)	Cuestiona el sustento del requerimiento de una antigüedad no menor de 5 años de los certificados de Bollard Pull de los remolcadores, expedidos por una sociedad clasificadora.	Por razones de asegurar la operatividad de los remolcadores de los usuarios intermedios, se considera necesario que los certificados de Bollard Pull cuenten con una antigüedad no menor a 5 años.

#### 4.4 Observaciones del Regulador.

26. De la evaluación de los argumentos de absolución del Concesionario a los comentarios de los usuarios intermedios se advierte que se configura una situación en la cual, de acuerdo con lo establecido en los incisos b) y c) del Artículo 18 del REMA, el OSITRAN no tiene competencia para determinar la legalidad y/o razonabilidad de los requerimientos incorporados en la propuesta de modificación del REA de TISUR. En efecto, la norma señala que:

**"Artículo 18.- Requisitos para el Acceso a las Facilidades Esenciales.**

Las Entidades Prestadoras podrán exigir a los solicitantes del Acceso los siguientes requisitos, los cuales no deberán constituir barreras al Acceso:

(...)

b) Requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La Entidad Prestadora podrá incorporar en su Reglamento de Acceso estos requisitos de manera explícita, o podrá hacer referencia a las normas que los contengan.

Los requisitos no establecidos en las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben ser razonables o deben ajustarse a estándares establecidos internacionalmente. OSITRAN presumirá que tales exigencias son razonables cuando se demuestren que son prácticas comerciales ordinarias.

La Entidad Prestadora deberá acreditar la razonabilidad de toda exigencia por encima de tales estándares, la que deberá estar debidamente justificada por las circunstancias del caso concreto, y en ningún caso deben constituir barreras al Acceso.

c) Pólizas de seguro y garantías requeridas, que deberán ser razonables en atención a la naturaleza y riesgos del servicio involucrado. OSITRAN podrá evaluarlas de modo tal de aprobar la razonabilidad de la cobertura y nivel de garantías exigidas. Para tal evaluación, podrán usarse como parámetros las prácticas comerciales ordinarias para actividades o servicios similares, entre otros elementos."

(Énfasis agregado)

27. En efecto, las Resoluciones Directorales N° 009-2018 MGP/DGCG y N° 0443-2018 MGP/DGCG, que aprobaron los Estudios de Maniobras del Amarradero F ubicado en Bahía Islay y el Muelle Marginal del Terminal Portuario de Matarani, respectivamente; fueron emitidas por la Autoridad Marítima Nacional en virtud de las atribuciones



otorgadas por el Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas y el Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que lo reglamenta.

28. Asimismo, la APN en virtud de las atribuciones conferidas por Ley N° 27943 Ley del Sistema Portuario Nacional, establece las normas técnico-operativas para el desarrollo y prestación de las actividades y los servicios portuarios.
29. Por lo tanto, es pertinente que el OSITRAN, en previsión de la incorporación de requisitos técnicos, operativos, administrativos o de seguridad y ambientales que puedan constituir barreras burocráticas, realice la consulta pertinente sobre la legalidad y razonabilidad de las exigencias presentadas por el Concesionario y cuestionadas por los usuarios intermedios, a las autoridades competentes.

## V. CONCLUSIONES

30. En virtud del análisis precedente, corresponde otorgar el carácter de **Observado** al Proyecto de Modificación del Reglamento de Acceso del Terminal Internacional del Sur S.A. hasta la subsanación de las referidas observaciones indicadas en el cuerpo del presente Informe, para lo cual será necesaria la absolución de las consultas técnicas formuladas a las autoridades competentes.
31. En vista de lo anterior, el plazo al que se refiere el artículo 50 del REMA iniciará desde el día hábil a la recepción por parte del Concesionario, de los pronunciamientos de las autoridades competentes que serán trasladados por el OSITRAN para su incorporación en el Proyecto de Modificación del REA de TISUR.

## VI. RECOMENDACIONES

32. Formular consultas técnicas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y la Autoridad Portuaria Nacional sobre las secciones cuestionadas del Proyecto de Modificación del REA de TISUR de sus respectivas competencias.

Atentamente,



**BORIS CÓRDOVA CHUQUIVAL**  
Supervisor Económico Financiero



**JESÚS ROMÁN RAFAEL**  
Supervisor de Operaciones



**HANZ VILCAPOMA VIRRUETA**  
Jefe de Contratos Portuarios (e)

Reg. Sal.: 25817-2018-GSF