

# Resolución de Consejo Directivo

Nº 015- 2000-CD/OSITRAN

Lima, 20 de diciembre de 2000

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN;

## **VISTOS:**

El Informe Nº 007-00-GG-OSITRAN remitido por la Gerencia General de Ositran y la propuesta de resolución respectiva;

## **CONSIDERANDO :**

Que el artículo 3º de la Ley Nº 26917 establece como misión del OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras , así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios;

Que el artículo 4º de la referida Ley establece que OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras, que son aquellas empresas públicas y privadas que explotan infraestructura nacional de uso público;

Que el literal d) del artículo 5º de la Ley Nº 26917 establece que OSITRAN tiene como uno de sus objetivos fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras;

Que la Ley antes referida señala en el literal a) del numeral 7.1 del artículo 7º que una de las funciones de OSITRAN es administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos, desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito;

Que, el literal p) del artículo citado precedentemente, se establece que es función de OSITRAN cautelar del acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte;

Que, en el mismo sentido, el literal b) del artículo 3º del Decreto Supremo Nº 024-98-PCM, estipula que OSITRAN vela por el adecuado funcionamiento y mantenimiento de todos los servicios comunes de apoyo a la actividad de las Entidades Prestadoras, incluyendo la coordinación del acceso a la Infraestructura portuaria;

Que con fecha 17 de agosto de 1999, la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI) otorgó el derecho exclusivo de prestar determinados servicios públicos portuarios a la empresa Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A.- a través de un Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani, suscrito entre el Estado Peruano y la referida empresa concesionaria;

Que la Cláusula 7 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani establece que los Servicios Portuarios serán prestados conforme a las Leyes Aplicables que regulan el libre acceso al mercado, observándose en la prestación de los mismos, además de los principios de no discriminación, neutralidad y prohibición de subsidios cruzados<sup>1</sup>, las normas que sobre la materia dicte OSITRAN;

Que, sobre la base de información<sup>2</sup> relacionada a un probable incumplimiento de los principios de neutralidad y no discriminación en el acceso a la infraestructura y a la prestación de servicios portuarios en el Terminal Portuario de Matarani, la División Técnica de Infraestructura Terminales (DTIT) de OSITRAN, de conformidad con el artículo 12 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo 007-99-CD/OSITRAN, propone a la Gerencia General la realización de una supervisión especial con el objeto de analizar el comportamiento del concesionario TISUR S.A. en la asignación de amarraderos, almacenes, silos y otros; así como evaluar si en otras actuaciones el concesionario viene observando los principios arriba mencionados;

Que con fecha 16 de octubre de 2000, la Gerencia General comunicó a TISUR S.A. la realización de una supervisión especial, la que incluyó una visita a las instalaciones y la recopilación de evidencias que confirmasen o desvirtuasen una probable práctica no competitiva;

Que como resultado de dicha supervisión especial, los órganos respectivos de Ositran han emitido un informe, el mismo que ha sido puesto en

---

<sup>1</sup> “7.1. Principio de no discriminación. En las relaciones comerciales del Concesionario y/o los Operadores está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre competidores.

7.2. Principio de neutralidad. El Concesionario y/o los Operadores que presten servicios que sirvan de base para la prestación de otros servicios, o que tengan una posición dominante en el mercado, están obligados a no utilizar tales situaciones para prestar simultáneamente otros servicios en condiciones de mayor ventaja y en detrimento de sus competidores.

En consecuencia, el Concesionario y/o Operador que preste dos o más servicios en forma simultánea está obligado a llevar contabilidad separada de sus actividades. La aplicación de este principio, así como las reglas de imputación cuando existan costos comunes serán determinadas por la autoridad competente.

7.3 Prohibición de Subsidios Cruzados. El Concesionario y/o el Operador no debe utilizar los ingresos provenientes de la prestación de ciertos servicios sujetos al régimen de regulación para subsidiar de manera cruzada otros servicios que presten bajo el régimen de Libre Competencia”.

<sup>2</sup> Dentro de la misma cabe destacar: reiteradas llamadas telefónicas de usuarios, reuniones con usuarios tanto en las oficinas del OSITRAN, como en la propia comunidad portuaria de Matarani (APAM – Asociación Peruana de Agentes Marítimos, agentes marítimos a título individual, agentes de estiba, agentes de aduana, y usuario final), y notas periodísticas.

conocimiento del concesionario y de las autoridades competentes, de conformidad con lo establecido en el artículo 27 del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN ;

Que, adicionalmente a las acciones aludidas en el considerando precedente, el Consejo Directivo considera que la no existencia de políticas y normas claras de operación para el uso de la infraestructura puede estar distorsionando el comportamiento del concesionario, por lo que se hace necesario contar con una política operativa y comercial conducente a alcanzar los niveles de eficiencia deseados en las operaciones y rendimientos de la infraestructura portuaria, pero garantizando los principios de acceso universal, neutralidad y de no discriminación a que deben sujetarse las Entidades Prestadoras en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que en la reunión de coordinación llevada a cabo el 19 de septiembre de 2000 se acordó que TISUR S.A. presentaría un documento que manifestase las políticas comerciales y operativas que orientan la actuación de TISUR cuando enfrenta una relación con cualquier usuario del terminal, las mismas que se basarían en la experiencia acumulada por el concesionario en el primer año de concesión, y complementarían las presentadas en su propuesta técnica que se valoraron, entre otros, como criterios para el otorgamiento de la concesión;

Que mediante carta N° 196-2000-TISUR/GG del 18 de octubre de 2000 y en cumplimiento del acuerdo de la reunión N° 003-00 de fecha 19 de septiembre de 2000, TISUR S.A., presenta al OSITRAN un proyecto de “Políticas Comerciales y Operativas” el cual requiere una mayor sustentación técnico-económica para cumplir con los objetivos señalados en el considerando precedente;

Que, siendo los amarraderos y los silos recursos escasos que deben asignarse sobre la base de principios razonables y eficientes, se ha detectado la necesidad de que los usuarios que requieran de estos servicios -y de cualesquiera otros que presupongan la utilización de infraestructura portuaria- conozcan la disponibilidad real de los mismos, y de toda la infraestructura portuaria sobre la que se prestan los servicios;

Que, un elemento fundamental en la asignación y servicio de silos que garantice el respeto a los principios de acceso universal, no discriminación y de neutralidad, es la prohibición de reserva de espacios en la infraestructura (tales como silos y amarraderos); prohibición que subsiste aún si éstos fuesen prepagados por quien hace la reserva;

De conformidad con lo establecido en los artículo 6.2 y el numeral a) del artículo 12 de la Ley 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo y del artículo 4 del Decreto Supremo N° 024-98-PCM;

Estando a lo aprobado por el Consejo Directivo en su sesión del 20 de diciembre de 2000.

**SE RESUELVE:**

**Artículo Primero.-** Disponer que el Concesionario remita a OSITRAN, para su aprobación, una nueva versión de las Políticas de Operación y Comerciales del Terminal Portuario de Matarani, en un plazo máximo de 30 días hábiles posteriores a la entrada en vigencia de la presente Resolución. La formulación de las políticas antes señaladas deberá tomar en consideración los lineamientos establecidos en el anexo I de esta Resolución y que es parte integrante de la misma.

**Artículo Segundo.-** Las Políticas de Operación y Comerciales del Terminal Portuario de Matarani aprobadas según lo establecido en el artículo precedente, deberán ser puestas en conocimiento de los usuarios de los servicios portuarios, dentro de los 10 días calendario siguientes de recibida la la aprobación de OSITRAN, sin prescindir de las acciones de difusión de las mismas que disponga a tal efecto OSITRAN.

Dicha difusión será materia de monitoreo y supervisión por parte de OSITRAN.

**Artículo Tercero.-** El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Resolución será sancionado de conformidad a las disposiciones previstas en el Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones y Tasas, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-CD/OSITRAN, de fecha 30 de diciembre de 1999.

**Artículo Cuarto.-** El Informe de Supervisión Especial N° 01-2000/DTIT/PUERTOS de fecha 22 de noviembre de 2000, referido a la Supervisión Especial al Terminal Portuario de Matarani, será puesto en conocimiento de los interesados a través de la página web de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

**Artículo Quinto.-** La presente Resolución entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”.

Publíquese, regístrese y comuníquese,

**LEONIE ROCA VOTO BERNALES**  
Vice Presidenta

**Anexo I**  
**Lineamientos para la formulación de Políticas de Operación y**  
**Comerciales del Terminal Portuario de Matarani**

**i. Orden de atraque**

Es necesario que las políticas establezcan principios básicos como el de la prelación, el que se tomará en cuenta en la asignación de los amarraderos. Dicha prelación se establece según los usos y prácticas portuarias, sobre la base del orden de llegada de la nave, características de la carga (tipología, estiba, etc), estado de la nave y sus características tecnológicas, rendimientos mínimos en el embarque y/o desembarque, autorización de libre plática y documentación en orden, entre otras consideraciones.

Conviene advertir que pudiera ser recomendable la implantación de un sistema de compensación entre los representantes de las naves, que negocien razonables cambios en los turnos de la utilización de amarraderos.

En el caso específico de que una nave llegase primero y otra nave solicitase el amarradero ocupado, el TPM podrá actuar como facilitador en la solución de dichas situaciones, buscando la mejor solución a las necesidades de las partes, sin desconocer el derecho del que goza quien llegó primero a puerto, de usar el amarradero de manera razonable. Este derecho podría cederse a otro usuario en el marco de un mecanismo justo y coherente elaborado al efecto.

En el caso descrito en el párrafo anterior, y en otros similares, los gastos que demanden las operaciones necesarias para la mejor defensa de los intereses de las partes, pudieran ser cubiertos – si lo permiten las propias políticas - por las partes según ellas mismas lo establezcan. Finalmente podemos advertir, que nada impide que el concesionario, a la búsqueda de una mayor eficiencia en el uso de la infraestructura, sugiera operaciones a su propio costo, que permitan una atención más equitativa y eficiente.

Cuando se trate de servicios de uso de amarradero, deberán exigirse a una nave las mismas condiciones o rendimientos para la carga y/o descarga, o al menos similares respecto de bs que se otorgan a otras naves o a la misma nave pero en otros períodos. Ello busca preservar el principio de no discriminación, al otorgar condiciones iguales para prestaciones equivalentes. Para tal efecto, el concesionario llevará un registro de indicadores de rendimiento, a partir del cual establecerá los promedios por tipo de carga y naves, permanencia y espera de las naves. Esta información deberá ser puesta en conocimiento de los operadores de servicios portuarios.

**ii. Disponibilidad de Silos para almacenaje de granos**

Se ha detectado la necesidad de reducir significativamente la asimetría de información relacionada a la disponibilidad del espacio en los silos para el almacenaje de granos. Por tanto, los usuarios que requieran de servicios de silos deben conocer la disponibilidad real, información que debe ser registrada cuando menos en la pizarra de la Junta de Operaciones, sin

perjuicio de otros mecanismos de difusión que pueda implementar para tal efecto el concesionario.

Queda prohibida la reserva de espacios; prohibición que subsiste aún si éstos fuesen prepagados por quien hace la reserva. Tratándose de servicios públicos, éstos deben estar a disposición de los usuarios que hagan un uso razonable de los mismos y paguen por los servicios recibidos. El concesionario deberá otorgar las mismas condiciones a los usuarios en cuanto a la proporcionalidad de uso de silos, zonas con relación a la descarga directa y destino final de los granos. De igual manera, la mayor permanencia de los granos en silos debe tener un mayor precio con la finalidad de desincentivar que el terminal tenga bajas rotaciones que afecten la disponibilidad para potenciales usuarios.

### **iii. Juntas de Operaciones**

Siendo las juntas de operaciones una fuente principal para analizar la programación de las operaciones portuarias, en ellas deben registrarse no sólo las peticiones de los usuarios, sino también los servicios y asignación de infraestructura de TPM que el concesionario ha dispuesto para la eficiencia del puerto, así como la impuntualidad de los participantes. Además, los usuarios pueden dejar constancia de las declaraciones de no conformidad de los servicios o asignaciones de infraestructura. En definitiva, en las Actas de las Juntas de Puertos, debe registrarse de manera manual o mecanizada lo solicitado y lo concedido, motivándose de manera escueta pero suficiente lo denegado.

### **iv. Políticas comerciales**

El concesionario aplicará una responsabilidad de merma de 0.07% para todos los usuarios sin distinción para descarga mayores a 5.000 TM, debiendo ser proporcional en el caso de volúmenes menores hasta un mínimo acorde con la tecnología del terminal.

Además de prohibirse la reserva de silos o espacios escasos y una política de mermas discriminatoria entre usuarios que movilizan volúmenes de granos similares, las políticas deben ser explícitas en cuanto a los descuentos que se apliquen a un usuario.

Las tarifas, planes tarifarios, ofertas, descuentos y promociones en general, serán aplicados por el concesionario a todos los usuarios de similares características, y en concordancia con las condiciones de competencia.

El concesionario puede implementar un sistema de descuentos a los usuarios sobre la base de rendimiento efectivo por encima de los promedios normales, que reduzcan la permanencia de la nave, la congestión y mermas. La discrecionalidad en la determinación de tarifas debe entenderse como no discriminatoria de conformidad con el contrato de concesión.

El concesionario no brindará información privada que favorezca a las empresas vinculadas y mantendrá una neutralidad verificable. Por otro lado,

el concesionario informará oportunamente a los representantes autorizados la situación de la carga que está siendo objeto de operaciones.

Una vez aprobadas, las políticas operativas y comerciales del TPM serán difundidas entre los usuarios y clientes, en tanto que los rendimientos y descuentos serán informados a OSITRAN en la forma que para tal efecto éste establezca oportunamente, el cual de estimarlo pertinente lo publicará para conocimiento de la comunidad portuaria.