



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

OFICIO CIRCULAR N° 058-16-SCD-OSITRAN

Lima, 29 de diciembre de 2016

Señor

CARLOS MERINO GONZALES

Gerente General

TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.

Av. Pardo y Aliaga N° 675, Oficina 402

San Isidro.-

Asunto: Recursos de Reconsideración presentados contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN

Referencia: Resolución de Consejo Directivo N° 055-2016-CD-OSITRAN

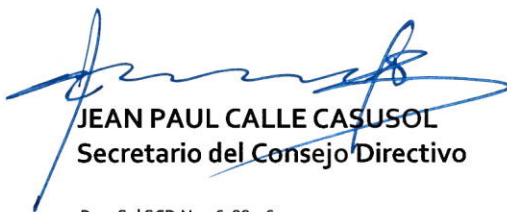
De mi consideración:

Me dirijo a usted, para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo de OSITRAN, en su Sesión N° 604-2016-CD-OSITRAN, llevada a cabo el 28 de diciembre de 2016, aprobó la Resolución N° 055-2016-CD-OSITRAN mediante la cual se pronunció respecto de los Recursos de Reconsideración presentados contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN tanto por su representada, como por IAN Taylor Perú S.A.C.

Asimismo, mediante la referida Resolución, el Consejo Directivo dispuso la actualización del Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.

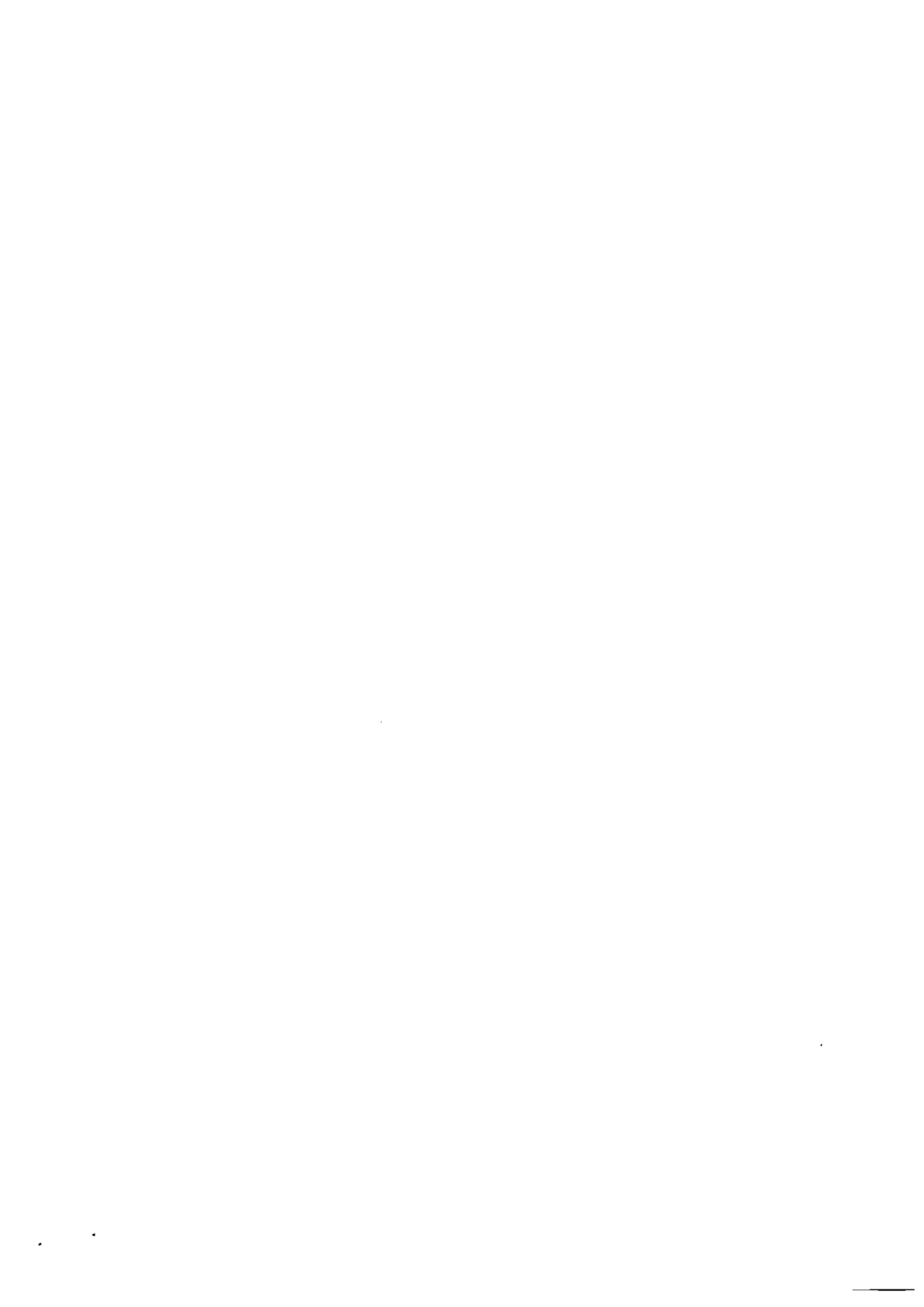
Al respecto, remito a usted copia de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN y copia del Informe N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN, para su conocimiento y fines.

Atentamente;


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Secretario del Consejo Directivo

Reg. Sal SCD No 46788-16







RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 055-2016-CD-OSITRAN

Lima, 28 de diciembre de 2016

VISTOS:

El recurso de reconsideración presentado el 16 de mayo de 2016, por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante TPE) contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que aprobó las modificaciones al Reglamento de Acceso de TPE, el recurso de reconsideración presentado el 18 de mayo de 2016, por el Usuario Intermedio IAN TAYLOR PERÚ S.A.C. (en adelante IAN TAYLOR) contra la referida Resolución, el Informe N° 060-16-GSF-GAJ-OSITRAN elaborado por las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica;

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 9 de setiembre de 2009, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A (en adelante, TPE o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante el Contrato de Concesión);

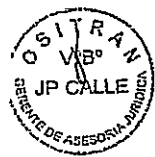
Que, mediante Resolución N° 017-2010-CD-OSITRAN, de fecha 25 de mayo de 2010, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso para la Prestación de los servicios esenciales de Practicaje y Remolcaje (en adelante REA de TPE);

Que, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), mediante Resolución de Gerencia General N° 510-2014 APN/GG del 9 de setiembre de 2014, aprobó el "Plan de Emergencia - Instalación Portuaria Especial" de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, PETPE);

Que, el 12 de noviembre de 2015, mediante Resolución Directoral N° 0846-2015 MGP/DGCG, se aprobó el "Estudio de Maniobras del Terminal Portuario Euroandinos de Paita" (en adelante, el Estudio de Maniobras) por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante, DICAPI), en su condición de Autoridad Marítima conforme al Decreto Supremo N° 015-2014-DE del 28 de noviembre de 2014, "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del 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";

Que, mediante Carta N° 099-2015-TPE/GG, recibida el 27 de noviembre de 2015, el Concesionario remitió al OSITRAN el Proyecto, en virtud del procedimiento establecido en el artículo 51º del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de uso Público (REMA), aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN;

Que, el 22 de diciembre de 2015, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 076-2015-GSF-OSITRAN, junto con el Proyecto de Modificación del REA de TPE. Cabe precisar que dicha Resolución también dispuso la publicación del Proyecto en la página web de OSITRAN y en la página web de TPE. Asimismo, se otorgó el





OSITRAN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



Que, mediante Carta S/N recibida el 4 de febrero de 2016, IAN TAYLOR remitió sus observaciones al proyecto de Modificación del REA;

Que, mediante Carta Nº 013-2016-TPE/GG, recibida el 5 de febrero de 2016, el Concesionario solicitó copia de los comentarios y observaciones de los interesados. Esta solicitud fue atendida mediante Oficio Nº 0128-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 11 de febrero de 2016;

Que, mediante Carta S/N recibida el 4 de febrero de 2016, TRAMARSA formuló comentarios y observaciones al Proyecto de Modificación del REA;

Que, mediante Resolución Nº 0008-2016-GSF-OSITRAN del 15 de enero de 2016, se amplió a quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la recepción de los comentarios por parte de los interesados, el cual venció el 4 de febrero de 2016;

Que, mediante Carta S/N recibida el 14 de enero de 2016, IAN TAYLOR manifestó que con fecha 12 de enero de 2016 recibió el Estudio de Maniobras de TPE, como información relacionada al Proyecto de Modificación del REA de TPE. Asimismo, reiteró su solicitud de ampliación de plazo atendiendo a que dicha información es voluminosa;

Que, atendiendo a dichas solicitudes, mediante Oficios Nº 0025-2016-JCP-GSF-OSITRAN y Nº 0026-2016-JCP-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 12 de enero de 2016, se remitió a TRAMARSA e IAN TAYLOR, copia del Estudio de Maniobras de TPE, aprobado mediante Resolución Directoral Nº 0846-2015-MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Asimismo, se les remitió la información relacionada con el Proyecto, para la presentación de sus comentarios y observaciones. Finalmente, se procedió a publicar en el portal institucional de OSITRAN el referido Estudio de Maniobras;

Que, mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa IAN TAYLOR, solicitó, en su calidad de usuario intermedio, tener acceso a la información técnica, operativa y económica que sustenta la modificación del REA de TPE, es decir, el Estudio de Maniobras; por lo que solicitó un plazo adicional de quince (15) días hábiles contados a partir de la entrega de dicha información sustentatoria, para el envío de sus comentarios y sugerencias;

Que, mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa TRABAJOS MARTIMOS S.A. (en adelante, TRABAJOS), solicitó copia del Estudio de Maniobras de TPE, requiriendo que se precise si dicho Estudio ha sido presentado a OSITRAN junto al Proyecto de Modificación. TRABAJOS señaló que era imprescindible y necesario ese Estudio para efectos de revisar y evaluar los criterios técnicos, económicos y legales de la propuesta presentada por TPE. En esa misma comunicación, TRABAJOS solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles, a fin de poder alcanzar sus comentarios y sugerencias al Proyecto de Reglamento;

plazo de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de la referida publicación, para que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus observaciones y/o comentarios al Proyecto de Modificación;





Que, mediante correo electrónico del 26 de febrero de 2016, la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN, informó al Consejo de Usuarios de Puertos la dirección web de los documentos relacionados al Proyecto de Modificación del REA de TPE, con la finalidad que puedan emitir sus comentarios y sugerencias;

Que, mediante Oficio N° 0196-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó al Concesionario el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, por medio del cual emitió observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TPE;

Que, mediante Carta N° 017-2016-TPE/GG recibida el 18 de marzo de 2016, el Concesionario presentó el levantamiento de observaciones formuladas al Proyecto;

Que, mediante Informe N° 0012-2016-GSF-GAJ-OSITRAN del 22 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN; sustentaron ante el Consejo Directivo de OSITRAN la solicitud de ampliación del plazo para evaluación del Proyecto. Así, mediante Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016, el Consejo Directivo aprobó la ampliación del plazo de evaluación del levantamiento de observaciones al Proyecto en quince (15) días hábiles adicionales, esto es, hasta el 25 de abril de 2016;

Que, mediante Oficio N° 013-16-SCD-OSITRAN del 30 de marzo de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario el Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN, por el que se le informa de la citada ampliación de plazo para la evaluación del Proyecto;

Que, el 22 de abril de 2016, OSITRAN emitió la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que aprueba las modificaciones al Reglamento de Acceso de Terminales Euroandinos Paita S.A, las cuales se sustentan en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN del 19 de abril de 2016. La Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN fue publicada en la página web de OSITRAN y comunicada al Concesionario para la respectiva publicación en su página web institucional;

Que, mediante Carta N° 024-2016 TPE/GG, recibida el 2 de mayo de 2016, el Concesionario comunicó a OSITRAN la recepción de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN y la disposición de su publicación, reservándose el derecho de evaluar las acciones legales pertinentes y eventualmente cuestionar los extremos de la citada resolución;

Que, mediante escrito S/N recibido el 16 de mayo de 2016, el Concesionario presentó a OSITRAN los fundamentos por los cuales solicita se revoque los extremos de la mencionada resolución establecidos en el artículo 2º de la misma, que versan sobre el primer párrafo de la Sección 2 del Capítulo II y los incisos a) y e) de la Subsección 2.5 de la Sección 2 del Capítulo II del Reglamento de Acceso de Terminales Euroandinos Paita S.A.;

Que, mediante Carta S/N recibida el 18 de mayo de 2016, el usuario intermedio IAN TAYLOR presentó a OSITRAN los fundamentos por los cuales solicita revoque el extremo de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que versa sobre la modificación del inciso a) de la Subsección 2.5 de la Sección 2 del Capítulo II del Reglamento de Acceso de Terminales Euroandinos Paita S.A.;

Que, el 1 de junio de 2016 se llevó a cabo el informe oral, solicitado tanto por TPE como por IAN TAYLOR, ante el Consejo Directivo de OSITRAN;





OSITRAN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTES DE USO PÚBLICO



Que, mediante escrito S/N recibido el 13 de julio de 2016, TPE solicitó la suspensión parcial de la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, en tanto se resuelva el recurso de reconsideración contra la citada Resolución, al amparo de lo dispuesto por el artículo 216.2 de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

Que, mediante Oficio Nº 2638-2016-MTC/25 del 4 de julio de 2016, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió a TPE una copia del Oficio Nº 450-2016-APN/GG-DOMA del 23 de junio de 2016, mediante el cual la Autoridad Portuaria Nacional, en su calidad de órgano técnico del Concedente, emitió opinión sobre la obligatoriedad del empleo de los parámetros establecidos en el Estudio de Maniobras del Terminal Portuario de Patita, en la modificación del REA de TPE;

Que, mediante Carta Nº 040-2016 TPE/GG del 17 de junio de 2016, recibida como copia por OSITRAN el 20 de junio de 2016, TPE solicitó a DICAPI la absolución de un conjunto de consultas formuladas con la finalidad de aportar mayores elementos de juicio para la absolución del Recurso de Reconsideración parcial interpuesto;

OSITRAN, declarándolo infundado;

Que, mediante escrito con la sumilla "Absuelve traslado de reconsideración de IAN TAYLOR S.A.C.", del 15 de junio de 2016, TPE remitió al Regulador sus argumentos, solicitando resolver el Recurso de Reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR contra la Resolución Nº 023-2016-CD-

Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, declarándolo infundado en todos sus extremos;

Que, mediante escrito con la sumilla "Absolvemos traslado de recurso de reconsideración presentado por TPE", del 15 de junio de 2016, IAN TAYLOR remitió al Regulador sus argumentos, solicitando resolver el Recurso de Reconsideración parcial interpuesto por TPE contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, declarándolo infundado en todos sus extremos;

Que, mediante Oficio Nº 0536-2016-JCP-GSF-OSITRAN, del 13 de junio de 2016, OSITRAN solicitó la opinión técnica de la DICAPI, en virtud de las competencias atribuidas por el Decreto Legislativo Nº 1147 y su Reglamento, en relación con los aspectos de la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN sobre los cuales TPE interpuso un Recurso de Reconsideración;

Acceso de TPE;

Que, mediante Oficio Nº 031-16-SCD-OSITRAN, del 8 de junio de 2016, OSITRAN corrió traslado a TPE del Recurso de Reconsideración parcial presentado por IAN TAYLOR contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, mediante la cual se dispuso la modificación del Reglamento de

Acceso de TPE;

Que, mediante Oficio Nº 030-16-SCD-OSITRAN, del 8 de junio de 2016, OSITRAN corrió traslado a IAN TAYLOR del Recurso de Reconsideración parcial presentado por TPE contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, mediante la cual se dispuso la modificación del Reglamento de

Que, mediante Carta S/N recibida el 3 de junio de 2016, TPE se reafirma en la adecuación de su propuesta de modificación de REA al Estudio de Maniobras del Terminal Portuario de Patita aprobado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI);





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante Oficio V.200-1597-DICAPI del 19 de julio de 2016, recibido por OSITRAN el 21 de julio de 2016, DICAPI emitió opinión técnica en relación con las consultas formuladas por el Regulador mediante el Oficio N° 0536-2016-JCP-GSF-OSITRAN;

Que, el 8 de agosto de 2016 se realizó una reunión entre representantes de TPE y el Estudio Bullard, Falla y Ezcurrea, por una parte, y de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN por la otra. El objetivo de la reunión, convocada a solicitud de TPE, fue para exponer complementariamente al Regulador los fundamentos operacionales y de seguridad que sustentarían su Recurso de Reconsideración contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN a fin de incorporar nuevos requisitos de acceso para los remolcadores que operarán en el Terminal Portuario de Paíta;

Que, mediante Escrito S/N recibido por OSITRAN el 26 de agosto de 2016, IAN TAYLOR amplió comentarios sobre el mencionado recurso de reconsideración de TPE y la opinión técnica emitida por DICAPI mediante Oficio V.200-1597-DICAPI;

Que, mediante Escrito S/N recibido por OSITRAN el 27 de setiembre de 2016, IAN TAYLOR remitió una ampliación de argumentos técnicos para la resolución del recurso de reconsideración interpuesto por TPE;

Que, el 25 de octubre de 2016, TPE solicitó, por segunda vez, el uso de la palabra en el marco del recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. El uso de la palabra se efectuó durante la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN del 14 de noviembre de 2016;

Que, mediante Escrito S/N del 15 de noviembre de 2016, IAN TAYLOR solicitó, por segunda vez, al Consejo Directivo de OSITRAN se le conceda el uso de la palabra en el marco del procedimiento para la resolución de su recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. El uso de la palabra se efectuó durante la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN del 09 de diciembre de 2016;

Que, mediante Escrito S/N del 22 de noviembre de 2016, IAN TAYLOR remite copia de la carta dirigida a la Autoridad Portuaria Nacional en la cual exponen argumentos relacionados al Estudio de Maniobra del Terminal Portuario de Paíta;

Que, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica de OSITRAN, en su Informe N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN de fecha 22 de diciembre de 2016, analizaron el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario, recomendando que este sea declarado fundado, entre otras, por las siguientes razones:

- Se determinó que la solicitud de ampliar el requerimiento establecido en el inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que la tecnología de propulsión del remolcador sea del tipo azimutal, que incluye las tecnologías Azimuth Sten Drive (ASD) y Tractor, es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.
- Se determinó que el requerimiento establecido en el inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, en el extremo que el Bollard Pull mínimo para los remolcadores sea de 60 toneladas, con certificación bi-anual emitida por una





PERU

Presidencia del Consejo de Ministros

Oficina General de Asesoría Jurídica

Oficina de Asesoría Jurídica

Oficina de Asesoría Jurídica

Oficina de Asesoría Jurídica

Oficina de Asesoría Jurídica

Oficina de Asesoría Jurídica

Oficina de Asesoría Jurídica

sociedad clasificadora adscrita a la IACS, es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.

- Se determinó que el requerimiento establecido en el inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, en el extremo que los remolcadores deberán contar con sistemas contra incendio FI-FI 1, certificados por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.

Se determinó que la propuesta de modificación del Primer Párrafo de la Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE, en el extremo que se establece como requisito la existencia de espacios disponibles en el amaradero designado para el Acceso para la prestación del servicio esencial de remolaje; es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.

Que, asimismo, en el citado Informe N° 060-2016- GSF-GAJ-OSITRAN, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica de OSITRAN analizaron el recurso de reconsideración interpuesto por el IAN TAYLOR, recomendando que este sea declarado infundado, entre otras, por las siguientes razones:

- Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que la tecnología de propulsión de los remolcadores no se circunscriba a la propulsión azimutal, sino que incluya los remolcadores de propulsión convencional, no es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.
- Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que no sea obligatorio el equipamiento de los remolcadores con sistemas contra incendio FI-FI 1, certificados por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, no es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.
- Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del Primer Párrafo de la Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE, para que no se considere la existencia de restricciones de espacio de amaradero designado para los remolcadores del TPP, esto es el empleo del amaradero 1C para uso exclusivo y obligatorio de los remolcadores del terminal, no es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.
- Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR que las modificaciones aprobadas al REA de TPE, en el supuesto negado que el Regulador resolviera aprobando las solicitudes contenidas en el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario, no sean aplicables a las empresas de remolaje que ya cuentan con acceso en el TPP, no es concordante con lo establecido por el estudio de Maniobras de TPE.

Que, de otro lado, en el citado Informe N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica de OSITRAN analizaron la solicitud de



OSITRAN





suspensión de la Resolución N° N° 023-2016-CD-OSITRAN, presentado por el Concesionario, recomendando que este sea declarado improcedente debido a que no se configura el supuesto establecido en el artículo 216.2 de la LPAG, dado que no se aprecia objetivamente la existencia de un vicio de nulidad trascendente en la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, a fin de poder disponer la suspensión de sus efectos. Asimismo, no se aprecia que la ejecución de la citada Resolución pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación;

Que, finalmente, en el citado Informe N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica de OSITRAN, señalaron que si el usuario intermedio considera que el Estudio de Maniobras excede lo establecido en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2011-APN/DIR emitida por la Autoridad Portuaria Nacional, o que el referido Estudio es contrario a alguna otra disposición normativa vigente o que el mismo contiene disposiciones carentes de razonabilidad, ello deberá ser puesto en conocimiento de la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, a efectos de que esta Entidad, en el marco de sus competencias en materia de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas (Decreto Legislativo N° 1256), evalúe la legalidad y/o razonabilidad del referido Estudio de Maniobras;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto al caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el Informe de vistos, el cual lo hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa formando parte del sustento y motivación de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

De conformidad con lo establecido por el artículo 51° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público – REMA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; y lo dispuesto por el artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, es función de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización conducir los procedimientos para la aprobación de los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras y de emisión de los mandatos de acceso que correspondan ser aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN, estando a lo acordado en la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN N° 604-2016-CD-OSITRAN llevada cabo el 28 de diciembre de 2016;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar fundado el recurso de Reconsideración presentado por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2016-CD-OSITRAN y, en consecuencia, aprobar las modificaciones al Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., por los fundamentos expuestos en el Informe N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN, que forma parte de la presente Resolución.

Artículo 2°.- Declarar infundado el recurso de Reconsideración presentado por IAN TAYLOR PERÚ S.A.C. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2016-CD-OSITRAN, por los fundamentos expuestos en el Informe N° 060-16-GSF-GAJ-OSITRAN, que forma parte de la presente Resolución.

Artículo 3°.- Declarar improcedente la solicitud de suspensión de la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2016-CD-OSITRAN presentada por Terminales Portuarios Euroandinos Paita





PERU

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de Inversión Privada

Organismo Supervisor de Control Financiero

S.A., por los fundamentos expuestos en el Informe N° 060-16- GSF-GAJ-OSITRAN, que forma parte de la presente Resolución.

Artículo 4°.- Disponer que Terminales Portuarios Euroandinos – Patita S.A. actualice el texto de su Reglamento de Acceso en los términos siguientes:

Modificaciones aprobadas por OSITRAN

N°	SECCIÓN REA-TPE	MODIFICACIÓN APROBADA
1	Capítulo II / Sección 2 / Primer Párrafo	"Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, siempre que existan espacios de amarre disponibles en el amaradero designado; y, requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA."
2	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (a)	"a. Los remolcadores deben ser de tipo azimutal, con certificado bi-anual vigente de "Bollard Pull" de 60 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."
3	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (e)	"e. Los remolcadores deberán contar con sistemas de lucha contra incendio de clase FI-FI tipo 1, un sistema espuma acoplado a los jets, así como sistema de spray envolvente, con certificación por parte de sociedades clasificadoras de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."

Artículo 5.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el diario oficial "El Peruano". Asimismo, disponer que la presente Resolución sea difundida en el Portal Institucional de OSITRAN y en la página web de la Entidad Prestadora, debiendo esta última difundir adicionalmente por su página web el texto actualizado de su Reglamento de Acceso, conforme a los términos aprobados en la presente Resolución.

Artículo 6°.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN a Terminales Portuarios Euroandinos – Patita S.A., IAN TAYLOR PERU S.A.C. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para los fines pertinentes.

Artículo 7°.- Encargar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización efectuar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE-DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



Reg. Sal. 46669

OSITRAN
EL REGISTRO DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTES DE USO PÚBLICO





INFORME N° 060-2016-GSF-GAJ-OSITRAN

OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS
Gerente General

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica



Asunto: Solicitudes de Reconsideración interpuestas por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. e IAN TAYLOR contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que aprueba la modificación del Reglamento de Acceso para la prestación de los Servicios Esenciales de Practicaje y Remolcaje de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Fecha: 22 de diciembre de 2016

I. OBJETIVO

1. Evaluar y emitir opinión respecto a las solicitudes de Reconsideración interpuestas por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. e IAN TAYLOR contra los extremos de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que aprobó la modificación del Reglamento de Acceso para la prestación de los Servicios Esenciales de Practicaje y Remolcaje de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A (REA de TPE).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 9 de setiembre de 2009, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A (en adelante, TPE o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante el Contrato de Concesión).
3. Mediante Resolución N° 017-2010-CD-OSITRAN, de fecha 25 de mayo de 2010, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso para la Prestación de los servicios esenciales de Practicaje y Remolcaje (en adelante REA de TPE).
4. La Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), mediante Resolución de Gerencia General N° 510-2014 APN/GG del 9 de setiembre de 2014, aprobó el "Plan de Emergencia - Instalación Portuaria Especial" de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, PETPE).
5. El 12 de noviembre de 2015, mediante Resolución Directoral N° 0846-2015 MGP/DGCG, se aprobó el "Estudio de Maniobras del Terminal Portuario Euroandinos de Paita" (en adelante, el Estudio de Maniobras) por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante, DICAPI), en su condición de Autoridad Marítima conforme al Decreto Supremo N° 015-2014-DE del 28 de noviembre de 2014, "Decreto Supremo que aprueba

el Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas”.

6. Mediante Carta Nº 099-2015-TPE/GG, recibida el 27 de noviembre de 2015, el Concesionario remitió al OSITRAN el Proyecto, en virtud del procedimiento establecido en el artículo 51º del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de uso Público (REMMA), aprobado por Resolución de Consejo Directivo Nº 014-2003-CD-OSITRAN.

7. El 22 de diciembre de 2015, se publicó en el Diario Oficial “El Peruano” la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización Nº 076-2015-GSF-OSITRAN, junto con el Proyecto de Modificación del REA de TPE. Cabe precisar que dicha Resolución también dispuso la publicación del Proyecto en la página web de OSITRAN y en la página web de TPE. Asimismo, se otorgó el plazo de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de la referida publicación, para que los Usuarios Intermedios puedan remitir a OSITRAN sus observaciones y/o comentarios al Proyecto de Modificación.

8. Mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en adelante, TRAMARSA), solicitó copia del Estudio de Maniobras de TPE, requiriendo que se precise si dicho Estudio ha sido presentado a OSITRAN junto al Proyecto de Modificación. TRAMARSA señaló que era imprescindible y necesario ese Estudio para efectos de revisar y evaluar los criterios técnicos, económicos y legales de la propuesta presentada por TPE. En esa misma comunicación, TRAMARSA solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles, a fin de poder alcanzar sus comentarios y sugerencias al Proyecto de Reglamento.

9. Mediante Carta S/N recibida el 8 de enero de 2016, la empresa IAN TAYLOR PERU S.A.C (en adelante, IAN TAYLOR), solicitó, en su calidad de usuario intermedio, tener acceso a la información técnica, operativa y económica que sustenta la modificación del REA de TPE, es decir, el Estudio de Maniobras; por lo que solicitó un plazo adicional de quince (15) días hábiles contados a partir de la entrega de dicha información sustentatoria, para el envío de sus comentarios y sugerencias.

10. Atendiendo a dichas solicitudes, mediante Oficios Nº 0025-2016-JCP-GSF-OSITRAN y Nº 0026-2016-JCP-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 12 de enero de 2016, se remitió a TRAMARSA e IAN TAYLOR, copia del Estudio de Maniobras de TPE, aprobado mediante Resolución Directoral Nº 0846-2015-MGP/DGCG del 12 de noviembre de 2015. Asimismo, se les remitió la información relacionada con el Proyecto, para la presentación de sus comentarios y observaciones. Finalmente, se procedió a publicar en el portal institucional de OSITRAN el referido Estudio de Maniobras.

11. Mediante Carta S/N recibida el 14 de enero de 2016, IAN TAYLOR manifestó que con fecha 12 de enero de 2016 recibió el Estudio de Maniobras de TPE, como información relacionada al Proyecto de Modificación del REA de TPE. Asimismo, reiteró su solicitud de ampliación de plazo atendiendo a que dicha información es voluminosa.

12. Mediante Resolución Nº 0008-2016-GSF-OSITRAN del 15 de enero de 2016, se amplió a quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la recepción de los comentarios por parte de los interesados, el cual venció el 4 de febrero de 2016.



13. Mediante Carta N° GDF-014-2016 recibida el 4 de febrero de 2016, TRAMARSA formuló comentarios y observaciones al Proyecto de Modificación del REA.
14. Mediante Carta S/N recibida el 4 de febrero de 2016, IAN TAYLOR remitió sus observaciones al proyecto de Modificación del REA.
15. Mediante Carta N° 013-2016-TPE/GG, recibida el 5 de febrero de 2016, el Concesionario solicitó copia de los comentarios y observaciones de los interesados. Esta solicitud fue atendida mediante Oficio N° 0128-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 11 de febrero de 2016.
16. Mediante Carta N° 0032-2016-GAF, recibida el 25 de febrero de 2016, el Concesionario comunicó al Regulador los resultados de su revisión de los comentarios emitidos por los Usuarios Intermedios, ratificándose en el sustento y contenido de su solicitud de modificación de su REA.
17. Mediante correo electrónico del 26 de febrero de 2016, la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN, informó al Consejo de Usuarios de Puertos la dirección web de los documentos relacionados al Proyecto de Modificación del REA de TPE, con la finalidad que puedan emitir sus comentarios y sugerencias.
18. Mediante Oficio N° 0196-2016-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó al Concesionario el Informe N° 081-2016-JCP-GSF-OSITRAN, por medio del cual emitió observaciones al Proyecto de Modificación del REA de TPE.
19. Mediante Carta N° 017-2016-TPE/GG recibida el 18 de marzo de 2016, el Concesionario presentó el levantamiento de observaciones formuladas al Proyecto.
20. Mediante Informe N° 0012-2016-GSF-GAJ-OSITRAN del 22 de marzo de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN, sustentaron ante el Consejo Directivo de OSITRAN la solicitud de ampliación del plazo para evaluación del Proyecto. Así, mediante Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016, el Consejo Directivo aprobó la ampliación del plazo de evaluación del levantamiento de observaciones al Proyecto en quince (15) días hábiles adicionales, esto es, hasta el 25 de abril de 2016.
21. Mediante Oficio N° 013-16-SCD-OSITRAN del 30 de marzo de 2016, la Secretaría del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario el Acuerdo N° 1934-581-16-CD-OSITRAN, por el que se le informa de la citada ampliación de plazo para la evaluación del Proyecto.
22. El 22 de abril de 2016, OSITRAN emitió la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que aprueba las modificaciones al Reglamento de Acceso de Terminales Euroandinos Paita S.A, las cuales se sustentan en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN del 19 de abril de 2016. La Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN fue publicada en la página web de OSITRAN y comunicada al Concesionario para la respectiva publicación en su página web institucional.
23. Mediante Carta N° 024-2016 TPE/GG, recibida el 2 de mayo de 2016, el Concesionario comunicó a OSITRAN la recepción de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN y la disposición de su publicación, reservándose el derecho de evaluar las acciones legales pertinentes y eventualmente cuestionar los extremos de la citada resolución.



24. Mediante escrito S/N recibido el 16 de mayo de 2016, el Concesionario presentó a OSITRAN los fundamentos por los cuales solicita se revoque los extremos de la mencionada resolución establecidos en el artículo 2º de la misma, que versan sobre el primer párrafo de la Sección 2 del Capítulo II y los incisos a) y e) de la Subsección 2.5 de la Sección 2 del Capítulo II del Reglamento de Terminales Euroandinos Patita S.A.
25. Mediante Carta S/N recibida el 18 de mayo de 2016, el usuario intermedio IAN TAYLOR presentó a OSITRAN los fundamentos por los cuales solicita revoque el extremo de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que versa sobre la modificación del inciso a) de la Subsección 2.5 de la Sección 2 del Capítulo II del Reglamento de Terminales Euroandinos Patita S.A.
26. El 1 de junio de 2016 se llevó a cabo el informe oral, solicitado tanto por TPE como por IAN TAYLOR, ante el Consejo Directivo de OSITRAN.
27. Mediante Carta S/N recibida el 3 de junio de 2016, TPE se reafirma en la adecuación de su propuesta de modificación de REA al Estudio de Maniobras del Terminal Portuario de Patita aprobado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI).
28. Mediante Oficio N° 030-16-SCD-OSITRAN, del 8 de junio de 2016, OSITRAN corrió traslado a IAN TAYLOR del Recurso de Reconsideración parcial presentado por TPE contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, mediante la cual se dispuso la modificación del Reglamento de Acceso de TPE.
29. Mediante Oficio N° 031-16-SCD-OSITRAN, del 8 de junio de 2016, OSITRAN corrió traslado a TPE del Recurso de Reconsideración parcial presentado por IAN TAYLOR contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, mediante la cual se dispuso la modificación del Reglamento de Acceso de TPE.
30. Mediante Oficio N° 0536-2016-JCP-GSF-OSITRAN, del 13 de junio de 2016, OSITRAN solicitó la opinión técnica de la DICAPI, en virtud de las competencias atribuidas por el Decreto Legislativo N° 1147 y su Reglamento, en relación con los aspectos de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN sobre los cuales TPE interpuso un Recurso de Reconsideración.
31. Mediante escrito con la sumilla "Absolvemos traslado de recurso de reconsideración presentado por TPE", del 15 de junio de 2016, IAN TAYLOR remitió al Regulador sus argumentos, solicitando resolver el Recurso de Reconsideración parcial interpuesto por TPE contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, declarándolo infundado en todos sus extremos.
32. Mediante escrito con la sumilla "Absuelve traslado de reconsideración de IAN TAYLOR S.A.C.", del 15 de junio de 2016, TPE remitió al Regulador sus argumentos, solicitando resolver el Recurso de Reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, declarándolo infundado.
33. Mediante Carta N° 040-2016 TPE/GG del 17 de junio de 2016, recibida como copia por OSITRAN el 20 de junio de 2016, TPE solicitó a DICAPI la absolución de un conjunto de consultas formuladas con la finalidad de aportar mayores elementos de juicio para la absolución del Recurso de Reconsideración parcial interpuesto.
34. Mediante Oficio N° 2638-2016-MTC/25 del 4 de julio de 2016, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió a TPE una copia del Oficio N° 450-2016-APN/GG-DOMA del 23



de junio de 2016, mediante el cual la Autoridad Portuaria Nacional, en su calidad de órgano técnico del Concedente, emitió opinión sobre la obligatoriedad del empleo de los parámetros establecidos en el Estudio de Maniobras del Terminal Portuario de Paita, en la modificación del REA de TPE.

35. Mediante escrito S/N recibido el 13 de julio de 2016, TPE solicitó la suspensión parcial de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, en tanto se resuelva el recurso de reconsideración contra la citada Resolución, al amparo de lo dispuesto por el artículo 216.2 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
36. Mediante Oficio V.200-1597-DICAPI del 19 de julio de 2016, recibido por OSITRAN el 21 de julio de 2016, DICAPI emitió opinión técnica en relación con las consultas formuladas por el Regulador mediante el Oficio N° 0536-2016-JCP-GSF-OSITRAN.
37. El 8 de agosto de 2016 se realizó una reunión entre representantes de TPE y el Estudio Bullard, Falla y Ezcurra, por una parte, y de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN por la otra. El objetivo de la reunión, convocada a solicitud de TPE, fue para exponer complementariamente al Regulador los fundamentos operacionales y de seguridad que sustentarían su Recurso de Reconsideración contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN a fin de incorporar nuevos requisitos de acceso para los remolcadores que operarán en el Terminal Portuario de Paita.
38. Mediante Escrito S/N recibido por OSITRAN el 26 de agosto de 2016, IAN TAYLOR amplió comentarios sobre el mencionado recurso de reconsideración de TPE y la opinión técnica emitida por DICAPI mediante Oficio V.200-1597-DICAPI.
39. Mediante Escrito S/N recibido por OSITRAN el 27 de setiembre de 2016, IAN TAYLOR remitió una ampliación de argumentos técnicos para la resolución del recurso de reconsideración interpuesto por TPE.
40. El 25 de octubre de 2016, TPE solicitó, por segunda vez, el uso de la palabra en el marco del recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. El uso de la palabra se efectuó durante la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN del 14 de noviembre de 2016.
41. Mediante Escrito S/N del 15 de noviembre de 2016, IAN TAYLOR solicitó, por segunda vez, al Consejo Directivo de OSITRAN se le conceda hacer el uso de la palabra en el marco del procedimiento para la resolución de su recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. El uso de la palabra se efectuó durante la Sesión del Consejo Directivo de OSITRAN del 09 de diciembre de 2012.
42. Mediante Escrito S/N del 22 de noviembre de 2016, IAN TAYLOR remite copia de la carta dirigida a la Autoridad Portuaria Nacional en la cual exponen argumentos relacionados al Estudio de Maniobra del Terminal Portuario de Paita.

III. ANÁLISIS

43. En el presente informe se analizarán los siguientes aspectos:
 - III.1 Cuestión Previa: Análisis de Admisibilidad y Procedencia del recurso
 - III.2 Sobre la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN
 - a) Propuestas de modificación aprobadas por OSITRAN.

7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados".
 6. La relación de los documentos y anexos que acompañan, indicados en el TUPA.
 presuntivo subsistente, mientras no sea comunicada expresamente su cambio.
 5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es autoridad de grado cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocer y resolver.
 4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la 3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.
 2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.
 1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.
 Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:
 "Artículo 113.- Requisitos de los escritos



de la presente Ley."
 El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el Artículo 113
 2 "Artículo 211.- Requisitos del recurso

(Subrayado Nuestro)
 anteriores se haya analizado los hechos y/o fundamentos en que se sustenta la referida pretensión subsidiaria"
 206.4 Cabe la acumulación de pretensiones impugnatorias en forma subsidiaria, cuando en las instancias ni la de los confirmatorios de actos consentidos por no haber sido recurridos en tiempo y forma.
 206.3 No cabe la impugnación de actos que sean reproducción de otros anteriores que hayan quedado firmes, podrán impugnarse con el recurso administrativo que, en su caso, se interponga contra el acto definitivo.
 206.2 Solo son impugnables los actos definitivos que pongan fin a la instancia y los actos de trámite que determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión. La contradicción a los restantes actos de trámite deberá alegarse por los interesados para su consideración en el acto que ponga fin al procedimiento y no en el acto de impugnación de los actos que se interponga contra el acto definitivo.
 206.1 Conforme a lo señalado en el Artículo 109, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo.
 206.5 Facultad de contradicción

44. Al respecto, de acuerdo al artículo 206 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAAG) procede la contradicción mediante recursos administrativos frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo. Asimismo, los recursos deben cumplir con los requisitos de admisibilidad exigidos por los artículos 113 y 211 de la LPAAG, esto es, con los requisitos

III.1. Cuestión Previa: Análisis de admisibilidad y procedencia del recurso

- III.6 Consideración final
- III.5 OSITRAN presentado por TPE
 Sobre la solicitud de suspensión de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.
 c) Análisis del recurso de reconsideración parcial interpuesto por TPE y del recurso de reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR, Regulator.
 b) Sobre la opinión técnica de DICAPl con respecto a la consulta del a) Cuestión Previa: Sobre las competencias de DICAPl.
 Sobre el Análisis del recurso de reconsideración
- III.4
 Sobre la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.
 b) Sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR
 a) Sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por TPE
- III.3
 Sobre el Recurso de Reconsideración
 b) Propuestas de modificación no aprobadas por OSITRAN.

que debe cumplir todo escrito a ser presentado ante una Entidad Administrativa, así como que el recurso administrativo cuente con la respectiva firma de abogado.

45. Por otra parte, con relación a la procedencia del recurso reconsideración interpuesto, el artículo 208³ de la LPAG establece que este recurso se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. No obstante, precisa que en los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Asimismo, de acuerdo al artículo 207⁴ de la LPAG el plazo para que se pueda interponer el referido recurso es de quince (15) días.
46. En el presente caso, se han interpuesto dos recursos de reconsideración, presentados por TPE y el Usuario Intermedio IAN TAYLOR, los mismos que han sido planteados ante el Consejo Directivo de OSITRAN, como órgano que dictó el acto administrativo (Resolución No. 023-2016-CD-OSITRAN) materia de impugnación.
47. Respecto al Recurso de Reconsideración presentado por TPE, debemos señalar que el mismo cumple con los requisitos de admisibilidad exigido por los artículos 113 y 211 de la LPAG, esto es, con los requisitos que debe cumplir todo escrito a ser presentado ante una Entidad Administrativa, así como con la respectiva firma de abogado. Asimismo, en cuanto al cumplimiento de los requisitos de procedencia, debemos tomar en cuenta que este recurso se ha interpuesto ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación, esto es, el Consejo Directivo de OSITRAN, por lo que no se requiere nueva prueba por constituir única instancia, en concordancia con el 208 de la LPAG. Finalmente, dado que la Resolución No. 023-2016-CD-OSITRAN fue notificada al Concesionario el 26 de abril de 2016, el plazo de quince (15) días que establece el artículo 207 de la LPAG, para interponer el respectivo recurso era hasta el 17 de mayo de 2016, lo cual ha sido cumplido, dado que el Concesionario lo interpuso el 16 de mayo del 2016, por lo que se cumple con el requisito de procedencia antes referido, correspondiendo que el Consejo Directivo evalúe los argumentos de la reconsideración.
48. En el caso del Recurso de Reconsideración presentado por IAN TAYLOR, debemos señalar que este Usuario Intermedio forma parte del procedimiento administrativo de aprobación del REA de TPE, en concordancia con el Capítulo 1, Título III del REMA; siendo que este Reglamento tiene incidencia directa respecto a sus intereses y derechos en relación a la prestación del servicio de remolcaje en el terminal de Paita, por lo que se concluye que tiene plena legitimidad para impugnar la Resolución No. 023-2016-CD-OSITRAN. En

³ "Artículo 208.- Recurso de reconsideración

El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación.

(Subrayado agregado)

⁴ "Artículo 207.- Recursos administrativos

207.1 Los recursos administrativos son:

- a) Recurso de reconsideración
- b) Recurso de apelación

Solo en caso que por ley o decreto legislativo se establezca expresamente, cabe la interposición del recurso administrativo de revisión.

207.2 *El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deberán resolverse en el plazo de treinta (30) días."*

efecto, en concordancia con el artículo 60⁵ y 206 de la LPA⁶, se permite a un tercero o a quien es parte de un procedimiento administrativo que, ante la afectación de sus derechos o intereses legítimos, pueda impugnar el correspondiente acto impugnativo.

49. En cuanto a los requisitos de admisibilidad, el recurso de reconsideración presentado por IAN TAYLOR cumple con los exigidos por los artículos 113 y 211 de la LPA⁶, esto es, con los requisitos que debe cumplir todo escrito a ser presentado ante una Entidad Administrativa, así como con la respectiva firma de abogado. Asimismo, en cuanto al cumplimiento de los requisitos de procedencia, debemos tomar en cuenta que este recurso se ha interpuesto ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación, esto es, el Consejo Directivo de OSITRAN, por lo que no se requiere nueva prueba por constituir única instancia, en concordancia con el 208 de la LPA⁶. Finalmente, dado que la Resolución No. 023-2016-CD-OSITRAN fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de abril de 2016, el plazo de quince (15) días que establece el artículo 207 de la LPA⁶, para interponer el respectivo recurso era hasta el 18 de mayo de 2016, lo cual ha sido cumplido, dado que el Concesionario lo interpuso el 18 de mayo del 2016, por lo que se cumple con el requisito de procedencia antes referido, correspondiendo que el Consejo Directivo evalúe los argumentos de la reconsideración.

50. Finalmente, cabe precisar que con el pronunciamiento del Consejo Directivo de OSITRAN se pondrá fin a la vía administrativa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 218 de la LPA⁶.

III.2 Sobre la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN

51. La Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN aprobó las modificaciones al Reglamento de Acceso de TPE, luego de evaluar las propuestas del Concesionario TPE y los usuarios intermedios TRAMARSA e IAN TAYLOR. A continuación se presentan los cambios

5 Artículo 60.- Terceros administrados

60.1 Si durante la tramitación de un procedimiento es advertida la existencia de terceros determinados comparecientes cuyos derechos o intereses legítimos puedan resultar afectados con la resolución que sea emitida, dicha tramitación y lo actuado les deben ser comunicados mediante citación al domicilio que resulte conocido, sin interrumpir el procedimiento.

60.2 Respecto de terceros administrados no determinados mediante publicación o cuando corresponda, mediante la realización del trámite de información pública o audiencia pública, conforme a esta Ley.

60.3 Los terceros pueden apersonarse en cualquier estado del procedimiento, teniendo los mismos derechos y obligaciones de los participantes en el.

6 "Artículo 218- Agotamiento de la vía administrativa

218.1 Los actos administrativos que agotan la vía administrativa podrán ser impugnados ante el Poder Judicial mediante el proceso contencioso-administrativo a que se refiere el Artículo 148 de la Constitución Política del Estado.

218.2 Son actos que agotan la vía administrativa:

a) El acto respecto del cual no proceda legalmente impugnación ante una autoridad u órgano jurisdiccionalmente superior en la vía administrativa o cuando se produzca silencio administrativo negativo, salvo que el interesado opte por interponer recurso de reconsideración, en cuyo caso la resolución que se expida o el silencio administrativo producido con motivo de dicho recurso impugnativo agota la vía administrativa; o

b) El acto expedito o el silencio administrativo producido con motivo de la interposición de un recurso de apelación en aquellos casos en que se impugne el acto de una autoridad u órgano sometido a subordinación jerárquica;

c) El acto expedito o el silencio administrativo producido con motivo de la interposición de un recurso de revisión, únicamente en los casos a que se refiere el Artículo 210 de la presente Ley; o

d) El acto que declara la nulidad o revoca otros actos administrativos en los casos a que se refieren los Artículos 202 y 203 de esta Ley; o

e) Los actos administrativos de los Tribunales o Consejos Administrativos regidos por leyes especiales."



aprobados en el REA de TPE y las propuestas de modificación no aprobadas a través de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN:

a) Propuestas de Modificación Aprobadas por OSITRAN

52. Al respecto, la tabla adjunta presenta 18 propuestas de modificación aprobadas en el artículo 1° de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. Este conjunto incluye también las propuestas de modificación que han sido observadas y corregidas por el Concesionario, así como las propuestas de modificación que no fueron materia de observación por el OSITRAN.

Tabla 1. Propuestas de Modificación del REA de TPE aprobadas por OSITRAN

Nº	CAPÍTULO	SECCIÓN	SUB SECCIÓN	NUMERAL	MATERIA TRATADA
1	Generalidades			4	Base legal
2	Generalidades			5	Principios
3	Generalidades			6	Definiciones
4	Capítulo I	Sección 3		Inciso (d)	Referido a facilidades esenciales – muelles y amarraderos
5	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (f)	Requerimiento mínimo de prácticos
6	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (h)	Zona de embarque y desembarque de prácticos
7	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.1	Inciso (j)	Incorpora: programa de capacitación para práctico y remolcadores
8	Capítulo II	Sección 1	Sub Sección 1.5	Inciso (a)	Exigencia de guardias para los prácticos
9	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (g)	Exigencia de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento
10	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.1	Inciso (h)	Declaración Jurada de cumplimiento de las normas de la autoridad marítima
11	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (a)	Requerimiento de Bollard Pull
12	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (b)	Número mínimo de ejes por remolcador (Eliminado por el Concesionario)
13	Capítulo II	Sección 2	Sub Sección 2.5	Inciso (d)	Certificador de Clase IACS para remolcadores





54. Esta disposición se sustentó en las conclusiones del Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN respecto de las propuestas de modificación del REA de TPE que no fueron aceptadas. La tabla adjunta presenta la posición del Regulador sobre las mismas, incluyendo la propuesta del Regulador sobre el tipo de remodelador:

"Artículo 2º.- Mantener la redacción original del Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos Patita S.A., en los términos que se indican en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN para el Primer párrafo de la Sección 2, del Capítulo II y el inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del citado Reglamento."

53. De otro lado, el Artículo 2º de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN no admitió dos propuestas de modificación que versan sobre la restricción de espacio en el amaradero designado para los remodeladores y el tipo de sistemas contra incendio exigidos para los mismos:

b) Propuestas de Modificación No Aprobadas por OSITRAN

Nº	CAPTULO	SECCION	SUB SECCION	NUMERAL	MATERIA TRATADA
1	Generalidades			4	Base legal
2	Generalidades			5	Principios
3	Generalidades			6	Definiciones
14	Capítulo IV			7	Determinación del cargo de acceso
15	Capítulo V	Sección 1	Sub Sección 1.1		Acceso a las Facilidades Esenciales
16	Capítulo VII			7	Contenido de las Bases
17	Capítulo VIII			19	Negativa a la suscripción del contrato
18	Octava Disposición Complementaria			8a	Precisión sobre el alcance del REMA.

Tabla 2. Propuestas de Modificación del REA de TPE no aceptadas por OSITRAN

Nº	SECCIÓN REA-TPE	PROPUESTA TPE	RESOLUCIÓN 023
1	Capítulo II / Sección 2 / Primer Párrafo	"Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, siempre que existan espacios de amarre disponibles en el amarradero designado y requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA.	Mantener redacción del REA vigente*: (...) "Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, pero sí requiere suscribir un contrato de acceso, de conformidad con el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN."
2	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (a)	"a. Los remolcadores deben ser de tipo azimutal, con certificado bi-anual vigente de "Bollard Pull" de 60 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."	Regulador propone nueva redacción: "a. Los remolcadores deben ser de tipo Convencional o Azimuth Stern Drive (ASD), con certificado bi-anual vigente de Bollard Pull de 45 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."
3	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (e)	"e. Los remolcadores deberán contar con sistemas de lucha contra incendio de clase FI-FI 1, un sistema contra espuma acoplado a los jets, así como sistema de spray envolvente, con certificación por parte de sociedades clasificadoras de reconocido prestigio, adscritas a la IACS."	Mantener redacción del REA vigente*: "e. Los remolcadores contarán como mínimo con un monitor o cañón de agua de mar con no menos de 200 m ³ /hr de capacidad, con el fin de prestar el servicio de auxilio exterior."

* Se refiere al Reglamento de Acceso de Terminales Portuarios Euroandinos Paita (REA-TPE), aprobado por Resolución N° 017-2010-CD-OSITRAN, vigente hasta la emisión de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.

55. En el caso del primer párrafo de la Sección 2 del Capítulo 2 del REA-TPE, el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN concluyó que TPE no ha sustentado técnicamente la existencia de restricciones de uso vinculadas a limitaciones físicas de uso y disposiciones operativas y de seguridad.
56. Para el caso del inciso (a) de la sub sección 2.5, sección 2 del Capítulo II del REA-TPE, esta modificación fue realizada por el OSITRAN y no por el Concesionario. En efecto, el Regulador consideró que, dado que el REA vigente no establecía ningún requerimiento mínimo de Bollard Pull, era necesaria su determinación e incorporación al cuerpo del citado reglamento de acceso.
57. Así, esta modificación se sustentó en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN y se estableció 45 toneladas como mínimo de Bollard Pull, exigible a cada remolcador, contándose para efectos de maniobras con un total de 90 toneladas de Bollard Pull en operación conjunta de dos remolcadores. Cabe indicar en este punto que se incorporó la propuesta del Concesionario en el sentido que este requerimiento de potencia de 45

Bollard Pull por remolcador debería certificarse cada dos años por una agencia clasificadora adscrita a la IACS7.

58. En el caso del requerimiento que los remolcadores deban contar con sistemas contra incendio del tipo Fi-Fi 1 certificados por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, el Regulador consideró que tal requerimiento excedía lo establecido en el artículo 8 de la RAD Nº 008-2011-APN/DIR, toda vez que la citada norma establece los lineamientos de operación y seguridad esenciales para las maniobras de remolcaje en atención a los diferentes tipos de carga, incluyendo la asistencia a buques petroleros, gaseros y químicos.

III.3. Sobre los Recursos de Reconsideración

59. A continuación se presentan los recursos de reconsideración contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, presentados por TPE y el Usuario Intermedio IAN TAYLOR.

a) Sobre el Recurso de Reconsideración parcial interpuesto por TPE contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN

• *Cuestión previa: la Resolución 023 es parcialmente nula.*

60. En su recurso de reconsideración TPE señala que la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN es parcialmente nula. Para sustentar su posición, el Concesionario cita los artículos 3º y 10º de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley Nº 27444 (en adelante, LPA), cuestionando la licitud de la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN en la medida que contradice o viola lo establecido en el marco legal vigente. Afirma que la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN no se encontraría arreglada de acuerdo a lo establecido por el Decreto Legislativo 1147, "Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas" (en adelante, DL 1147).

61. De otro lado, TPE hace referencia a las atribuciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante, DICAPl), que en su artículo 5º del DL 1147 señala que corresponde a la DICAPl "evaluar y aprobar los estudios de maniobra para las instalaciones en el medio acuático, para velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático". Asimismo, señala que el artículo 691º del Reglamento del DL 1147, aprobado por Decreto Supremo Nº 015-2014-DE, establece que es obligación de toda instalación portuaria "contar con un Estudio de Maniobras acorde a sus características particulares y condiciones climáticas del área, el cual es evaluado y aprobado por la Dirección General". En ese sentido reafirma la validez del Estudio de Maniobras en tanto documento técnico aprobado por la autoridad competente, que constituye elemento fundamental para la determinación de las restricciones existentes para la conducción de maniobras portuarias de manera segura.

62. Asimismo, se afirma que la Resolución 023 viola el marco legal vigente debido a que:

7 Siglas correspondientes a la *International Association of Classification Societies (IACS)*, la cual es una organización compuesta por doce sociedades de clasificación del sector marítimo que promueven la adopción de estándares técnicos y sus medios de verificación de cumplimiento, para el diseño, construcción y mantenimiento de naves, instalaciones marinas y demás; con la finalidad de contribuir al logro de niveles superiores de seguridad de la vida humana, seguridad de las instalaciones y la propiedad y el cuidado del medio ambiente. La IACS proporciona asesoría técnica y orientación a la Organización Marítima Internacional (IMO).



"(i) Ha establecido que los remolcadores deben ser "convencionales o ASD", cuando el Estudio de Maniobra aprobado establece que los remolcadores deben ser azimutales.

(ii) Ha establecido que el Bollard Pull mínimo requerido a los remolcadores del TPP debe ser de 45 toneladas, cuando el Estudio de Maniobra aprobado establece que debe ser de 60 toneladas.

(iii) Ha establecido que los remolcadores deben contar con un cañón de agua con no menos de "200 m³/hr", cuando el Estudio de Maniobra aprobado establece que los remolcadores deben contar con un sistema de seguridad tipo Fi-Fi 1."
(Énfasis agregado)"

63. Asimismo, mediante escrito del 3 de junio de 2016, TPE amplió los argumentos de su Recurso de Reconsideración Parcial, indicando que la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN no se condice con la normativa de operaciones del Terminal Portuario de Paíta (TPP), aprobada por la Autoridad Portuaria Nacional (APN). En este punto, TPE señala que las empresas prestadoras del servicio de remolcaje deben cumplir con las disposiciones operativas y de seguridad establecidas en la RAD de Remolcaje⁸, así como con el Estudio de Maniobras.

64. Indica que el Reglamento de Operaciones de TPE, aprobado por la APN mediante Resolución N° 158-2015-APN/GG del 6 de marzo de 2015, concretamente el artículo 47, establece que los remolcadores que operen en el TPP deben cumplir con los requisitos establecidos por la APN y DICAPI, dentro de los cuales se encuentran los contenidos en el Estudio de Maniobras. Agrega que dicho reglamento, también señala que el uso de los remolcadores se debe realizar tomando en cuenta la normativa de la APN así como lo establecido en el Estudio de Maniobras del puerto. Finalmente, señala que el citado reglamento reconoce que las condiciones mínimas con las que deben contar los remolcadores se encuentran establecidas en el REA de TPE, "así como sus futuras modificaciones", siendo que éstas "tienen como sustento el Estudio de Maniobra correspondiente".

- Sobre el tipo de remolcadores

65. Al respecto, TPE afirma que su propuesta de que se exija remolcadores con tecnología de propulsión azimutal se encuentra fundamentada en el Estudio de Maniobras y, por tanto, la modificación efectuada por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN permitiría la participación de subtipos de tecnología azimutal, tales como los sistemas de propulsión Azimuth Stern Drive (ASD) y Tractor.

66. Asimismo, el Concesionario señala que la exigencia establecida por OSITRAN en la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN al permitir que los remolcadores sean de tipo convencional o ASD carece de sustento o motivación, contraviniendo lo establecido en el Estudio de Maniobras. Afirma el recurrente que en la práctica lo dispuesto por el Regulador restringiría la participación de remolcadores con propulsión azimutal Tractor.

67. Por lo anterior, TPE considera que su propuesta comprende un rango más amplio de remolcadores de tecnología azimutal que los aprobados por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN y solicita se revoque el extremo relacionado a la tecnología de propulsión

⁸ Resolución de Acuerdo de Directorio (RAD) N° 008-2011-APN/DIR del 18 de abril de 2011, que aprueba la "Norma Técnico Operativa para la prestación del Servicio Portuario Básico de Remolcaje en las zonas portuarias".

requerida para el terminal y que se establezca que "los remolcadores deben ser de tipo Azimutal".

- Sobre el requerimiento de Bollard Pull

68. En el Recurso de Reconsideración de TPE, el Concesionario señala que el Estudio de Maniobras aprobado por DICASTI establece los requerimientos de Bollard Pull para las maniobras de remolcaje, tanto en condiciones normales como en condiciones límite de operación. En este sentido, precisa que el requerimiento de Bollard Pull del Estudio de Maniobras tiene como intención determinar el mínimo de potencia de tiro sobre la base de las condiciones de operación -normales y límite- que se presentan en el terminal, que pueden realizarse con ciertos requerimientos operativos y de seguridad.

69. De otro lado, señala que se ha reconocido en el Estudio de Maniobras que bajo condiciones normales y límite se pueden realizar operaciones en el terminal, con ciertos requerimientos operativos y de seguridad. Precisa que el REA-TPE debe contener requerimientos mínimos que busquen atender todas las exigencias operativas que se podrían presentar en el TPP (aun cuando no sean frecuentes), por lo que resulta lógico que el mínimo de toneladas de Bollard Pull requerido atienda a las condiciones límites o extremas, y no solamente a las normales. Además, rechazar la modificación en cuestión equivale a establecer que en el puerto de Paita no se podrán atender naves cuando existan condiciones límite. Finalmente, agrega que OSITRAN al establecer un Bollard Pull mínimo en función de las condiciones normales y sin considerar las condiciones límite que se pueden presentar en el TPP, ha actuado en contra de la legislación vigente y de lo aprobado por DICASTI.

70. Por lo anterior, el Concesionario solicita que se revoque el extremo de la Resolución No 023-2016-CD-OSITRAN relacionado con el mínimo Bollard Pull para el terminal, y se apruebe su propuesta elaborada conforme al Estudio de Maniobras, estableciendo que los remolcadores deberán contar "con certificado bi-anual vigente de 'Bollard Pull' de 60 toneladas como mínimo".

- Sobre el sistema de seguridad FI-FI 1

71. En el Recurso de Reconsideración, TPE precisa que, dado que suele recibir buques con carga inflamable y peligrosa, el Estudio de Maniobras aprobado por DICASTI establece claramente que los remolcadores deberán estar dotados de medios de lucha contra incendio de tipo FI-FI 1 con certificación emitida por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS. Asimismo, TPE argumenta que la RAD No 008-2011-APN/DIR no ha establecido cuál debe ser el contenido del plan de emergencias de la nave o los equipos que se deberían utilizar en situaciones de peligro ni tampoco ha señalado cuál debería ser específicamente el sistema contra incendio que los remolcadores deberían tener incorporados. Agrega que, para definir el sistema contra incendios necesario para cada terminal, se deberá atender a las recomendaciones técnicas que establezcan los instrumentos legalmente reconocidos para ello, como lo es el Estudio de Maniobras documento técnico que establece las restricciones y disposiciones de seguridad vinculadas con la navegación en instalaciones. Precisa además que el referido estudio establece que por el tipo de carga que atiende el TPP, los remolcadores que asistan a las naves en el puerto deben contar un sistema de seguridad tipo FI-FI 1 con certificación IACS, por lo que ello debe ser exigido por TPE y reconocido por OSITRAN.



72. Por lo anterior, el Concesionario solicita que se revoque el extremo de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN por el que se rechazó la modificación vinculada al sistema Fi-Fi 1 y, reformándola, se acepte la propuesta de modificación presentada por TPE de manera que, conforme al Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI, en el REA-TPE se establezca que los remolcadores "deberán contar con sistemas de lucha contra incendio de clase FI-FI 1 (...)".

- Sobre la restricción de espacio de amarradero

73. TPE argumenta que OSITRAN ha hecho una lectura incorrecta de su propuesta de modificación, en lo relacionado a la supuesta exigencia de requisitos que exceden a los establecidos en el artículo 18^o del REMA.

74. Asimismo, TPE señala que dada las restricciones de espacio a considerarse en la evaluación de las solicitudes de acceso, es decir, los espacios de amarre para remolcadores en el terminal son limitados y, considerando las indicaciones del Estudio de Maniobra, todo remolcador asignado al puerto (entiéndase, con acceso aprobado) deberá permanecer en su amarradero en constante vigilancia radial y con la dotación apta para la atención de servicios de remolcaje y de emergencias.

75. Por lo anterior, TPE solicita que la redacción del primer párrafo, Sección 2 del Capítulo II del REA-TPE quede establecida de la siguiente manera: "*Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, siempre que existan espacios de amarre disponibles en el amarradero designado; y, requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA*".

76. Teniendo en cuenta todo lo señalado por el Concesionario, se presenta un resumen de las propuestas de modificación que TPE solicita sean aprobadas por el Consejo Directivo de OSITRAN, para lo cual deberá revocarse los extremos de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que son impugnados:

9 "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:

a) Requisitos que se debe cumplir para otorgar el derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales, de acuerdo a lo que estipule la legislación aplicable y los respectivos contratos de concesión. Por tanto, no podrán en modo alguno afectar las disposiciones del presente Reglamento.

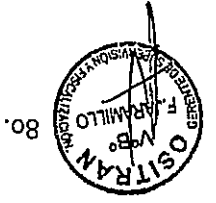
b) Requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes 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."

El Usuario intermedio menciona que no existe sustento técnico que justifique dicha exigencia respecto al tipo de remolcadores, en tanto que, el Estudio de Maniobras



realizar las maniobras de amarre y desamarre, tanto en condiciones límites como Azimutal), sino que, se limita a desarrollar la potencia de Bollard Pull necesaria para específica el tipo de remolcadores que deben usarse en el TPF (Convencionales o remolcadores deben ser de tipo Azimutal. Señala que el Estudio de Maniobra del TPF no sin que en ninguna parte de dicha sección -ni en ninguna otra del Estudio- se señale que los Estudio de Maniobras se desarrollan los requerimientos de potencia de los remolcadores los remolcadores deben ser necesariamente de tipo Azimutal. Afirmar que en el punto 3 del contrariamente a lo sostenido por TPE, el Estudio de Maniobra del TPF no establece que Estudio se encuentra dicha exigencia respecto al tipo de remolcadores. Agrega que, IAN TAYLOR precisa que no se señala específicamente en qué parte o sección del referido

80.

79.

En lo referente al tipo de remolcadores aprobados para el TPF, IAN TAYLOR en su respuesta al traslado del recurso de reconsideración de TPE, afirma que no existe sustento técnico en el Estudio de Maniobras de TPE para que sólo se permita el acceso a remolcadores de tipo azimutal y se haya excluido a los remolcadores de propulsión convencional.

78.

• Sobre el tipo de remolcadores

A continuación se desarrollan los principales argumentos del recurso de reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR mediante el Escrito S/N con la sumilla "Interponemos recurso de reconsideración", (en adelante, el Recurso de Reconsideración), recibido el 18 de mayo de 2016. Asimismo, se desarrollan los argumentos del Escrito S/N con la sumilla "Absolvemos traslado de recurso de reconsideración presentado por TPE", recibido el 15 de junio de 2016 en donde IAN TAYLOR amplía comentarios con respecto a la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN y plantea argumentos contra el recurso de reconsideración parcial de TPE, el cual solicita se declare INFUNDADO en todos sus extremos.

77.

Resolución 023-

b) Sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR contra la

N	SECCIÓN REA-TPE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL CONCESIONARIO
1	Capítulo II / Sección 2 / Primer Párrafo	"Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, siempre que existan espacios de amarre disponibles en el amarradero designado; y, requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA."
2	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (a)	"a. Los remolcadores deben ser de tipo azimutal, con certificado bi-anual vigente de "Bollard Pull" de 60 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."
3	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (e)	"e. Los remolcadores deberán contar con sistemas de lucha contra incendios de clase FI-FI tipo 1, un sistema contra espuma acoplado a los jets, así como sistema de spray envolvente, con certificación por parte de sociedades clasificadoras de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."

Tabla 3. Propuestas de Modificación del REA de TPE

reconoce la validez de usar remolcadores con distintas características a las que pretende exigir TPE. Considera que ni el Estudio de Maniobra de TPP ni la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN establecen tal exigencia. Por el contrario, dicho Estudio establece que el TPP es compatible con la participación de remolcadores tipo Convencional, tipo azimutal, e incluso tipo Tractor, que es una derivación del tipo azimutal (ASD). Precisa que no se contraviene el marco legal aplicable puesto que el TPP está ubicado en una Bahía abierta con espacio suficiente y seguro para operar todos los tipos de remolcadores en el apoyo al atraque/desatraque de naves de todos los muelles.

81. Finalmente, señala que la modificación propuesta por TPE (de establecer como exigencia que los remolcadores sean de tipo Azimutal) impediría que las empresas que actualmente prestan el servicio de remolcaje en el TPP continúen haciéndolo, por lo que, su aprobación implicaría una vulneración al principio de libertad de acceso y una desnaturalización de lo previsto en el Estudio de Maniobras del TPP.

- Sobre el requerimiento de Bollard Pull

82. En esta sección se presentan los argumentos de IAN TAYLOR contra el requerimiento de 60 toneladas de Bollard Pull por remolcador del recurso de reconsideración de TPE y el requerimiento de 45 toneladas de Bollard Pull por remolcador aprobado por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN de OSITRAN.

83. Con respecto al requerimiento de 60 toneladas de Bollard Pull, IAN TAYLOR señala que esta propuesta planteada por el Concesionario debe declararse infundada debido a que:

"b.2 En primer lugar, tal como reconoce TPE en su Recurso de Reconsideración, la propuesta de establecer como requisito que los remolcadores del TPP deban contar con un Bollard Pull de 60 toneladas se basó en el número de Bollard Pull requerido en condiciones límites, según el Estudio de Maniobra del TPP. Sin embargo, coincidimos con lo expuesto por OSITRAN en el Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN, en el sentido que TPE no ha cumplido con sustentar técnicamente por qué corresponde determinar el Bollard Pull exigido a los remolcadores que operan en el TPP en base a los valores considerados en el Estudio de Maniobra para condiciones límite.

b.3 Adicionalmente, debe considerarse que, de acuerdo con la opinión de los prácticos expertos del Puerto de Paita, no es usual que se hayan efectuado maniobras de atraque de naves en condiciones límites, pues no es posible mantener las naves en muelle por la constante rotura de líneas de amarre a causa del fuerte movimiento de la nave en el muelle, creándose una situación insegura para las personas, nave e instalaciones portuarias. En esta línea, el Estudio de Maniobra especifica que es imposible prestar el servicio de remolcaje en condiciones de fuerza de viento más allá de los 23 a 25 nudos constantes, por la dificultad que representaría mantener las naves en muelle en forma segura.

b.4 Siendo ello así, carece de sustento técnico establecer como requisito para todos los remolcadores que operen en el TPP contar con un Bollard Pull de 60 toneladas como mínimo. Más aún cuando el Estudio de Maniobras del TPP no especifica que el Bollard Pull mínimo exigible a los remolcadores en el TPP debe ser aquel que resulta de los cálculos efectuados en condiciones límite, por lo que, mal podría el Consejo Directivo de OSITRAN imponer una restricción a la prestación del servicio de remolcaje en función a una situación excepcional que no es usual en el TPP."

84. Asimismo, con respecto al requerimiento de 45 Bollard Pull establecido por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN para cada remolcador, IAN TAYLOR señala que carece de validez haber establecido dicha exigencia puesto que:

"(i) La modificación aprobada por el Consejo Directivo de OSITRAN no guarda congruencia con los valores de Bollard Pull para remolcadores en condiciones normales determinado en el Estudio de Maniobras. Ello pues, tal consta en el Cuadro Resumen del Estudio de Maniobras aprobado por la Autoridad Marítima mediante Resolución Directoral N° 0846-2015-MGP/DGCG, los valores de Bollard Pull para los amarraderos del TFP fueron determinados para 02 remolcadores.

"(ii) Conforme al Estudio de Maniobra del TFP, el valor de Bollard Pull para el TPE no es exigible a un remolcador, sino que dicho valor está previsto respecto de dos (02) remolcadores en conjunto, tal como fue correctamente interpretado por el Regulador en el numeral 84 del Informe N° 025.

"(iii) Lo anterior se sustenta en el numeral 2 del Cuadro Resumen expresamente reconoce que el valor de Bollard Pull en condiciones normales es para 02 remolcadores:

5. Cantidad y Capacidad Total de Bollard Pull de los Remolcadores					
	Muelle 2	Amaradero 1A	Amaradero 1B	Amaradero 1C	Amaradero 1D
Condiciones Limite (02 Remolcadores)	119.75	57.44	108.07	---	---
Condiciones Normales (02 Remolcadores)	44.02	20.55	39.59	---	---

Asimismo, en el numeral 7 del Cuadro Resumen de Maniobras se indica que las maniobras de amarre o desamarre en condiciones normales en los muelles 1A, 1B, 1C y muelle 2 necesariamente deberán realizarse usando dos (2) remolcadores. De ahí que, tiene sentido que la potencia exigida a los remolcadores en condiciones normales corresponde a dos (02) remolcadores pues las maniobras serán realizadas necesariamente utilizando dos remolcadores:

7. Restricciones	
a.	Para las maniobras de amarre o desamarre en condiciones normales de los muelles 1A, 1B, 1C y muelle 2, será necesaria la utilización de dos remolcadores.
b.	Para las maniobras de amarre o desamarre de los muelles N° 1B y el terminal de contenedores N° 2 en condiciones límite, los remolcadores tendrán un mínimo de 60 Bollard Pull cada uno.

(...)"

85. Por otra parte, IAN TAYLOR brinda argumentos adicionales que sustentan su solicitud de que sean las condiciones normales y no las condiciones límite, las que sirvan de referencia para la determinación del requerimiento de Bollard Pull en el TFP:



"(i) Que las distintas maniobras de atraque desatraque y otras operaciones se tomaron como base para elaborar el Estudio de Maniobra del TPP fueron ejecutadas con nuestro remolcador de 30 de BP y el remolcador de 60 de BP, cumpliendo los 90 de BP que se debe tener con 2 remolcadores.

(ii) Que la propia Autoridad Marítima a través del Capitán de Puerto y su perito, han supervisado dichas operaciones, verificando que estas fueron realizadas con la debida seguridad del caso, según se desprende del Informe 001-2015 de 25 de septiembre de 2015, mediante el cual se dio fe de que las pruebas se realizaron con el tipo de nave proyectado, recomendando contar con remolcadores de 60 Bollard Pull solo para operar en condiciones adversas.

(iii) No se registra evento alguno, que en el Puerto de Paita, se haya realizado maniobra en condiciones adversas. Por el contrario, los dos remolcadores que actualmente operan vienen realizando las maniobras incluido el nuevo muelle de contenedores."



86. Adicionalmente, IAN TAYLOR presenta otros argumentos que cuestionan diversos aspectos relacionados con el Bollard Pull, que se encuentran contenidos en la modificación del inciso (a) de la Sub Sección 2.5, Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE, los cuales se presentan de manera sintética a continuación:



Tabla 4. Argumentos de IAN TAYLOR contra la modificación del inciso (a), sub sección 2.5, Sección 2 del Capítulo II del Reglamento de Acceso de TPE

MATERIA	RECURSO DE RECONSIDERACIÓN Y ESTUDIO DE MANIOBRAS DE TPE	RESOLUCIÓN 023	PROPUESTA DE IAN TAYLOR
Bollard Pull (BP) por remocador	60	45	El Estudio de Maniobras establece que se requieren 44.02 toneladas de Bollard Pull en Condiciones Normales, la cual se debe distribuir entre 2 remocadores.
Bollard Pull Total para el TP Paita (toneladas)	120	90	44.02
Distribución del Bollard Pull (2 remocadores)	50% - 50%	50% - 50%	Variable, según requerimiento de potencia, siempre y cuando se cumpla con el requerimiento total de Bollard Pull en condiciones normales.
Certificación del Bollard Pull	IACS	IACS	Certificación de empresa clasificadora de reconocido prestigio, no necesariamente adscrita a la IACS.
Aplicabilidad de nuevos requisitos para el Acceso a empresas que brindan el servicio de remocaje	Requisitos para el Acceso se aplican a todos los remocadores	Requisitos para el Acceso se aplican a todos los remocadores	45 toneladas de BP como mínimo en el caso de nuevas empresas que soliciten Acceso para brindar el servicio de remocaje. En el caso de que la propuesta de IAN TAYLOR no sea aceptada, el nuevo requerimiento de BP no se aplicaría a las empresas que ya hayan obtenido Acceso para brindar el servicio esencial de remocaje en el Terminal Portuario de Paita.

87. Finalmente, IAN TAYLOR solicita que se modifique la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN en el extremo que regula el Bollard Pull del REA de TPE, especificando que el Bollard Pull total del terminal será de 88.04 toneladas, sin especificar que proporción del mismo será exigible a cada remocador. Asimismo, plantea como solución adicional la no exigencia del requerimiento de Bollard Pull que fuera aprobado por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN a las empresas que ya cuentan con acceso y vienen prestando el servicio de remocaje en el TPP.



- Sobre el sistema de seguridad Fi-Fi 1

88. Mediante escrito S/N del 26 de agosto de 2016, IAN TAYLOR emite comentarios sobre el Oficio V.200-1597 DICAPI del 19 de julio de 2016 que contiene la opinión técnica de la DICAPI (Autoridad Marítima) sobre el Estudio de Maniobras y sus implicancias en la propuesta de modificación del REA de TPE.

89. Al respecto, IAN TAYLOR precisa que de acuerdo con las regulaciones de lucha contra incendio emitidas por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), tomando como referencia los convenios, códigos y regulaciones emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación Nacional de Protección contra el Fuego (NFPA), los requerimientos para la clasificación del Sistema Externo de Lucha Contra Incendio 1 (External Fire Fighting 1 / FI-FI 1) son los siguientes:

1. Número de Monitores: 2
2. Capacidad de los Monitores: 1200 m³/h
3. Número de Bombas: 1 o 2
4. Capacidad Total de la o las bombas: 2400 m³/h
5. Longitud del chorro: 120 m
6. Altura del chorro: 45 m

90. En ese sentido, IAN TAYLOR señala que de acuerdo con estos criterios, para que una bomba contra incendio tenga la capacidad arriba indicada, se requiere de un tamaño de motobombas que solo podrían ser instaladas en salas de máquinas de remolcadores especialmente diseñados para poder recibir estos equipos, cuya eslora tenga entre 28 y 30 metros y cuente con una manga de entre 10 y 12 metros, normalmente teniendo estos remolcadores una fuerza de tracción (Bollard Pull) de 60 toneladas como mínimo.

91. Asimismo, IAN TAYLOR afirma que no es posible instalar equipos FI-FI 1 en remolcadores de 45 Bollard Pull que no han sido diseñados y construidos para recibir tales equipos. En efecto, señala que no es posible que en un remolcador de 45 toneladas de Bollard Pull se pueda instalar un sistema contra incendio certificado Fi-Fi 1, ya que dichas naves no están preparadas –en cuanto a sus dimensiones y características de diseño, para tales equipos. Agrega que los remolcadores de 45 toneladas de Bollard Pull vienen equipados, según diseño de fábrica, con sistemas contra incendios de máximo 300 m³/h.

92. En ese sentido, IAN TAYLOR señala que existe una contradicción entre el Bollard Pull requerido para condiciones normales en el Estudio de Maniobras y la capacidad de los remolcadores de 45 Bollard Pull para albergar los equipos contra incendios FI-FI 1.

93. Por otra parte, IAN TAYLOR incide en que la exigencia de remolcadores con equipos contra incendio FI-FI 1, constituiría un traslado de la responsabilidad hacia los usuarios intermedios por parte del Concesionario, de proveer tales sistemas para prestar apoyo a los usuarios del terminal, hecho que incumpliría las disposiciones de la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2011-APN/DIR que aprueba la Norma Técnico Operativa para la Prestación del Servicio Portuario Básico de Remolcaje en las Zonas Portuarias (en adelante, la "Norma Técnica"), emitida por la Autoridad Portuaria Nacional.

94. En efecto, considera que la exigencia de contar con un sistema contra incendios clase FI-FI tipo 1 contraviene lo dispuesto en la RAD N° 008-2011-APN/DIR. Así, señala que de la lectura del artículo 8.7 de la citada norma se desprende que: i) el uso de remolcadores con



"Artículo II.-Glosario de Términos

98. Asimismo, el Decreto Supremo Nº 015-2014-DE, Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147 define los estudios de maniobra como:

(Enfasis agregado)

"ambiente acuático,"

9) Evaluar y aprobar los estudios de maniobra para las instalaciones en el medio acuático, para velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio

(...)

Son funciones de la Autoridad Marítima Nacional:

"Artículo 5º.- Funciones de la Autoridad Marítima Nacional
Las funciones que realiza la Autoridad Marítima Nacional dentro del ámbito de su competencia se efectuarán con eficiencia y transparencia coadyuvando al desarrollo competitivo de las actividades de transporte, comerciales, turísticas y de otros sectores que se realizan en el medio acuático.

97. De manera previa a la emisión de opinión sobre el fondo de la cuestión, consideramos relevante hacer referencia a las competencias de la DICAPI en lo relacionado con la aprobación de estudios de maniobras de instalaciones portuarias. Así, conforme a lo dispuesto por el artículo 5º del Decreto Legislativo Nº 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su Reglamento; la Autoridad Marítima Nacional tiene, entre otras funciones, la evaluación y aprobación de los estudios de maniobra de las instalaciones en el medio acuático, incluidas las instalaciones portuarias sujetas a la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN):

a) **Cuestión Previa: Sobre las competencias de DICAPI:**

III.4 Sobre el Análisis del recurso de reconsideración

96. Finalmente, IAN TAYLOR señala que de acuerdo al artículo 692 del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147 (D. S. Nº 015-2014-DE), los aspectos de seguridad portuaria no forman parte del contenido de los Estudios de Maniobras, por lo que dicho estudio se excede al exigir dicho sistema contra incendio.

95. De otro lado, agrega que esto es incompatible con el artículo 64 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (D.S. Nº 003-2004-MTC), por el que se señala que es el administrador portuario el responsable en las áreas comunes del puerto respecto de los servicios portuarios generales como el servicio contra incendio en naves a fote, por lo que no es válido trasladar esa responsabilidad a los usuarios intermedios a través del REA de TPE.

sistema contra incendios operativo es obligatorio solo en el caso que se realice una maniobra de remolque de un buque tanque petrolero, gasero o quimiquero; ii) no se exige un tipo específico de sistema contra incendios, como sucede en todos los terminales o puertos que reciben carga general o contenedorizada, tales como el Callao, Mataraní, Salaverry, Pisco, lo donde esta exigencia no existe. Precisa que el TPF no cuenta con áreas para manipulación de hidrocarburos y derivados ni quimicos, por lo que no se realizan maniobras de remolcaje en buques petroleros, gaseros ni quimiqueros, por tanto, no se justifica que se exija contar con sistema contra incendio de tipo FI-FI 1.



Para los efectos de la aplicación del Reglamento se entiende por:

(...)

83. Estudio de maniobra.- Documento técnico que contiene la descripción de detalle de las maniobras que efectúa una nave para ingresar, permanecer y salir de una instalación portuaria, determinando las restricciones existentes en directa relación con la seguridad de la navegación e instalaciones."

99. En la misma línea, el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 establece en su artículo 691º la obligatoriedad que las instalaciones portuarias sujetas la LSPN, cuenten con un estudio de maniobras aprobado por DICAPI, el mismo que deberá contener los lineamientos que establece el artículo 692º de dicho Reglamento:

"Artículo 691.- Estudio de maniobra

Las instalaciones portuarias, amarraderos a boyas o unidades flotantes de almacenamiento, carga y descarga de hidrocarburos, gases y sustancias químicas, deben contar con un estudio de maniobras acorde a sus características particulares y las condiciones climáticas del área, el cual es evaluado y aprobado por la Dirección General. (Énfasis agregado)

Artículo 692.- Lineamientos y criterios del estudio de maniobras

El estudio de maniobras sigue los siguientes lineamientos y criterios:

- a. Antecedentes generales.
- b. Área de operación.
- c. Características oceanográficas y meteorológicas del área de operación.
- d. Descripción de condiciones de calma, condiciones normales y extremas.
- e. Condiciones que afecten la maniobrabilidad de las naves.
- f. Maniobras.
- g. Naves que maniobran, descripción de las maniobras para las naves de dimensiones tipo, mínimas y máximas (diurna y nocturna).
- h. Procedimientos para las maniobras y pruebas.
- i. Procedimientos en caso de fallas y emergencias.
- j. Medios de apoyo para el ingreso, permanencia y salida de las naves.
- k. Metodología de cálculo para la determinación de la capacidad de tracción (Bollard pull) requerida por los remolcadores.
- l. Permanencia de naves en boyas, amarradero o atracadero.
- m. Determinación de las condiciones meteorológicas, oceanográficas y de falta de apoyo que constituyan límites o condiciones inseguras.
- n. Conclusiones generales y restricciones."

100. En línea con el marco normativo antes señalado, resulta claro que corresponde a DICAPI aprobar los Estudios de Maniobra, en ejercicio de las competencias asignadas por el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1147, siendo por lo tanto, un documento de obligatorio cumplimiento para las instalaciones portuarias para el correcto desarrollo de las operaciones portuarias y el cuidado de la vida humana y el medio ambiente acuático.

b) Sobre la opinión técnica de DICAPI con respecto a la consulta del Regulador:

101. Mediante Oficio N° 0536-2016-JCP-GSF-OSITRAN, OSITRAN solicitó la opinión técnica de DICAPI, en virtud de las mencionadas competencias atribuidas por el Decreto Legislativo N° 1147 y su Reglamento, en relación con los aspectos de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN sobre los cuales TPE y el usuario intermedio IAN TAYLOR han interpuesto recursos de reconsideración.



adjunta:

104. En ese contexto, las preguntas formuladas por OSITRAN a DICAPI se presentan en la tabla

Artículo 3. El incumplimiento a lo prescrito en el párrafo antedicho será motivo de la anulación de la presente resolución, reservándose la Autoridad Marítima el derecho a tomar las acciones que estime conveniente en salvaguarda de la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente.”

Artículo 2. Las maniobras a efectuarse en el Terminal Portuario Euroandinos de Paita se encuentran restringidas a lo indicado en el Estudio de Maniobras y el Cuadro Resumen del Estudio de Maniobras aprobado por la Autoridad Marítima, cuyo Anexo forma parte de la presente Resolución.

103. Lo indicado por DICAPI resulta concordante con lo resuelto al momento de expedirse la resolución que aprobó el Estudio de Maniobras vigentes del TPP (Resolución Directoral N° 0846-2015 MGP/DGCG), en cuyos artículos 2 y 3 se indican la obligatoriedad del Estudio, así como que el mismo debe ser acatado, bajo apercibimiento de aplicarse las consecuencias legales correspondientes:

Por consiguiente, bajo estas atribuciones, informo a Ud. que el Estudio de Maniobras del Terminal Portuario Euroandinos – Paita, ha sido aprobado con Resolución Directoral N° 0846-2015 MGP/DGCG de fecha 12 de noviembre del 2015, en base a la validación metodológica al expediente presentado y a la validación operacional efectuada por la Junta Evaluadora presidida por el Capitán de Puerto de la jurisdicción, en el cual se encuentra la instalación, consistente en maniobras efectivas al muelle y con los medios de apoyo considerados.”
(Enfasis agregado).

“Al respecto, como es de su conocimiento, esta Autoridad Marítima Nacional conforme al marco normativo vigente y al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, en su artículo 691°, establece que las instalaciones portuarias y otros deben contar con un estudio de maniobras acorde a sus características particulares y las condiciones climáticas del área, el cual es evaluado y aprobado por esta Dirección General; en tal sentido, se considera de obligatorio cumplimiento.”

102. Mediante Oficio V.200-1597-DICAPI del 19 de julio de 2016, DICAPI emitió opinión técnica en relación con las consultas formuladas por el Regulador. En ese sentido, DICAPI absolvió las consultas en el marco de su competencia, enfatizando la obligatoriedad que, de acuerdo con el artículo 691° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, las instalaciones portuarias deben contar con un estudio de maniobras acorde a sus características particulares y las condiciones climáticas del área; asimismo, señaló que el Estudio de Maniobras de TPE fue validado metodológica y operacionalmente por la Junta Evaluadora de la jurisdicción:

Tabla 5. Consultas formuladas a DICAPI sobre el Estudio de Maniobras de TPE

PREGUNTA	CONSULTA OSITRAN
Nº 1	¿Cuál es la potencia mínima de tiro a punto fijo requerida para cada operación de remolcaje en el Terminal Portuario de Paíta en condiciones normales: 44.02 o 60 toneladas?
Nº 2	¿Cuál debe ser la distribución de potencia mínima requerida para las operaciones de remolcaje considerando el empleo de dos remolcadores según el Estudio de Maniobras?
Nº 3	¿El empleo de sistemas contra incendio certificados Fi-Fi 1 es una recomendación del Estudio de Maniobras, de implementación opcional, o una obligación?

Fuente: Oficio Nº 536-2016-JCP-GSF-OSITRAN.

105. A continuación se citan las respuestas brindadas por DICAPI a las consultas formuladas por OSITRAN:

Tabla 6. Opinión Técnica de DICAPI sobre la consulta del Regulador

PREGUNTA	OPINIÓN TÉCNICA DICAPI
Nº 1	"De acuerdo al estudio de maniobras aprobado bajo Condiciones Normales, la potencia de tiro a punto fijo es 44.02 toneladas."
Nº 2	"Conforme al Estudio de Maniobras aprobado, se determinó que existen dos condiciones requeridas para las operaciones: <ul style="list-style-type: none"> • Condiciones normales.- Operaciones durante la cual se debe contar con DOS (2) remolcadores cuya potencia conjunta mínima sea de 44.02 toneladas de bollard pull distribuidas proporcionalmente. • Condiciones límites.- Operaciones durante la cual se debe contar con DOS (2) remolcadores cuya potencia conjunta mínima sea de 119.75 toneladas de bollard pull distribuidas proporcionalmente."
Nº 3	"Conforme al Estudio de Maniobras aprobado, la implementación y el uso de este tipo de sistema contra incendio a bordo de los remolcadores, para el caso en mención su implementación es de cumplimiento obligatorio, por lo que está considerado dentro del Plan de Emergencias, como primera medida de contención en caso de producirse un incidente que implique la utilización de este tipo de sistema de lucha contra incendio."

Fuente: Oficio V.200-1597-DICAPI, del 19 de julio de 2016.

106. De la lectura conjunta de los párrafos citados y las respuesta de DICAPI a las consultas formuladas por el Regulador se concluye lo siguiente:

- Toda instalación portuaria debe contar con un estudio de maniobras, evaluado, validado metodológica y operativamente y aprobado por DICAPI. Por lo tanto, su cumplimiento es obligatorio de acuerdo al Decreto Legislativo Nº 1147 y su Reglamento.
- El Estudio de Maniobras de TPE determinó que existen dos condiciones requeridas para las operaciones: condiciones normales y condiciones límite.

Según el artículo 10° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, son causales de nulidad:

"Artículo 10.- Causales de nulidad
 Son vicios del acto administrativo, que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes:

1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias.
2. El defecto o la omisión de alguno de sus requisitos de validez, salvo que se presente alguno de los supuestos de conservación del acto a que se refiere el Artículo 14.
3. Los actos expresos o los que resulten como consecuencia de la aprobación automática o por silencio administrativo positivo, por los que se adquiere facultades, o derechos, cuando son contrarios al ordenamiento jurídico, o cuando no se cumplen con los requisitos, documentación o tramites esenciales para su adquisición.
4. Los actos administrativos que sean constitutivos de infracción penal, o que se dicten como consecuencia de la misma."



110. La modificación del inciso (a), Sub Sección 2.5, Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, establece el tipo de remodeladores –entiéndase el tipo de tecnología de propulsión de los remodeladores- que serán exigidos para brindar el servicio de remolaje en el Terminal Portuario de Paíta. La Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN se sustentó en las recomendaciones del Informe N° 025-16-GSF-GAJ-OSITRAN que determinó que los remodeladores del TFP deberían contar con propulsión de tipo convencional o Azimuth Stern Drive (ASD).

• Sobre el tipo de remodeladores

109. En la presente sección se analizan los argumentos de los recursos de reconsideración interpuestos por TPE y el usuario intermedio IAN TAYLOR contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.

c) Análisis del recurso de reconsideración parcial interpuesto por TPE y del recurso de reconsideración interpuesto por IAN TAYLOR, contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.

108. Considerando lo expuesto por DICAPI, se evaluarán los argumentos de los recursos de reconsideración interpuestos por TPE e IAN TAYLOR contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.

107. Cabe precisar que, en relación al Estudio de Maniobras, OSITRAN no tiene competencia alguna para modificar o inaplicar lo aprobado por DICAPI. Asimismo, en línea con lo señalado anteriormente, DICAPI es la autoridad competente para velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático, por lo que aprueba los Estudios de Maniobra. En ese sentido, cualquier pronunciamiento de OSITRAN que implique inaplicar el Estudio de Maniobra constituiría un acto administrativo sujeto a nulidad¹⁰.

- o La implementación y uso de sistemas contra incendios certificados FI-FI 1 es de cumplimiento obligatorio por cuanto esta considerada en el Plan de Emergencias de TPE, como primera medida de contención de incendios.
- o El Estudio de Maniobras de TPE estableció la cantidad de remodeladores necesarios para las maniobras de atraque y desatraque y el reparto de la potencia total por maniobra de manera proporcional entre los mismos. En otros términos, los remodeladores necesarios por maniobra son dos (2), los cuales deben desarrollar una potencia conjunta de 119.75 toneladas repartida proporcionalmente; por lo tanto, la potencia mínima por remodelador es de 60 toneladas de Bollard Pull.

111. Al respecto, TPE solicitó en su Recurso de Reconsideración que el Regulador acoja las conclusiones del Estudio de Maniobras de TPE, el cual determinó que los remolcadores a ser empleados en el Terminal Portuario de Paíta deban ser de tipo Azimutal. Precisa que esta disposición se fundamentó en el resultado de los ejercicios de simulación de maniobras de atraque y desatraque de remolcadores de propulsión convencional, ASD y cicloidal de acuerdo con los parámetros indicados en la Ilustración 1:

Ilustración 1. Detalle de los Ejercicios de Simulación Maniobras Atraque y Desatraque

Ejercicio	Cantidad	Tipo	Tonelaje	Buque Modelo	Maniobra	Viento	Corriente
No.1	2	ASD	60	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	0 knts	0 knts
No.2	2	Cicloidal	55	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	0 knts	0 knts
No.3	2	Convencional	50	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	0 knts	0 knts
No.4	2	Convencional	46	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	0 knts	0 knts
No.5	2	ASD	60	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	15 knts SO	0 knts
No.6	2	Cicloidal	55	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	15 knts SO	0 knts
No.7	2	Convencional	50	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	15 knts SO	0 knts
No.8	2	ASD	60	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	20 knts SO	0 knts
No.9	2	Convencional	50	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	15 knts SO	0.2 knts E
No.10	2	Convencional	50	Contenedor Panamax 66,700 Tons (289m eslora)	Atraque (babor)	20 knts SO	0.2 knts E

knts - nudos de velocidad

SO -Sur oeste

E - Este

Fuente: Estudio de Maniobras de TPE. Anexo 11 "Análisis de requerimiento de fuerza de tiro". (Pág. 35).

112. Sobre este punto, debemos destacar que los resultados de los ejercicios de simulación de maniobras que forman parte del Estudio de Maniobras de TPE, según se muestra en la ilustración precedente; determinaron que los remolcadores de mejor desempeño son el de tipo ASD y el Cicloidal, de 60 y 55 toneladas de Bollard Pull, respectivamente. A continuación, la ilustración 2 muestra el desempeño de los diferentes remolcadores empleados, en donde se puede apreciar que las maniobras de los ejercicios N° 7 y N° 10, que corresponden a un remolcador convencional de 50 toneladas de Bollard Pull, no fueron exitosas en su propósito de atracar la nave en el amarradero.

Ilustración 2. Matriz de Evaluación de Ejercicios de Simulación*

11 Cabe destacar que a la fecha de realización del Estudio de Maniobras de TPE, en noviembre de 2015, aún no se encontraba concluida la Ampliación del Canal de Panamá, cuya finalización se dio recién el 26 de junio de 2016. La Ampliación del Canal de Panamá originó la nueva denominación de naves mercantes "NEO PANAMA", capaces de emplear el canal ampliado, las cuales según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), son naves de diseño de 366 metros de eslora y 49 metros de manga. Este cambio en el entorno naviero interregional implica que en el futuro las naves que podían arribar a puertos peruanos -y al Puerto de Paíta en particular- serán de mayores dimensiones al promedio actual, por esta razón en el futuro podría incrementarse la demanda de mayor potencia en los remolcadores portuarios.



Tipo de carga		Esloza total (m)	
Buque mayor	Contenedores	294.00	Contenedores
Buque mayor 2	Contenedores	273.00	Contenedores
Naves granleras y polivalentes	Amarradero 1A	177.00	Polivalente
Nave tipo Amarradero 1A	Contenedores	174.00	Contenedores

Tabla 7. Tipos de naves a ser recibidas en el Terminal Portuario de Paíta.

13. Tal como se puede apreciar, en función de los resultados de la simulación antes señalados, el Estudio de Maniobras de TPE aprobado por DICAPI concluye que la tecnología de propulsión de los remolcadores debe ser de tipo azimutal. Ello obedece a la necesidad de apoyar las maniobras de atraque y desatraque de naves de alto bordo. En efecto, el Estudio de Maniobras identificó el tipo de nave que será atendida en los principales muelles del terminal¹², entre las que destacan las naves portacontenedores que cuentan con gran área lateral expuesta al viento, las olas y las corrientes marinas, las cuales serán recibidas en el muelle 1B y el muelle marginal No 2:

* El remolcador de 50 toneladas es uno de tipo convencional de doble hélice y el de 60 toneladas es de tipo ASD. Fuente: Estudio de Maniobras de TPE. Anexo 11 "Análisis de requerimiento de fuerza de tiro", (Pág. 36).

MUY BIEN: 4 pts
 NORMAL: 3 pts
 REGULAR: 2 pts
 DIFÍCIL: 1 pt
 INCOMPLETO: 0 pt

Variables Relevantes	60 T	55 T	50 T
EJERCICIO#1	MUY BIEN (4)		
EJERCICIO#2		NORMAL (3)	
EJERCICIO#3			REGULAR (2)
EJERCICIO#4			DIFÍCIL (1)
EJERCICIO#5			
EJERCICIO#6		REGULAR (2)	
EJERCICIO#7			INCOMPLETO (0) (Buque Encayó)
EJERCICIO#8	DIFÍCIL (1)		
EJERCICIO#9			NORMAL (3)
EJERCICIO#10			INCOMPLETO (0) (Buque Encayó)
PUNTAJE TOTAL			
1			(Maniobras de Alto Riesgo)

Eslora entre perpendiculares (m)	279.00	259.00	168.00	165.00
Manga (m)	32.10	32.10	26.20	26.20
Puntal (m)	23.20	22.10	14.40	16.2
DWT	60,000	50,000	30,000	27,000
Calado a máxima carga (m)	12.10	12.00	9.50	9.20
Área lateral expuesta (m2)	8,355.48	7,455.63	2,560.00	2,750.00

Elaboración Propia.

Fuente: Estudio de Maniobras de TPE. Pág. 45.

114. Debemos señalar que el Estudio de Maniobras establece las maniobras de atraque y desatraque a ser realizadas por las naves que realicen operaciones en el terminal. En tales maniobras se identifican las actividades de apoyo que realizan los remolcadores en asistencia a las maniobras. En efecto, en las pp. 53-64 del Estudio de Maniobras se presentan diagramas esquemáticos que muestran las funciones de los remolcadores, tanto en maniobras de atraque como de desatraque de una nave tipo en los amarraderos 1A, 1B y Muelle Marginal N° 2, por lo que, dada la complejidad de tales maniobras, se requiere de la participación de remolcadores de alta maniobrabilidad y potencia de tiro. Así, se determinó que la cantidad y tipo de remolcadores necesarios para cada maniobra en el terminal es de dos (2) remolcadores azimutales.

115. Asimismo, debemos precisar que el literal (c) del numeral 2, "Descripción de las maniobras de amarre y desamarre" de la Sección V, "Maniobras de Amarre, Desamarre y Permanencia" del Estudio de Maniobras (pág. 66) establece el requerimiento específico de la tecnología de propulsión azimutal en los remolcadores:

"c. Descripción del uso de remolcadores, indicando su posición durante la maniobra; asimismo señalar el tipo de remolcador.

Para el muelle 1-B y el muelle 2 los cuales están dedicados a las naves portacontenedores de alto bordo, se deberá emplear 2 remolcadores azimutales de un mínimo de 60 Bollard Pull cada uno..."

(Énfasis agregado).

116. A mayor abundamiento y ante una consulta formulada por el Regulador, mediante Oficio N° V.200-1597 del 21 de julio de 2016, DICAPI precisó que la cantidad de remolcadores a ser empleados en el Terminal Portuario de Paita es de dos (2):

"ii.- ¿Cuál debe ser la distribución de la potencia mínima requerida para las operaciones de remolcaje considerando el empleo de dos remolcadores según el Estudio de Maniobras:

Conforme al Estudio de Maniobra aprobado, se determinó que existen dos condiciones requeridas para las operaciones:

- *Condiciones normales.- Operaciones durante la cual se debe contar con DOS (2) remolcadores cuya potencia conjunta mínima sea de 44.02 toneladas de bollard pull distribuidas proporcionalmente.*
- *Condiciones límite.- Operaciones durante la cual se debe contar con DOS (2) remolcadores cuya potencia conjunta mínima sea de 119.75 toneladas de bollard pull distribuidas proporcionalmente."*

117. Por lo expuesto, se concluye que el Recurso de Reconsideración de TPE, en el extremo en que solicita que los remolcadores a ser empleados en el TPP sean del tipo azimutal, es consistente con el Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI; por lo tanto, corresponde

modificar la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN conforme a lo solicitado en este extremo por el Concesionario.

118. Teniendo en cuenta lo hasta aquí indicado, corresponde referirnos a lo manifestado por IAN TAYLOR en su recurso, en el cual afirma que no existen argumentos técnicos, que sustenten la necesidad que los remolcadores que operan en el TFP sean del tipo azimutal. En este sentido, IAN TAYLOR señala que tal como lo establece la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, los requisitos de acceso para los remolcadores deben incluir a los remolcadores de propulsión convencional.

119. Al respecto, sobre lo afirmado por IAN TAYLOR, debemos señalar que como consecuencia de la evaluación realizada por DICAPI para la aprobación del Estudio de Maniobras, se ha determinado la complejidad y dificultad de las maniobras de atraque y desatraque de naves de alto bordo en los muelles 1B y 2, especialmente en el caso de naves portacontenedores de gran pared lateral expuesta al viento, las corrientes y la fuerza de las olas. Esta situación conduce a la exigencia por el Estudio de Maniobras de remolcadores de alta maniobrabilidad y potencia de tiro para la realización de operaciones de manera segura e ininterrumpida, tanto en condiciones normales como en condiciones límite. En virtud de lo anterior, se concluye que el argumento de IAN TAYLOR en el extremo que solicita que los remolcadores del terminal no sean de tipo azimutal, no es aceptado debido a que no tiene sustento en el Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI.

- **Sobre el requerimiento de Bollard Pull**

120. La modificación del inciso (a) de la Sub Sección 2.5, Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE dispuesta por la Resolución Nº 023-2015-CD-OSITRAN, estableció que el Bollard Pull requerido a los remolcadores del terminal es de 45 toneladas, que corresponde a la potencia de tiro requerida en condiciones normales. Sin embargo, el Estudio de Maniobras de TPE, aprobado por DICAPI, establece en la Sección VI "Conclusiones y Restricciones" (pág. 77) lo siguiente:

"SECCIÓN VI

CONCLUSIONES Y RESTRICCIONES

(...)

2. Recomendaciones.

Para las maniobras de amarre o desamarre de los muelles Nº 1-B y el terminal de contenedores Nº 2, será de necesaria utilización dos remolcadores con un mínimo de 60 Bollard Pull cada uno.

Esto es en atención a las constantes rachas de vientos fuertes que se experimentan en el puerto.

Es de necesaria atención que las naves porta-contenedores cuentan con una gran área lateral expuesta al viento, máxime si tienen contenedores estibados sobre cubierta." (Enfasis agregado).

121. Asimismo, debemos señalar que el Estudio de Maniobras en su Sección IV "Condiciones de Calma y Límite para Ejecución de Maniobra / Requerimiento de Remolcadores" (pp. 50-51) identificó algunas situaciones y factores que inciden en la determinación del Bollard Pull total y la cantidad de remolcadores necesarios para la asistencia a las naves:



"Para la decisión sobre el número y Bollard Pull de los remolcadores se debe tomar en cuenta que en la etapa que comprende la parte final de la maniobra de amarre, el barco está prácticamente parado en el agua, así como en el momento de hacerle el giro de 360 grados y/o cuando está aproximándose al muelle. En esa situación, el barco está muy restringido en su posibilidad de maniobra y no puede compensar las fuerzas del viento y la corriente. Los remolcadores tienen que asistirlo completamente.

La fuerza total que actúa en un barco puede, en teoría, ser compensada por los remolcadores cuando la fuerza de tracción equivale a las fuerzas totales del viento, la corriente y las olas. Sin embargo, hay algunos factores importantes que deben tomarse en consideración:

- Los remolcadores deben tener suficiente reserva de potencia para empujar o jalar un barco contra el viento y corriente o para parar su deriva con suficiente rapidez.
- Los remolcadores no siempre empujan o jalan un barco en ángulos rectos. Durante la maniobra de arribo o zarpe, el barco puede tener algo de movimiento adelante o hacia atrás. Los remolcadores tratarán de mantener su posición y al barco controlado, y por ello usarán la potencia de sus máquinas en la dirección del movimiento del barco, a expensa de las fuerzas para empujar o jalar. Lo mismo ocurre en situaciones donde hay corrientes y existe una velocidad relativa a través del agua.
- La fuerza de tracción disponible, puede, debido al desgaste o al casco sucio, no ser el 100% a toda máquina si se compara con las pruebas originales que determinaron las fuerzas de tracción en bita.
- Los remolcadores de proa o popa frecuentemente no pueden jalar o empujar a toda máquina simultáneamente, aun cuando se considere cuidadosamente la fuerza de tracción necesaria adelante o atrás, especialmente si se toma en cuenta la posibilidad de movimientos de guiñada ocasionados por el viento y/o la corriente o por el trimado.
- El chorro de agua de la hélice de los remolcadores que están trabajando con cabo de maniobra, puede impactar en el casco del barco, disminuyendo la efectividad de la maniobras de jalado. Esto podría controlarse hasta cierto punto mediante la corrección de la longitud del cabo de maniobra y el ángulo de remolque.

Es así que, cuando se calcula la fuerza del viento, corriente y olas actuando sobre un barco, se debe tomar un factor de seguridad específico a favor de la fuerza de tracción requerida.

Estamos incluyendo un análisis comparativo de los requerimientos de fuerza de tiro para remolcadores, obtenido mediante diferentes situaciones estudiadas en un simulador de maniobras.

Los cálculos de los diferentes métodos arrojan la necesidad de que el mínimo Bollard Pull es de 60, para los dos remolcadores requeridos, dadas las características de las naves por atender y las continuas rachas de viento que se experimentan en la zona..."

(Énfasis agregado).

122. Como se puede apreciar, el Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI establece que el requerimiento para las operaciones de atraque y desatraque en los muelles 1B y 2 es de 60 Bollard Pull por remolcador como mínimo. El mismo Estudio establece que la cantidad de remolcadores para cada operación es de dos (2) remolcadores, con lo cual la potencia

conjunta de remolcaje es de 120 toneladas de Bollard Pull, distribuida en proporciones iguales.

123. No obstante lo expuesto, una lectura concordada entre la precisión realizada por DICAPI citada en la sección precedente y del mismo Estudio de Maniobras, nos lleva a concluir que las condiciones límite también son condiciones operacionales válidas, con lo cual se deriva que cada remolcador con acceso aprobado al terminal deberá estar preparado para operar tanto en condiciones límite como en condiciones normales. Siendo ello así, la propuesta de modificación del REA de TPE en este extremo, es consistente con las disposiciones del Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI, por lo que corresponde modificar la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN en el sentido solicitado por el Concesionario.

124. Por otra parte, en su Recurso de Reconsideración contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN, IAN TAYLOR afirma que el requerimiento de 60 toneladas de Bollard Pull, repartidos proporcionalmente, no tiene sustento técnico. IAN TAYLOR fundamenta su argumento en el hecho que en la actualidad la potencia de tiro conjunta de los dos remolcadores que operan en el TPP es de 90 toneladas, repartidas en 58 y 32 toneladas, respectivamente. Asimismo, esta diferencia de potencia entre ambos remolcadores no constituye una limitación durante la distribución de funciones de apoyo a las maniobras de remolcaje:

(...)
"Por otro lado, es de precisar que, según la información que hemos recabado del Capitán Nicolás Miloslavish, práctico experto en el área, actualmente el servicio de remolcaje en el TPE es prestado con un remolcador de 58 toneladas de Bollard Pull y otro de 32 toneladas de Bollard Pull. Sumando ambas potencias, se obtiene el Bollard Pull necesario para atender a naves de 294 metros de largo de eslora. Bajo estas circunstancias, la eficiencia de la maniobra está basada en la correcta distribución de los remolcadores. Es por ello que, los prácticos colocan el remolcador de más potencia en la popa (donde se concentra el 65% del peso de la nave) y el remolcador de menor Bollard Pull en la proa."
(Enfasis agregado).

125. Sin embargo, a la luz de las conclusiones del Estudio de Maniobras de TPE, se debe precisar que la distribución referida por el Práctico consultado por IAN TAYLOR, que los remolcadores actualmente son asignados a posiciones diferentes durante las maniobras de atraque o desatraque de acuerdo al mayor o menor Bollard Pull de cada uno, consiste en una adecuación del Práctico a las naves disponibles, y no constituye una situación óptima de operación en el sentido que cada remolcador, de manera distinta y superando el mínimo de potencia requerido por el Estudio de Maniobras, pueda participar en la maniobra en cualquierera de las posiciones asignadas por el Práctico, evitando la dependencia sobre el remolcador de mayor potencia que asumiría el mayor esfuerzo en la maniobra. El Estudio de Maniobras justamente busca eliminar la dependencia sobre uno u otro remolcador al exigir que la potencia de cada remolcador sea de 60 toneladas de Bollard Pull como mínimo, con lo cual la solicitud de IAN TAYLOR que la distribución de la potencia total requerida no sea repartida de manera equitativa entre dos remolcadores siempre y cuando ambas sumen 90 toneladas de Bollard Pull, no tiene sustento técnico en el referido Estudio de Maniobras.

126. Por otra parte, IAN TAYLOR también propone que la potencia de tiro obtenida en condiciones normales de 44.02 toneladas sea la requerida a los remolcadores, bajo el supuesto que las condiciones límite rara vez ocurren en el Puerto de Paita. Asimismo, dado



que la potencia de 44.02 toneladas corresponde a toda la potencia requerida por la maniobra, IAN TAYLOR propone que la misma debería repartirse entre dos remolcadores, con lo cual la potencia mínima por remolcador sería menor a 44.02 toneladas de Bollard Pull. Sin embargo, y en virtud de los argumentos previamente evaluados, la solicitud de IAN TAYLOR no se condice con lo establecido en el Estudio de Maniobras, dado que impediría que los remolcadores puedan asistir a naves con grandes áreas laterales expuestas al viento en los amarraderos 1-A y Muelle Marginal N° 2 en condiciones límite, en las cuales se requiere una potencia conjunta de 120 toneladas de Bollard Pull.

127. Finalmente, en cuanto a la solicitud de IAN TAYLOR respecto a que el Bollard Pull mínimo de 60 toneladas de la propuesta de modificación del REA de TPE, sea sólo exigible a las nuevas empresas que en adelante soliciten el acceso al TPP y no a aquellas que vienen prestando el servicio de remolcaje en la actualidad, debemos señalar que a la luz de los argumentos analizados, esta propuesta no se encontraría arreglada a lo dispuesto en el Estudio de Maniobras. En efecto, no existe justificación técnica objetiva que permita diferenciar qué empresas deberán cumplir con los nuevos requisitos de Bollard Pull y cuáles no, más aún si se considera que los requerimientos de potencia para las maniobras de atraque y desatraque en el terminal, se han incrementado debido a la ejecución de inversiones del Concesionario que han modificado la configuración de los muelles del TPP. Entre tales modificaciones destaca el nuevo muelle marginal N° 2, para la atención de naves portacontenedores de alto bordo con amplias áreas laterales expuestas al viento, el oleaje y las corrientes. Por lo expuesto, no corresponde aceptar la propuesta de IAN TAYLOR en este extremo.

- Sobre el sistema de seguridad Fi-Fi 1

128. Sobre este punto, debemos precisar que se mantuvo el inciso (e) de la Sub Sección 2.5, Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE lo cual fue señalado por la Resolución N° 023-2015-CD-OSITRAN, por lo que no se incluyó la obligación de que los remolcadores cuenten con un sistema de lucha contra incendio de clase FI-FI 1 con certificación IACS, entre otros aspectos propuestos por el Concesionario.

129. Al respecto, TPE en su recurso de reconsideración solicita que se realice la modificación del inciso (e) de la Sub Sección 2.5, Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE, argumentando que, dado que en el terminal se suele recibir buques con carga inflamable y peligrosa, debe seguirse el Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI, que establece que los remolcadores deberán estar dotados de medios de lucha contra incendio de tipo FI-FI 1.

130. De otro lado, TPE señala que su propuesta de modificación se fundamenta en lo establecido por el Plan de Emergencias de TPE (PETPE) aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional. En virtud de lo anterior, TPE solicita que se modifique la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN a fin de que el mencionado inciso quede redactado en los siguientes términos:

"e. Los remolcadores deberán contar con sistemas de lucha contra incendio de clase FI-FI 1, un sistema contra espuma acoplado a los jets, así como sistema de spray envolvente, con certificación por parte de sociedades clasificadoras de reconocido prestigio, adscritas a la IACS."

131. Sobre el particular, debemos señalar que los Planes de Emergencia se establecen en aplicación de la Resolución de Acuerdo de Directorio RAD N° 003-2006-APN/DIR del 10 de abril de 2006, que aprobó los Lineamientos para la elaboración de los Planes de

Emergencia para Instalaciones Portuarias Especiales (IPE), para casos de incendio, explosión, sismos, inundaciones, tsunamis, derrames y similares. Cabe precisar que dichos Planes de Emergencia de las IPE son aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional.

132. En el presente caso, en virtud de dicha norma, la Autoridad Portuaria Nacional mediante Resolución de Gerencia General Nº 520-2014-APN/GG del 9 de setiembre de 2014, aprobó el Plan de Emergencias de TPE (PETPE). Dicho Plan tiene por objetivo organizar, normar y establecer los procedimientos y acciones para prevenir y controlar las situaciones de emergencia que se puedan presentar en la IPE, garantizando la integridad de las personas, las instalaciones y el medio ambiente, así como la continuidad y pronta recuperación de los servicios portuarios.

133. Así, de acuerdo al PETPE, en su literal (e) del numeral 1) "Incendio – Explosión", sub título "Acciones Iniciales", de la sub sección 5.2 "Situaciones de Emergencia (Clasificación)", de la sección 5 "Medidas de Carácter Físico y Operacional" (pp. 33-34), se determinó el tipo de sistemas contra incendio que deberán poseer los remolcadores que operen en el Terminal Portuario de Paita:

"Procedimientos para emergencias de origen Antroópico que podrían presentarse en la IPE
A continuación se describen los procedimientos que se deben cumplir:

1) INCENDIO – EXPLOSIÓN

(...)

Acciones iniciales

El operador que se encuentre en las cercanías del incendio dará la voz de alarma y pedirá ayuda a los trabajadores más cercanos.

En una explosión es necesario evaluar de inmediato los daños para determinar el riesgo consecuente, tarea que se verá dificultada por otros factores como generación inmediata de un incendio, necesidad de rescatar heridos, etc., por lo que la comunicación de emergencia está orientada a movilizar de inmediato a la Brigada de respuesta inmediata.

a) Identificará el origen del incendio y zona comprometida.

b) El operador, detector de la emergencia, si puede controlar un incendio incipiente, procederá a controlar el fuego, sin exponer su vida.

c) Dada la voz para que se detenga todo trabajo a menos de 100 m. alrededor del área comprometida para que se evacúe al personal.

d) Aun cuando hubiera controlado el incendio, observe la zona afectada y mantenerse prudentemente alejado hasta la llegada de la Respuesta Inicial, que tomará las Acciones de control y extinción.

e) Los remolcadores con sistema de protección contra incendios FI-FI 1, serán alertados para que presten el apoyo que sea requerido.

f) El Jefe de Seguridad dispondrá la emisión de la señal de alarma y procederá a activar la brigada de primera respuesta contra – incendio y disponer el combate del incendio si no ha sido controlado en su fase inicial."

(Enfasis agregado).

134. De lo expuesto hasta este punto, es claro que la exigibilidad de que los remolcadores cuenten con el sistema contra incendio de tipo FI-FI 1, se deriva de una exigencia expresada en el PETPE. A mayor abundamiento, es importante tener en cuenta que lo previsto en dicho Plan es concordante con el Estudio de Maniobras de TPE, el cual en su literal (j) del numeral




2, "Descripción de las maniobras de amarre y desamarre" de la Sección V, "Maniobras de Amarre, Desamarre y Permanencia" (pág. 71 del Estudio de Maniobras) indica que el tipo de sistema contra incendio requerido para el terminal deberá ser el de tipo FI-FI 1, tal como a continuación se cita:

"j. Procedimientos en caso de fallas y emergencias.


(...)

Los remolcadores deberán estar dotados de medios de lucha contra incendio tipo Fi-Fi 1 de acuerdo al siguiente cuadro, asimismo deberán estar dotados de un sistema contra espuma acoplado a los jets, así como sistema de spray envolvente..."
(Énfasis y subrayado agregado).

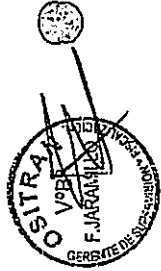


135. De otro lado, debemos señalar que la exigencia de sistemas contra incendio FI-FI 1 implica necesariamente la certificación de clase de los mismos, en los términos de clasificación del referido estándar empleado por las sociedades clasificadoras adscritas a la IACS¹². Cabe precisar que la certificación garantiza la operatividad y confiabilidad del sistema mismo, lo cual es compatible con la práctica portuaria vigente. En efecto, en lo referente a las certificaciones de Bollard Pull exigidas por la normativa vigente a las naves de bandera nacional, se obliga que tales certificaciones sean emitidas por una sociedad adscrita a la IACS¹³.

136. Por otra parte, cabe precisar que, en la actualidad, la exigibilidad de certificación de Clase y de Bollard Pull emitidos por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS forman parte de los requisitos de acceso para remolcadores de acuerdo a los reglamentos de acceso de reciente aprobación por parte de OSITRAN, tales como el REA del Terminal Portuario de Paracas S.A. y el REA de Transportadora Callao S.A, ambos aprobados en el año 2014.



137. En ese sentido, luego de evaluados los argumentos de TPE en su recurso de reconsideración, se concluye, en este extremo, que la exigibilidad de que los remolcadores del TPP cuenten con sistemas contra incendio FI-FI 1, se encuentra fundamentado en el PETPE aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, en el Estudio de Maniobras y que el empleo de certificaciones IACS es un estándar en la industria reconocido inclusive por el Regulador; por lo que corresponde que la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN sea modificada en este extremo en los términos que solicita el Concesionario.



138. De otro lado, en relación a lo afirmado por IAN TAYLOR debemos señalar que el TPP es un terminal multipropósito, por lo que debe estar acondicionado a recibir cualquier tipo de carga, incluyendo la carga transportada por buques petroleros, gaseros y quimiqueros. Asimismo, debemos precisar que el TPP durante su período de operación, contrariamente

¹² Por ejemplo, las Reglas de Clasificación (Rules for Classification: Ships) de la sociedad clasificadora DNV GL, miembro de la IACS, en el Capítulo 2 "Notaciones de Clase" de la Parte 1 "Regulaciones Generales" en su edición de octubre de 2015 (pág. 17) define la clasificación de naves de acuerdo al estándar FI-FI 1 de la siguiente manera: "Fire fighting with active protection, giving it the capability to withstand higher heat radiation loads from external fires." Traducción libre: Protección activa, brindándole la capacidad de resistir mayores cargas de radiación de calor proveniente de fuego exterior.

¹³ El inciso h) del Artículo 616 "Certificados obligatorios para naves de bandera nacional" del Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, establece que las naves de bandera nacional deben poseer un certificado de capacidad de tracción (Bollard Pull), expedido por la Dirección General para los remolcadores, que tiene carácter permanente mientras el remolcador no realice modificaciones estructurales y mantenga las máquinas principales y auxiliares con las que contaba al momento de la prueba. La expedición de este certificado puede ser delegada a una sociedad clasificadora miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) que cuente con convenio con la Dirección General.

141. Dicho ello, debemos señalar, tal como se ha precisado previamente, que la exigibilidad del uso del sistema contra incendio de tipo FI-FI 1 no deriva de la aplicación de la RAD Nº 008-2011-APN/DIR, sino de lo que expresamente señala el PETPE, el cual sustenta su incorporación en el Estudio de Maniobras de TPE. En ese sentido, no corresponde en la presente evaluación determinar si dicha RAD es aplicable o no al presente caso, dado que

40. Como se puede apreciar, en el periodo 2013-2015 se registró el arribo de 45 las naves tanqueras y químiqueras al TPP las cuales representan el 3% del total de naves atendidas. En lo referente al riesgo de incendio-exposición, también debe considerarse como susceptibles a las naves graneleras que transportan carga peligrosa, las naves portacontenedores que poseen instalaciones de suministro eléctrico para carga refrigerada y, en general, cualquier nave que sea susceptible de sufrir deflagraciones de cualquier índole de origen, sea por eventos de la naturaleza como androgénicos.



Fuente: Declaración Estadística OSITRAN.

TIPO DE NAVE	2013	2014	2015	TOTAL PERÍODO	
Portacontenedor	357	391	347	1,095	74%
Mercadería General	39	46	30	115	8%
Granelero	35	35	58	128	9%
Tanque-Químico	17	16	12	45	3%
Investigación - Científico	0	0	2	2	0%
Pesquero	20	21	36	77	5%
Pasajeros	1	0	0	1	0%
Otras Naves	7	5	11	23	2%
Total	476	514	496	1,486	100%

Tabla 8. Atención según tipo de nave en el Terminal Portuario de Paíta.

139. En ese sentido, debemos señalar que el TPP es un terminal que puede y ha venido recibiendo embarcaciones como buques petroleros, gaseros y químiqueros. En la tabla siguiente se presenta estadísticas de atención de naves en el TPP, según su tipo durante el periodo 2013-2015:

a lo afirmado por el usuario intermedio, si ha registrado arribo de naves petroleras, gaseras y químiqueras, además de naves portacontenedores, las cuales también son susceptibles de sufrir incendios.

la exigibilidad del referido sistema contra incendio no deriva de dicha norma, sino de lo establecido en el propio PETPE.

142. Respecto al diseño de los remolcadores para efecto de la implementación del sistema FI-FI 1, debemos señalar que justamente lo que exige el mencionado Estudio de Maniobras de TPE es que los remolcadores sean más potentes, de 60 toneladas de Bollard Pull como mínimo y no de 45 toneladas en condiciones normales según afirma IAN TAYLOR, con lo cual, cumpliendo este requerimiento, no habría ningún inconveniente técnico para que los remolcadores sean equipados con dicho sistema.
143. Finalmente, respecto a lo señalado por IAN TAYLOR sobre que el Estudio de Maniobras de TPE incluye aspectos de seguridad que la normativa no prevé, debemos señalar que dicho Estudio es de obligatorio cumplimiento para los Usuarios Intermedios, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1147, su Reglamento y resolución que aprobó el Estudio de Maniobras. En ese sentido, el Regulador no tiene competencia para cuestionar, evaluar la legalidad o inaplicar el referido Estudio, en concordancia con el artículo 41-A de la LPAG¹⁴.
144. Por lo anterior, en virtud de los aspectos evaluados en los numerales precedentes, se considera que el Recurso de Reconsideración de IAN TAYLOR en el extremo que cuestiona la exigencia de sistemas Fi-Fi 1 con certificación IACS en el REA de TPE no es consistente con lo establecido tanto por el Estudio de Maniobras y el Plan de Emergencia de TPE.

- **Sobre la restricción de espacio de amarradero**

145. La Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN que modificó el REA de TPE determinó que no existían restricciones de espacio para el uso de amarradero por los remolcadores, denegándose la solicitud del Concesionario en el extremo que sostuvo que sí existen tales restricciones de espacio por lo cual la cantidad de remolcadores que pueden acoderarse en el amarradero 1C es de dos (2) remolcadores. Esta conclusión se fundamentó en que a juicio del Regulador, TPE no había justificado adecuadamente la supuesta necesidad que los remolcadores permanezcan en un determinado amarradero, en constante alerta de emergencias cuando dichos remolcadores no se encuentren brindando servicios a las naves. Asimismo, el Regulador señaló que el mismo estado de alerta y rapidez de respuesta podría mantenerse con los remolcadores fondeados en las inmediaciones del terminal y no necesariamente ubicados en el amarradero 1C.
146. Al respecto, TPE en su recurso de reconsideración señaló que dada las restricciones de espacio a considerarse en la evaluación de las solicitudes de acceso, es decir, los espacios de amarre para remolcadores en el terminal son limitados y, considerando las indicaciones del Estudio de Maniobra, todo remolcador asignado al puerto (entiéndase, con acceso aprobado) deberá permanecer en su amarradero en constante vigilancia radial y con la dotación apta para la atención de servicios de remolcaje y de emergencias. Por su parte, IAN TAYLOR coincide con las conclusiones de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, y

¹⁴ Artículo 41-A.- Validez de actos administrativos de otras entidades y suspensión del procedimiento

Salvo norma especial, en la tramitación de procedimientos administrativos las entidades no pueden cuestionar la validez de actos administrativos emitidos por otras entidades que son presentados para dar cumplimiento a los requisitos de los procedimientos administrativos a su cargo. Tampoco pueden suspender la tramitación de los procedimientos a la espera de resoluciones o información provenientes de otra entidad.



145. En virtud de los elementos evaluados, se considera que la propuesta del Concesionario de modificación del REA de TPE en este extremo, es consistente con lo establecido por el Estudio de Maniobras, por lo que corresponde modificar la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN en el sentido solicitado por el Concesionario, debiendo desestimarse lo argumentado por IAN TAYLOR.

149. En ese sentido, la necesidad de permanencia de los remolcadores solicitada por TPE se fundamenta no sólo en los requerimientos operacionales de apoyo a las maniobras de atraque-desatraque y amarre-desamarre de naves de acuerdo con lo señalado por el Estudio de Maniobras, sino también para la respuesta temprana y atención de emergencias en el Terminal Portuario de Paíta, en tanto instalación Portuaria Especial, de acuerdo con lo establecido en el PETPE.

Es recomendable que los buques atracados en el muelle 1^a mantengan una distancia de seguridad apropiada entre éstos y los remolcadores atracados en el amaradero 1C." (Enfasis agregado).

Es necesario que los remolcadores que forman parte del Plan de Emergencia del Terminal Portuario Euroandino, se encuentren en el lugar indicado para brindar una asistencia inmediata. Estos remolcadores están amarrados en el actual muelle tipo espigón del Puerto de Paíta (muelle 1C). Esta ubicación se encuentra reservada para el amarre de estos dos (2) remolcadores que son pieza clave del sistema de respuesta a emergencias del puerto.

"6. Conclusiones
 (...)
 6.2 Es de suma importancia que los remolcadores que provean el servicio de asistencia al Puerto de Paíta (actuales y de futura adquisición) se encuentren en una ubicación que sea accesible para garantizar la efectividad y seguridad de las maniobras de buques y operaciones portuarias.

148. En esa misma línea, las Conclusiones del Anexo 11 "Análisis de requerimientos de fuerza de tiro" del Estudio de Maniobras, de manera consistente con el PETPE, establece la obligatoriedad del uso del amaradero 1C por los remolcadores como parte del sistema de respuesta a emergencias del puerto. Asimismo, la designación de un amaradero de uso exclusivo para los remolcadores implica que existe una restricción de espacio en el uso del mismo, debido a que en el mencionado amaradero 1C sólo existe espacio para dos (2) remolcadores, cantidad que ha sido determinada por el Estudio de Maniobras:

147. Sobre este punto, debemos señalar que, como se mostró en el apartado anterior, la Sección 5 del PETPE establece la participación de los remolcadores del Terminal Portuario de Paíta como parte de las Acciones Iniciales de atención o respuesta a situaciones de emergencia. En particular, los procedimientos de atención de las emergencias de "Incendio-Explosión" y "Colisión de un barco contra el muelle" contienen indicaciones específicas para la participación de los remolcadores, tanto para preservar las instalaciones portuarias como velar por la salud y la vida humana y el medio ambiente.

afirma que TPE no ha sustentado técnicamente su pretensión de modificar las condiciones y características técnicas de los remolcadores, solicitando al Consejo Directivo de OSITRAN ratificar la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN en dichos extremos.

III.5. Sobre la solicitud de suspensión de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN presentado por TPE

151. Al respecto, TPE mediante escrito S/N del 13 de julio de 2016, solicitó la suspensión parcial de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, en tanto se resuelva el recurso de reconsideración contra la citada Resolución, al amparo de lo dispuesto por el artículo 216.2¹⁵ de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
152. TPE señala en su solicitud que existe la necesidad de evitar que los Usuarios Intermedios realicen modificaciones a sus remolcadores en base a las características mínimas vigentes aprobadas por la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, cuando dichas características podrían variar en función a la evaluación que el Consejo Directivo viene realizando sobre los recursos pendientes de resolución.
153. Sobre el particular, debemos señalar que, de acuerdo artículo 16¹⁶ de la LPAG, los actos administrativos son eficaces con la notificación, teniendo carácter ejecutivo de acuerdo al artículo 192¹⁷ del citado cuerpo normativo. Cabe precisar que solo de manera excepcional es posible suspender la ejecución del acto administrativo, en concordancia con lo establecido por el artículo 216 de la LPAG, en tanto "*la ejecución pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación o, se aprecie objetivamente la existencia de un vicio de nulidad trascendente*".
154. En efecto, en relación al supuesto de vicio de nulidad, podemos señalar que en la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN no se aprecia que se presente alguna de las causales previstas en el artículo 10 de la Ley N° 27444. Asimismo, el Concesionario no ha acreditado que tal perjuicio sea real, ni ha sustentado ni documentariamente ni técnicamente que los Usuarios Intermedios puedan tener tal perjuicio con la aplicación de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. Asimismo, debemos precisar que el perjuicio o difícil reparación que alega el Concesionario es del Usuario Intermedio, por lo que este es un aspecto que

¹⁵ "Artículo 216.- Suspensión de la ejecución

216.1 La interposición de cualquier recurso, excepto los casos en que una norma legal establezca lo contrario, no suspenderá la ejecución del acto impugnado.

216.2 No obstante lo dispuesto en el numeral anterior, la autoridad a quien compete resolver el recurso suspende de oficio o a petición de parte la ejecución del acto recurrido cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la ejecución pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

b) Que se aprecie objetivamente la existencia de un vicio de nulidad trascendente.

216.3 La decisión de la suspensión se adoptará previa ponderación suficientemente razonada entre el perjuicio que causaría al interés público o a terceros la suspensión y el perjuicio que causa al recurrente la eficacia inmediata del acto recurrido.

216.4 Al disponerse la suspensión podrán adoptarse las medidas que sean necesarias para asegurar la protección del interés público o los derechos de terceros y la eficacia de la resolución impugnada.

216.5 La suspensión se mantendrá durante el trámite del recurso administrativo o el correspondiente proceso contencioso-administrativo, salvo que la autoridad administrativa o judicial disponga lo contrario si se modifican las condiciones bajo las cuales se decidió."

(Subrayado nuestro)

¹⁶ "Artículo 16.- Eficacia del acto administrativo

16.1 El acto administrativo es eficaz a partir de que la notificación legalmente realizada produce sus efectos, conforme a lo dispuesto en el presente capítulo.

16.2 El acto administrativo que otorga beneficio al administrado se entiende eficaz desde la fecha de su emisión, salvo disposición diferente del mismo acto."(Subrayado nuestro)

¹⁷ "Artículo 192.- Ejecutoriedad del acto administrativo

Los actos administrativos tendrán carácter ejecutivo, salvo disposición legal expresa en contrario, mandato judicial o que estén sujetos a condición o plazo conforme a ley."

(Subrayado nuestro)

corresponde acreditarlo el mismo Usuario Intermedio, lo cual no se ha presentado en el presente procedimiento.

155. En ese sentido, se concluye que no se configura el supuesto que habilita la norma (art. 216.2 de LPAg) para que la Autoridad Administrativa evalúe si corresponde o no suspender la citada Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, por lo que lo solicitado por el Concesionario en este extremo debe ser declarado improcedente. No obstante, en línea con los fundamentos del presente informe, se debe declarar fundado el recurso de reconsideración presentado por TPE, por lo que corresponde realizar la modificación del REA de TPE en los términos solicitados por el Concesionario y acorde con el Estudio de Maniobras aprobado por DICAPI.

III.6 Consideración Final

156. Conforme puede ser advertido, el recurso de reconsideración presentado por TPE debe ser declarado fundado esencialmente debido a las disposiciones relacionadas con los requisitos de Acceso para los remolcadores en el TPP, las que versan entre otros, sobre el mínimo requerido de Bollard Pull y el equipamiento con sistemas contra incendio FI-FI 1 - ambos con certificación ACS- y las disposiciones de ubicación obligatoria de los remolcadores en el amaradero 1C del Terminal, las mismas que se encuentran sustentadas en el Estudio de Maniobras de TPE.

157. Dichos aspectos son considerados por IAN TAYLOR como inválidos debido a que, en su opinión, en especial lo relacionado con la exigencia de sistemas contra incendio FI-FI 1, las disposiciones contenidas en el Estudio de Maniobras exceden lo establecido en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2011-APN/DIR emitida por la Autoridad Portuaria Nacional, que aprueba la norma técnico-operativa para la prestación del servicio portuario básico de remolcaje en las zonas portuarias.

158. Al respecto, cabe reiterar que el referido Estudio de Maniobras fue aprobado por DICAPI en el marco de sus funciones y competencias previstas en 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 su Reglamento, y que debe ser cumplido tanto por el administrador del Terminal Portuario del Patía como por aquellos usuarios intermedios que quieran brindar los servicios esenciales de remolcaje a través del referido terminal, los cuales se encuentran circunscritos a las disposiciones de seguridad y las acciones de asistencia exterior para los remolcadores contenidas en el PETPE (Plan de Emergencias de TPE).

159. En tal sentido, dicho Estudio constituye una disposición emitida por una autoridad competente y que goza de la presunción de validez reconocida en el artículo 9 de la LPAg,¹⁸ cuya legalidad o razonabilidad no corresponde ser dilucidada en un procedimiento de acceso, más aún si el propio REIMA establece en su artículo 6 literal d) que no es objeto del referido Reglamento la normativa sobre los requisitos legales, técnicos, operativos, administrativos y ambientales, que deben cumplir las personas naturales y jurídicas que deseen brindar servicios relativos a la explotación de la infraestructura de transporte; establecidos por el órgano sectorial competente.

18 "Artículo 9.- Presunción de validez

Todo acto administrativo se considera válido en tanto su pretensión no sea declarada por autoridad administrativa o jurisdiccional, según corresponda."



160. No obstante ello, si el usuario intermedio considera que el Estudio de Maniobras excede lo establecido en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2011-APN/DIR emitida por la Autoridad Portuaria Nacional, o que el referido Estudio es contrario a alguna otra disposición normativa vigente o que el mismo contiene disposiciones carentes de razonabilidad, ello deberá ser puesto en conocimiento de la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, a efectos de que esta Entidad, en el marco de sus competencias en materia de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas (Decreto Legislativo N° 1256), evalúe la legalidad y/o razonabilidad del referido Estudio de Maniobras.

IV. CONCLUSIONES

161. A continuación se presentan las conclusiones del presente Informe:

Sobre el recurso de Reconsideración presentado por TPE

162. Respecto al recurso de reconsideración contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN presentado por el Concesionario, se concluye que es fundado por lo siguiente:

a. Se determinó que la solicitud de ampliar el requerimiento establecido en el inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que la tecnología de propulsión del remolcador sea del tipo azimutal, que incluye las tecnologías Azimuth Sten Drive (ASD) y Tractor, es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

b. Se determinó que el requerimiento establecido en el inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, en el extremo que el Bollard Pull mínimo para los remolcadores sea de 60 toneladas, con certificación bi-anual emitida por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

c. Se determinó que el requerimiento establecido en el inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, en el extremo que los remolcadores deberán contar con sistemas contra incendio FI-FI 1, certificados por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

d. Se determinó que la propuesta de modificación del Primer Párrafo de la Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE, en el extremo que se establece como requisito la existencia de espacios disponibles en el amarradero designado para el Acceso para la prestación del servicio esencial de remolcaje; es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

c) En virtud de las conclusiones del numeral precedente, los mencionados artículos del REA de TPE quedan redactados de la siguiente manera:



d. Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del Primer Párrafo de la Sección 2 del Capítulo II del REA de TPE, para que no se considere la existencia de restricciones de espacio de amaradero designado para los remolcadores del TPE, esto es el empleo del amaradero 1C para uso exclusivo y obligatorio de los remolcadores del terminal, no es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

c. Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del inciso e) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que no sea obligatorio el equipamiento de los remolcadores con sistemas contra incendio FI-FI 1, certificados por una sociedad clasificadora adscrita a la IACS, no es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

b. Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que la potencia exigida a los remolcadores sea la obtenida en el Estudio de Maniobras para Condiciones Normales, esto es 44.02 toneladas de Bollard Pull distribuida en relación variable entre dos remolcadores siempre y cuando se cumpla el mínimo requerido, no es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

a. Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR de rechazar los extremos de la propuesta de modificación del inciso a) de la sub sección 2.5 de la Sección 2, del Capítulo II del REA de TPE, para que la tecnología de propulsión de los remolcadores no se circunscriba a la propulsión azimutal, sino que incluya los remolcadores de propulsión convencional, no es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

163. Respecto al recurso de reconsideración contra la Resolución Nº 023-2016-CD-OSITRAN presentado por IAN TAYLOR, se concluye que es infundado por lo siguiente:

Sobre el recurso de Reconsideración presentado por IAN TAYLOR

N	SECCIÓN REA-TPE	MODIFICACIÓN APROBADA
1	Capítulo II / Sección 2 / Primer Párrafo	"Este servicio no tiene restricciones de uso para la prestación de Servicios Esenciales, siempre que existan espacios de amarre disponibles en el amaradero designado; y, requiere suscribir un Contrato de Acceso, de conformidad con el REMA."
2	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (a)	"a. Los remolcadores deben ser de tipo azimutal, con certificado bi-anual vigente de "Bollard Pull" de 60 toneladas como mínimo, expedido por una Empresa Clasificadora de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."
3	Capítulo II / Sección 2 / Sub Sección 2.5 / Inciso (e)	"e. Los remolcadores deberán contar con sistemas de lucha contra incendios de clase FI-FI tipo 1, un sistema contra espuma acoplado a los jets, así como sistema de spray envolvente, con certificación por parte de sociedades clasificadoras de reconocido prestigio, adscrita a la IACS."

Tabla 9. Propuestas de Modificación del REA de TPE aprobadas por OSITRAN

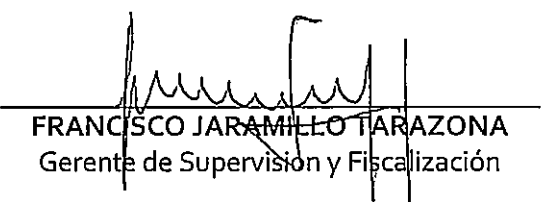
- e. Se determinó que el requerimiento de IAN TAYLOR que las modificaciones aprobadas al REA de TPE, en el supuesto negado que el Regulador resuelva aprobando las solicitudes contenidas en el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario, no sean aplicables a las empresas de remolcaje que ya cuentan con acceso en el TPP, no es concordante con lo establecido por el Estudio de Maniobras de TPE.

Sobre la solicitud de suspensión de la Resolución 023 presentado por TPE

164. Respecto a la solicitud de suspensión de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, debemos señalar que no se configura el supuesto establecido en el artículo 216.2 de la LPAG, dado que no se aprecia objetivamente la existencia de un vicio de nulidad trascendente en la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN, a fin de poder disponer la suspensión de sus efectos. Asimismo, no se aprecia que la ejecución de la citada Resolución pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación. En ese sentido, no resulta procedente la solicitud de suspensión de la citada Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN.

V. RECOMENDACIÓN

Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo de OSITRAN el presente Informe, así como el proyecto de Resolución de Consejo Directivo, a fin de declarar fundado el recurso de Reconsideración presentado por TPE contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN y consecuentemente, aprobar las modificaciones al REA de TPE. Asimismo, declarar infundado el recurso de Reconsideración presentado por IAN TAYLOR contra la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN. Finalmente, declarar improcedente la solicitud de suspensión de la Resolución N° 023-2016-CD-OSITRAN presentada por TPE.


FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fijalización


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

REG-SAL: 45755-16

OSITRAN
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO N° : 3620-2016-66

PARA :SCD

ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO
PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA
DEL CONSEJO DIRECTIVO

FECHA : 23/12/16



