EXPEDIENTE	:	43-2013-TSC-OSITRAN
APELANTE	:	LOGÍSTICA INTEGRAL CALLAO S.A.
EMPRESA PRESTADORA	:	APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO	:	Resolución Nº 1 emitida en el expediente Nº APMTC/CS/105-2013.

RESOLUCIÓN Nº 2

Lima, 23 de julio de 2013.

SUMILLA: ***El usuario debe pagar por los servicios que la Entidad Prestadora le brinda de conformidad con las tarifas preestablecidas y demás condiciones comerciales vigentes, las cuales deben encontrarse conforme con lo estipulado en el respectivo Contrato de Concesión.***

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por LOGÍSTICA INTEGRAL CALLAO S.A. (en adelante, LICSA o la apelante) contra la Resolución Nº 1 emitida dentro del expediente Nº APMTC/CS/105-2013 (en lo sucesivo, la resolución Nº1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

1.- Con fecha 8 de febrero de 2013, LICSA interpuso reclamo ante APM solicitando la anulación de las facturas Nº 002-0010653, 002-0011386, 002-0080771, 002-0011563 y 002-0011310, emitidas por el concepto de uso de área operativa importaciones-exportaciones, por el cual afirma que no procede el cobro en la medida que su gestión operativa se realizó dentro de los plazos establecidos por la propia Entidad Prestadora.

2.- Mediante resolución Nº 1, notificada el 26 de marzo de 2013, APM resolvió el reclamo presentado por LICSA, declarándolo fundado en parte respecto de las facturas Nº 002-0011386, 002-0011310 y 002-0080771 e infundado con relación a las facturas Nº 002-0010653 y 002-0011563 argumentando lo siguiente:

i.- El artículo 8.19 del Contrato de Concesión, señala que tanto el servicio de embarque como el de descarga, incluyen un período de permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que impliquen la prestación del servicio estándar. El mismo Contrato de Concesión establece que dicho plazo se computará

desde que la nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque.

ii.- En virtud de lo expuesto, afirma que el cálculo del período de libre almacenaje, para el caso de contenedores de embarque, se debe considerar desde que el contenedor ingresa por la balanza de APM hasta su posterior embarque en la nave correspondiente, mientras que para el caso de contenedores de importación, dicho plazo se contabilizará desde el término de la descarga de la Nave.

iii.- La Entidad Prestadora agregó que la información de apertura y cierre del *Stacking*[1] que brinda a los usuarios, forma parte del plan de operaciones que realiza para programar adecuadamente el embarque y la descarga de contenedores. Dicha actividad no tiene relación directa con el servicio de uso de área operativa, que se encuentra reglamentado por el artículo 8.19 del Contrato de Concesión, el Reglamento de Tarifas y el Tarifario.

iv.- En otro sentido, APM reconoce que en algunas de las facturas impugnadas no se ha realizado el cómputo correcto de las 48 horas libres señaladas en su Reglamento de Tarifas, por lo que deberán ser reformuladas. Sobre el particular señala lo siguiente:

- *"Por la factura N° 002-0011310, no correspondería facturar a 10 contenedores de los 13 pertenecientes a la factura indicada, debiendo devolver al usuario el importe de US $ 439.42 (cuatrocientos treinta y Nueve y 42/100 dólares de Estados Unidos de Norteamérica).*

- *Por la Factura N° 002-0011386 no correspondería facturar a 13 contenedores de los 27 pertenecientes a la factura indicada, debiendo devolver al usuario el importe de US $ 39.78 (treinta y nueve y 78/100 Dólares de Estados Unidos de Norteamérica)."*

v.- Respecto de la factura Nº 002-0080771, sostiene que esta corresponde al servicio de uso de área operativa de carga rodante y no de contenedores como lo afirma la apelante. Dado lo expuesto correspondería efectuar nueva facturación de acuerdo a la naturaleza de la carga, esto es por los 6 vehículos importados.

vi.- Finalmente agrega que el reclamo formulado sobre las facturas Nº 002-0010653 y 002-0011563 debe ser declarado infundado, en la medida que fueron emitidas conforme a lo dispuesto en el tarifario vigente a la fecha en que ocurrieron los hechos.

3.- Con fecha 8 de abril de 2013, LICSA interpuso recurso de apelación contra la resolución de APM, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo, añadiendo, además, lo siguiente:

i.- APM considera que el cómputo de los días para la aplicación de la tarifa de uso de área operativa debe calcularse desde que termina el plazo de 48 horas gratuitas, hasta las 23:59 horas de ese mismo día, y por tanto, esa fracción (que podrá ser de una hora, o de un minuto) debe computarse y cobrarse como si se tratase de un día completo.

[1] ***Stacking***: Espacio físico de almacenaje, en donde las unidades esperan el embarque hacia la nave programada. Definición que figura en la siguiente dirección http://www.mscbolivia.com/es/our_services/used_terms.html

ii.- El cálculo del plazo que habría utilizado APM es ilegal, puesto que, conforme al Anexo 5 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao[2] (en lo sucesivo, el Contrato de Concesión), el servicio de almacenamiento de contenedores llenos se computa por días calendario, y está sujeto a una tarifa del día calendario 3 al 6 inclusive.

iii.- Por tanto debe aplicarse lo dispuesto en el inciso 4 del artículo 183 del Código Civil, el cual señala que el plazo se computa de acuerdo al calendario gregoriano, el que establece como regla que el plazo excluye el día inicial e incluye el día del vencimiento.

iv.- En ese sentido, APM infringe la norma citada cuando considera como un día entero de almacenaje, a las horas que siguen al vencimiento de las 48 horas libres de almacenamiento.

v.- En el supuesto negado que existiese alguna duda respecto a la forma en que debe calcularse el plazo para el cobro del servicio de almacenaje – uso de área operativa, debe prevalecer la interpretación que favorece al usuario, esto de conformidad con lo establecido en el inciso c) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios[3].

vi.- Otro aspecto cuestionable es que los cobros que realizó APM se podrían generar por demoras del servicio de embarque de contenedores brindado por la mencionada Entidad Prestadora. En tal sentido, no se puede cargar al usuario sobrecostos que son imputables a la inadecuada gestión del puerto.

4.- El 22 de abril de 2013, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en la resolución Nº 1 que declaró infundado el reclamo de LICSA, añadiendo lo siguiente:

i.- Si bien el administrador portuario establece la fecha y hora de ingreso para la carga contenedorizada, se debe tener en cuenta que la programación del "*Stacking y del Cut Off*[4]" la realiza en base a la información que le es proporcionada por el agente marítimo de la nave, siendo este el encargado de comunicar a la Entidad Prestadora con horas de anticipación el tiempo estimado de inicio de operaciones.

ii.- En ese sentido, *"...el Agente Aduanero o el Depósito Extraportuario (sic), serán los encargados de gestionar la Autorización de Embarque Directo, la cual les permite a los contenedores ingresar al Terminal para su posterior embarque..."*.

iii.- Siendo esto así, en caso los contenedores permanezcan más de 48 horas en el Terminal Portuario, periodo correspondiente al libre almacenaje, los responsables de

---

2 *Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuarios del Callao entre APM Terminals Callao S.A. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.*

3 *Aprobado mediante la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.*

4 ***"Cut Off"**: Tiempo máximo, como límite en el que las unidades /equipos podrán entrar a la zona de stacking a fin de completar el embarque hacia la nave programada. Véase esta definición en http://www.mscbolivia.com/es/our_services/used_terms.html.*

asumir el pago por la prestación del servicio de uso de área operativa serán quienes figuran como solicitantes de la mencionada Autorización de Embarque.

iv.- El numeral 3.3.3 del Reglamento de Tarifas señala expresamente que toda fracción de día se considera como un día completo. Por tanto, en caso la carga de un usuario permanezca un par de horas en el terminal o todo un día completo (24 horas), APM tendrá la potestad de cobrar el monto aplicable a la permanencia de la referida carga en las instalaciones del puerto; sobre todo si la estancia de la misma ha excedido el periodo de libre almacenaje comprendido dentro del servicio estándar.

v.- Dado lo expuesto, las facturas impugnadas tienen como base fundamental la prestación efectiva del servicio por el uso de área operativa; es decir, se está realizando el cobro por un servicio efectivamente brindado a favor de la apelante.

5.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, las partes no asistieron a la audiencia de conciliación que se llevó a cabo el 25 de junio de 2013. El 26 de junio de 2013, se realizó la audiencia de vista con la asistencia de los representantes de la Entidad Prestadora quienes realizaron el informe oral correspondiente, quedando la causa al voto.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

6.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:

i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de APM.

ii.- Determinar si corresponde que LICSA pague a APM las facturas Nº 002-0010653, 002-0011386, 002-0080771, 002-0011563 y 002-0011310, emitidas por el servicio de uso de área operativa, prestado durante el embarque y descarga de contenedores en las naves M/N MSC Romanos, M/N CSAV Recife , M/N MSC Austria y M/N MSC Pilar.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

7.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM[5], concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)[6], el plazo que

[5] Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN.

"3.1.2 Recurso de Apelación

Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A., procede la interposición de recurso de apelación.

El recurso de apelación deberá interponerse ante APM TERMINALS CALLAO S.A. dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución.

Cualquiera de las partes en el procedimiento podrá interponer cuando la impugnación se sustente en una diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, o se sustente en una nulidad; o en aquellos casos en que proceda el silencio administrativo negativo; o cuando teniendo una nueva prueba, no se opte por el recurso de reconsideración".

[6] Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación

tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

8.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:

i.- La resolución Nº 1 de APM, que contiene la decisión de declarar infundado el reclamo, fue notificada a LICSA el 26 de marzo de 2013.

ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que LICSA interponga su recurso de apelación fue el 18 de abril de 2013.

iii.- LICSA presentó su recurso administrativo el 8 de abril de 2013, evidenciándose que lo interpuso en el plazo exigido normativamente.

9.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG[7], al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por un servicio prestado por APM.

10.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

La determinación del inicio del *stacking* y el *cut off* de la carga

11.- La fecha en la que se programan las operaciones para la atención de la carga es determinada por la Entidad Prestadora, de acuerdo a las coordinaciones que realiza con las agencias marítimas, las agencias de aduana u otros usuarios involucrados en las operaciones logísticas. Lo antes expuesto se encuentra establecido en los artículos 33, 37 y siguientes del Reglamento de Operaciones de APM[8].

El plazo para la interposición del recurso es de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido o de aplicado el silencio administrativo".

[7] Ley Nº 27444

"***Artículo 209.- Recurso de apelación***

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".

[8] Reglamento de Operaciones de APM (http://www.apmterminals.com/uploadedFiles/americas/callao_es-PE/terminalinfo/RO%20APMT.pdf página visitada el 22 de abril de 2013).

"***Artículo 33.- Naves de Contenedores***
El Agente Marítimo, representante de la nave, deberá comunicar vía correo electrónico al Terminal Portuario, con una anticipación no menor de setenta y dos (72) horas, el arribo de su nave con indicación empresa de fecha y hora, calado, tipo de operación y la información preliminar de carga y descarga.

Artículo 37.- *El área de Planeamiento de APM TERMINALS determinara el lugar de atraque de las naves, teniendo en cuenta el tipo de operación, tipo de nave, eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.*

Artículo 38.- Naves de Contenedores

12.- En ese sentido, si bien APM determina la hora de atraque y el inicio de las operaciones, esta programación dependerá de la información que brinden los usuarios o sus representantes, así como de las condiciones de la operación.

13.- El cálculo del inicio de las operaciones en las naves se realiza en virtud de la información que envíe el agente marítimo o su representante a la Entidad Prestadora. Pese a lo expuesto, se debe precisar que la programación del *cut off* y *stacking* de la carga, es una materia que se encuentra regulada dentro del tarifario de APM. De acuerdo al referido documento, en el procedimiento de recepción de contenedores de exportación directa, aquellos que estén llenos con carga seca tendrán un plazo de ingreso al área de hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave, asimismo los que cuenten con carga refrigerada o vacíos tendrán un plazo de ingreso de hasta dieciséis (16) horas antes de inicio de dichas operaciones.

14.- LICSA cumplió con ingresar la mercadería al Terminal Portuario, conforme la programación dispuesta por APM; sin embargo, no existe medio probatorio alguno que pueda acreditar que la estadía de la carga por un tiempo superior al que se contaba para el libre almacenamiento obedece, necesariamente, a una negligencia de parte de esta.

15.- En consecuencia, no resulta evidente que existió un mal servicio de APM, sea por una acción u omisión premeditada o negligente, que haya generado que los contenedores de LICSA se queden en el área operativa más allá del tiempo libre. En este sentido, si el embarque de la mercadería tomó un mayor tiempo por razones propias de la naturaleza de la operación, corresponde que el usuario realice el pago por el servicio efectivamente brindado por la Entidad Prestadora a favor de la apelante, respetando lo estipulado en el contrato de concesión y el tarifario vigente al momento en que ocurrieron los hechos. A ello se debe agregar que siendo LICSA la empresa que solicitó el servicio para el ingreso de los contenedores, correspondería facturar el servicio a dicha entidad.

38.1.- La prioridad de los buques de contenedores estará determinada por un sistema de ventanas de arribo, el cual será previamente acordado con las Líneas Navieras. Las naves que gocen de una ventana de arribo tendrán la prioridad de atracar dentro del tiempo acordado de atraque, operaciones y desatraque.

38.2.- Las naves que arriben más de cuatro (4) horas después del comienzo de su ventana de arribo, perderán su derecho de atraque al menos que exista una previa aceptación por parte de APM TERMINALS.

38.3.- APM TERMINALS facilitará el cambio de las ventanas de arribo, previa consulta y comunicación con las líneas navieras involucradas.

38.4.- Las ventanas de arribo serán revisadas cada tres (3) meses con el fin de evaluar el cumplimiento de las mismas por parte de las líneas navieras. Aquellas líneas navieras que incumplan, en más de tres (3) ocasiones repetidas, perderán su ventana de arribo en caso que exista demanda por parte de otra línea naviera-.

38.5.- Las naves que no cuenten con ventanas de arribo, atracarán de acuerdo al orden de llegada, el mismo que se determinará en función al punto de arribo, de acuerdo a lo establecido por la APN.

38.6.- En el evento que dos (2) o más naves arriben a la misma fecha y hora, la prioridad de atención será para aquellas naves que no cuenten con grúas propias.

En el evento que dos (2) o más naves con grúas propias, arriben a la misma fecha y hora, APM TERMINALS determinará el orden de atraque, previa coordinación con la APN, e informará a los Agentes Marítimos, con la finalidad de evitar controversias".

(...)

***Artículo 43.-** Las líneas navieras, por medio de sus Agentes Marítimos, se comprometen a coordinar con los prácticos marítimos y remolcadores para que las naves atraquen a la hora planificada de atraque para el inicio de operaciones en el turno correspondiente.*

Del Contrato de Concesión

16.- Como este Tribunal lo ha indicado de manera previa, de conformidad con el Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano[9], APM presta dos clases de servicios portuarios: estándar y especial.

17.- La cláusula 8.19 del Contrato de Concesión[10], señala que, dentro del servicio estándar de carga contenedorizada, se incluye el almacenamiento libre de pago, de hasta 48 horas dentro del terminal portuario, precisando además que dicho plazo se computará desde que la nave termina la descarga o una vez que la mencionada carga haya ingresado en el patio del referido terminal portuario para su posterior embarque[11].

18.- Es importante indicar que en el presente caso se cuestionan las siguientes facturas:

---

[9] *Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuarios del Callao entre APM Terminals Callao S.A. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.*

[10] **Contrato de Concesión APM**

"8.19 Servicios Estándar

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga (...).

(...)

b) Servicios en Función a la Carga
Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga (...).

En caso de carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizándola infraestructura y Equipamiento necesario.
ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave, y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
(...)".

[11] **Contrato de Concesión APM**

8.19 Servicios Estándar
(...)
Asimismo, tanto en el caso de embarque como el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a los establecido en el literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.
(...).

La carga podrá permanecer depositada en el Terminal Norte Multipropósito a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según tipo de carga:

- ***carga contenorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas***
- *carga fraccionada, hasta tres (03) días calendario*

(...)".

Facturas Impugnadas	Cantidad de Contenedores	Fecha de Ingreso de Contenedor(es)/ vehículos	Fecha de Embarque/Salida de contenedor	Días Facturados
002-0010653	2	01/01/2013	08/01/2013	6
002-0011563	11	25/01/2013	27/01/2013	1
002-0011386	27	23/01/2013	25/01/2013	1
002-0011310	16	09/01/2013	11/01/2013 y 29/01/2013	1 y 19
002-0080771	16	23/01/2013	26/01/2013	1

19.- Los hechos materia del reclamo ocurrieron durante el mes de enero de 2013, fecha en la cual se encontraba vigente la versión 1.6 del Tarifario de APM y del Reglamento de Tarifas y Política Comercial[12].

Del Tarifario 1.6 de APM

20.- Al respecto, el ítem 3.2.1.1, de la sección 3, de la versión 1.6 del tarifario de APM[13], establece como tiempo libre para el uso de área operativa para contenedores vacíos de todos los tráficos, excepto trasbordo, "48 horas", las que empezaran a computarse desde la finalización de la descarga, o, como lo estipula el contrato de concesión, una vez que la mencionada carga haya ingresado en el patio del referido terminal portuario.

21.- En concordancia con lo establecido en el tarifario de APM, el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM[14] en su versión 1.6, señala en su numeral 7.1.2.2.1, lo siguiente:

> ***"7.1.2.2 Servicios Especiales Para Contenedores – En función a la Carga (Sección 2.2 del Tarifario)***
>
> ***7.1.2.2.1 Uso de Área Operativa – Contenedores llenos todos los tráficos (Numeral 2.2.1 del Tarifario)***
>
> *Este servicio consiste en el uso del área operativa para Contenedores llenos de todos los tráficos, uso del área operativa que hasta por cuarenta y ocho (48) horas resulta libre al encontrarse incluido en el Servicio Estándar. El tiempo libre se contabilizará a partir del fin de la descarga total de la nave o una vez que el contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque.*
>
> *El servicio correspondiente al (sic) día tres (03) al día seis (06) será facturado por día o fracción de día."*

22.- Teniendo en cuenta lo antes expuesto, se observa que en el tarifario 1.6 se establece claramente que el período de libre almacenamiento se calcula por horas y no por días. Asimismo se observa que dicho período empezará a computarse, para el caso de contenedores con destino de exportación, desde que la carga ingrese al terminal portuario y para el caso de importación desde el término de la descarga de la nave.

23.- Cabe precisar que, tal como ya se ha establecido anteriormente por este colegiado[15], el tarifario y las condiciones comerciales de las entidades prestadoras son cláusulas

[12] La versión 1.6 del Tarifario de APM se encuentra vigente desde el 29 de octubre de 2012.

[13] De fecha 23 de abril de 2012.

[14] Documento que establece el procedimiento de aplicación de precios y tarifas, así como la política tarifaria y comercial de APM TERMINALS CALLAO S.A., el cual será de aplicación a los servicios prestados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

generales de contratación que van regir la relación contractual entre el prestador del servicio, en este caso APM y los usuarios o beneficiarios de dichos servicios, en el presente caso LICSA, siempre que estos últimos manifiesten expresa o tácitamente su voluntad de aceptar o adherirse a dichas condiciones[16].

24.- Se debe destacar que previamente a su entrada en vigencia, y de conformidad con el Reglamento General de Tarifas (RETA)[17], la versión 1.6 del Tarifario y el Reglamento de Tarifas y Política Comercial fueron remitidos[18] a la Gerencia de Regulación de OSITRAN, quien no realizó ningún cuestionamiento ni observación a las condiciones allí establecidas sobre el cómputo del plazo de los días que son libres de almacenamiento para los contenedores y de aquellos respecto de los cuales el usuario debe pagar una tarifa o un precio[19].

25.- De lo citado se observa que la versión 1.6 del Tarifario y el Reglamento de Tarifas y Política Comercial, expresamente establecen que el plazo de libre almacenamiento con el que cuenta el usuario para almacenar sus contenedores es de cuarenta y ocho (48) horas y aquel se computará a partir del fin de la descarga total de la nave o una vez que el contenedor ingresa en el patio del terminal para su posterior embarque. A ello se debe añadir que el servicio correspondiente del día tres (3) al día seis (6), se factura por día y fracción.

26.- De acuerdo con lo establecido en el tarifario, APM tiene derecho a cobrar del día 3 al 6 una determinada tarifa. Ahora bien, tanto en el mencionado Tarifario como en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM se precisa que el cómputo es por el día completo, es decir, desde las 00:00 horas hasta las 23:59 horas, o por fracción del mismo, si sólo se utilizan algunas horas de aquel.

27.- De conformidad con lo planteado en el escrito de absolución presentado por la Entidad Prestadora, durante el embarque de contenedores, APM computa como tiempo libre de almacenamiento 48 horas desde el momento en que la carga ingresa al patio del terminal. Culminado este plazo, se cuenta el día 3 desde dicho momento hasta las 23:59 horas de ese mismo día. En adelante, los días van desde las 00:00 horas hasta las 23:59 horas o hasta que se retire la carga.

28.- Respecto a las facturas Nº 002-0010653 y 002-0011563, se aprecia que se respetó las 48 horas de libre almacenamiento con las que contaba el usuario para retirar su carga, por lo

---

[15] *"Dentro de este contexto, las reglas del tarifario de ENAPU, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación, que de ser aceptadas por el usuario, serán las condiciones contractuales que regirán su relación con la entidad prestadora respecto de los servicios que se brinden. Estas condiciones serán aquéllas que estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato"* (considerando 31 de la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRAN).

[16] *"Sobre este punto, el contrato por adhesión (que rige la relación entre la entidad prestadora y los usuarios) es un acto jurídico, por lo que según lo prescrito en el artículo 140 del CC, la voluntad manifestada por las partes se constituye en su principal requisito de validez y que, conforme con lo normado en el artículo 141 del CC, puede ser **expresa**, si se realiza de manera oral o escrita, a través de cualquier medio directo, manual, mecánico, electrónico o análogo; o, **tácita**, cuando se infiere indubitablemente de una actitud o de circunstancias de comportamiento que revelan su existencia, no pudiendo determinarse su existencia cuando la ley exige declaración expresa o cuando el agente formula reserva o declaración en contrario"*. (Considerando 22 de la Resolución N° 004 emitida en el Expediente N° 047 y 048-2009-TSC-OSITRAN – acumulados).

[17] Aprobado mediante Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN y modificado por las Resoluciones N° 082-2006-CD-OSITRAN y 003-2012-CD-OSITRAN.

[18] Mediante Carta N° 103-2012-APMTC/GC recibida con fecha 12 de octubre de 2012.

[19] El único cuestionamiento de la Gerencia de Regulación, según lo indicado en el Oficio N° 086-12-GRE-OSITRAN, es el referido al servicio especial denominado *"Provisión de grúa móvil para incrementar productividad de embarque/descarga de contenedores"*.

que éstas fueron emitidas conforme al tarifario vigente al momento en que ocurrieron los hechos.

29.- Asimismo, este Tribunal ha detectado que APM ha cobrado por el servicio de uso de área operativa, cuando los contenedores fueron retirados dentro del plazo de 48 horas de libre almacenamiento, en las siguientes facturas:

i. Contrariamente a lo resuelto por APM, se aprecia que en la factura Nº 002-0011310 de los 16 contenedores, únicamente corresponde cobrarse sobre 1[20] y no sobre 3 como pretendía la Entidad Prestadora.

ii. Asimismo en la factura Nº 002-0011386, APM pretende cargar al usuario por el mencionado servicio sobre 14 contenedores cuando en realidad, no corresponde cobrar por ningún contenedor.

30.- Finalmente, la factura Nº 002-0080771 está relacionada con el servicio de uso de área operativa de carga rodante. Asimismo se observa que se facturó dicho servicio sobre 16 vehículos, cuando sólo correspondía realizar el cobro sobre 6, lo que ha sido reconocido por la Entidad Prestadora. Dado lo expuesto, el reclamo formulado por la apelante debe ser amparado, debiendo emitirse una nueva factura por dicho servicio de acuerdo a la naturaleza de la carga y al número de vehículos que efectivamente hizo uso del servicio.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN[21];

SE RESUELVE:

PRIMERO.-. CONFIRMAR EN PARTE la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CS/105-2013 por APM TERMINALS CALLAO S.A, que declaró infundado el reclamo relacionado con la factura Nº 002-0010653 y 002-0011563 y; fundado en parte lo relacionado con la factura Nº 002-0080771.

SEGUNDO.- REVOCAR la referida resolución en el extremo que declaró fundado en parte el reclamo formulado en las facturas N° 002-0011386 y 002-0011310, y reformándola ordenar a

---

[20] Contenedor Nº DFSU6584311.

[21] **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.** Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN.

Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables
(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:
a) Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
b) Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
c) Integrar la resolución apelada;
d) Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda".

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia
La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".

la Entidad Prestadora reformularlas conforme al considerando 29 de la presente resolución; quedando agotada la vía administrativa.

TERCERO.- **NOTIFICAR** a LOGÍSTICA INTEGRAL CALLAO S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

CUARTO.- DISPONER la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Con la intervención de los señores vocales Héctor Ferrer Tafur, Ana María Granda Becerra y Juan Alejandro Espinoza Espinoza.

JUAN ALEJANDRO ESPINOZA ESPINOZA
Presidente
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
OSITRAN