



EXPEDIENTE : 172-2015-TSC-OSITRAN

APELANTE : RANSA COMERCIAL S.A.

EMPRESA PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente
N° APMTC/CL/0780-2015

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 25 de junio de 2016

SUMILLA: *Si la Entidad Prestadora cumple con informar de manera oportuna al usuario sobre las operaciones de embarque de contenedores, entonces corresponderá que éste pague por el servicio de almacenamiento, siempre que se exceda el período de libre almacenamiento (uso de área operativa).*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por RANSA COMERCIAL S.A. (en adelante, RANSA o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida dentro del expediente N° APMTC/CL/0780-2015 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:**I.- ANTECEDENTES:**

- 1.- Con fecha 25 de septiembre de 2015, RANSA interpuso reclamo ante APM solicitando la anulación de 23 facturas por la suma de US\$ 7 519.03 dólares americanos, emitidas por concepto de uso de área operativa – exportación de contenedores, conforme al siguiente detalle:

Expediente	Factura N°	Servicio	Nave
172-2015-TSC-OSITRAN	002-08615	Uso de área operativa- Exportación	STADT JENA
	002-09485	Uso de área operativa- Exportación	ACAPULCO
	002-10381	Uso de área operativa- Exportación	WARNOW DOLPHIN
	002-16404	Uso de área operativa- Exportación	SEABOARD PACIFIC
	002-16484	Uso de área operativa- Exportación	HANNAH SCHULTE
	002-16492	Uso de área operativa- Exportación	WAN HAI 517
	002-17289	Uso de área operativa- Exportación	EVER UBERTY
	002-17282	Uso de área operativa- Exportación	MSC PILAR
	002-17279	Uso de área operativa- Exportación	HELENE S
	002-17270	Uso de área operativa- Exportación	MSC CAROLE
	002-18823	Uso de área operativa- Exportación	MSC TORONTO
	002-18762	Uso de área operativa- Exportación	COSCO FUKUYAMA
	002-18760	Uso de área operativa- Exportación	STADT JENA
	002-18719	Uso de área operativa- Exportación	KIEL TRADER
	002-18548	Uso de área operativa- Exportación	STADT JENA
	002-19120	Uso de área operativa- Exportación	HELENE S
	002-19082	Uso de área operativa- Exportación	MSC SARAH
	002-20335	Uso de área operativa- Exportación	HANSA AUSTRALIA
	002-21012	Uso de área operativa- Exportación	MIZAR
	002-21017	Uso de área operativa- Exportación	SEABOARD PERU

	002-21021	Uso de área operativa- Exportación	MSC JOANNA
	002-21557	Uso de área operativa- Exportación	FEDERAL
	002-21565	Uso de área operativa- Exportación	MSC ROSARIA

Al respecto, RANSA señaló que no procede el cobro de las mencionadas facturas por los siguientes argumentos:

- i.- Debido a la demora en las operaciones que se venían llevando a cabo dentro del Terminal Portuario, se ha ampliado el tiempo para el ingreso de los contenedores llenos de exportación de 48 a 72 horas libres de uso de área operativa.
- ii.- Aun cuando APM otorgue un día más; señale una fecha de inicio de stacking para poder iniciar el envío de los contenedores al puerto, una fecha de Cut Off y una fecha de ETB; y, siga los lineamientos del nuevo flujo de la contabilización de 72 horas libres de Uso de Área Operativa; la situación no cambiará si APM modifica la programación cada vez que ya se ha enviado los contenedores al puerto.
- iii.- De acuerdo a lo señalado por OSITRAN a través del Oficio N° 3237-2013-GS-OSITRAN, "(...) corresponde a APM Terminals informar los motivos de la demora en su calidad de Operador Portuario dado que es de su entera responsabilidad la gestión, programación, coordinación y control de las operaciones, que se desarrollan en el Muelle Norte (...)" ; por lo que APM Terminals es responsable de las demoras en las operaciones que se llevan a cabo bajo su control.
- iv.- En anteriores resoluciones, APM ha señalado que los excesos de tiempo que genera el uso de área operativa no son únicamente responsabilidad del Terminal Portuario, al ser el Agente Marítimo quien da las instrucciones para realizar el embarque de contenedores, en las cuales se definen la secuencia de embarque y posiciones en las que se colocarán los contenedores. Asimismo, mencionó que las Líneas Navieras son las principales supervisoras del cumplimiento de las operaciones que APM Terminals realiza.
- v.- A partir de lo señalado anteriormente, se puede apreciar que APM reconoce expresamente que la demora en las operaciones es responsabilidad suya en su calidad de Operador Portuario, como también de las Agencias Marítimas y las Líneas Navieras, por ello RANSA no debe verse perjudicada por las demoras en las operaciones portuarias.
- vi.- De acuerdo a lo descrito en el artículo 52º, literal c) del reglamento de Operaciones de APM, los Agentes Marítimos deberán informar a los embarcadores y demás, el tiempo límite para ingresar contenedores al Terminal Portuario para su posterior embarque, teniendo un tiempo límite de ingreso (*Cut Off*) de 24 horas antes del atraque de la nave.
- vii.- Es ilógico asumir el pago por el embarque tardío cobrado como Uso de Área Operativa cuando es APM quien realiza la programación del Stacking y del Cut Off en coordinación con el Agente Marítimo de la nave sin conocimiento de RANSA, en la medida que a esta solo le compete entregar los contenedores hasta antes del cierre del Cut Off.
- viii.- APM no debe cobrar el servicio estándar de uso de área operativa que presta, cuando la causa que lleva a al cobro de dicho servicio y hacer uso de las instalaciones, está en los problemas operativos dentro del terminal. En ese sentido, precisaron que cumplieron con ingresar los contenedores al Terminal Portuario, de acuerdo a lo comunicado por APM a través de correos electrónicos y dentro de los plazos programados para la realización de actividades operativas a fin de cumplir con el embarque dentro de las 72 horas libres de uso de área operativa.

- ix.- No resulta coherente que APM en su calidad de operador portuario cobre por las demoras ligadas a las operaciones de embarque que realizan en el terminal portuario tanto el Agente Marítimo como la línea naviera, teniendo en cuenta que RANSA cumple con ingresar la carga de manera oportuna, diligente y dentro de los plazos estipulados.
- 2.- Mediante Resolución N° 1, notificada el 14 de octubre de 2015, APM declaró: i) infundado el reclamo en el extremo correspondiente a las facturas N° 002-8615, 002-21557, 002-21021, 002-20335, 002-19120, 002-18548, 002-18719, 002-18760, 002-18823, 002-19082, 002-9485, 002-21565, 002-16404 y 002-17282; ii) fundado en parte en el extremo relacionado con las facturas N° 002-10381, 002-17270, 002-17279, 002-17289 y 002-18762, indicando que correspondía anularlas y emitir nuevas facturas; y, iii) fundado en el extremo correspondiente a las facturas N° 002-16484, 002-16492, 002-21017 y 002-21012, conforme a los siguientes argumentos:
- i.- El 25 de septiembre de 2015, RANSA solicitó la anulación de los cobros de 23 facturas, correspondientes al servicio de Uso de Área Operativa – Contenedores de Exportación, argumentando que APM viene excediendo el plazo de las 72 horas de libre almacenaje y que RANSA ingresó sus contenedores dentro del plazo establecido, siendo APM responsable de las demoras en el embarque.
- ii.- El artículo 7.1.1.3.2 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM señala lo siguiente:
- "7.1.1.3.2 Uso de Área Operativa – Contenedores llenos de embarque (excepto transbordo) (Numeral 1.3.2 del Tarifario)*
- Este servicio consiste en el uso de área operativa para contenedores llenos de embarque, excepto transbordo. El servicio estándar otorga cuarenta y ocho (48) libres pero APM Terminals Callao otorga hasta setenta y dos (72) horas libres. El tiempo libre se contabilizará una vez que el contenedor ingrese en el patio del terminal para su posterior embarque.*
- El servicio correspondiente al día calendario cuatro (04) al día seis (06) será facturado por día. Este período de almacenamiento es un servicio especial regulado.*
- El servicio correspondiente al día calendario siete (07) en adelante será facturado por día o fracción de día. Este período de almacenamiento es un servicio especial no regulado.*
- El tiempo de almacenamiento o uso de área operativa se contabilizará a partir del ingreso del contenedor al patio del Terminal y culminará con el ETB final de la nave que APM Terminals Callao comunique a los usuarios".*
- iii.- En virtud de lo expuesto, el cálculo del período de libre almacenaje para el caso de contenedores, se debe considerar desde el ingreso del contenedor al patio hasta el ETB (Hora estimada de amarre)³ final de la nave, siendo el período de libre almacenaje para contenedores llenos de embarque de 72 horas.
- iv.- Con fecha 24 de febrero de 2015, APM emitió un comunicado informando las modificaciones que presentaría el nuevo Reglamento de Tarifas y Política Comercial versión 3.3, el que entraría en vigencia a partir del 11 de marzo del mismo año. Entre las modificaciones, se señaló que el período libre de 48 horas sería extendido a 72 horas desde el ingreso del contenedor a la terminal hasta el registro del ETB final de la nave.



- v.- De las 23 facturas en reclamo, se ha verificado que 11 de ellas N° 002-8615, 002-21557, 002-21021, 002-20335, 002-19120, 002-18548, 002-18719, 002-18760, 002-18823, 002-19082 y 002-9485 han sido correctamente emitidas.
- vi.- En cuanto a las 05 facturas N° 002-10381, 002-17270, 002-17279, 002-17289 y 002-18762, comprobó que no se encontraban correctamente emitidas debido a que no correspondía el cobro de algunos de los contenedores, de acuerdo al siguiente detalle:
- Factura 002-10381, no correspondía el cobro de 03 contenedores de 40 pies, por lo que cabía anular la mencionada factura y emitir una nueva considerando el cobro del contenedor TCLU7436545 únicamente.
 - Factura 002-17270, no correspondía el cobro de 02 contenedores de 20 pies (GLDU3994161 y TRHU1480006) por lo que cabía anular la mencionada factura y emitir una nueva considerando el cobro de los 03 contenedores restantes únicamente.
 - Factura 002-17279, no correspondía el cobro de 05 contenedores, 04 de 40 pies (MRKU4546035, MRKU5490645, MSKU0316930 y MSKU1719376) y 01 de 20 pies (MRSU0033417) por lo que cabía anular la mencionada factura y emitir una nueva considerando el cobro de los 12 contenedores restantes únicamente.
 - Factura 002-17289, no correspondía el cobro de 03 contenedores de 20 pies (PCIU1736974, PCIU2594724 y TRLU9108694), por lo que cabía anular la mencionada factura y emitir una nueva considerando el cobro de los 07 contenedores restantes únicamente.
 - Factura 002-18762, no correspondía el cobro de 02 contenedores de 20 pies (CAIU3326245 y PCIU1513374) por lo que cabía anular la mencionada factura y emitir una nueva considerando el cobro de los 14 contenedores restantes únicamente.
- vii.- Respecto de las 03 Facturas N° 002-21565, 002-16404 y 002-17282, APM señaló que debían de ser emitidas nuevamente debido a que no se había considerado la cantidad de días correctos para el cobro de cada factura, de acuerdo al siguiente detalle:
- Factura 002-21565, correspondía el cobro de 01 día adicional a cada uno de los 03 contenedores.
 - Factura 002-16404, correspondía el cobro de 01 día adicional a cada uno de los 15 contenedores.
 - Factura 002-17282, correspondía el cobro de 02 días adicionales a cada uno de los 16 contenedores.
- viii.- Asimismo, se comprobó que las facturas N° 002-16484, 002-16492, 002-21017 y 002-21012 habían sido incorrectamente emitidas, cabiendo que fueran anuladas a través de notas de crédito.
- ix.- APM tiene el derecho y es la encargada de llevar a cabo la planificación de las operaciones con el fin de brindar los servicios solicitados, por tanto, si APM realiza alguna re-programación es con la finalidad de cumplir con todas las operaciones que se brindan en el puerto, en la medida



que siempre se pueden presentar modificaciones que no dependan de APM, sino de la misma línea naviera en lo que se refiere a la programación de la llegada de la nave.

- x.- No todas las actividades de la operación de embarque o descarga de una determinada nave se encuentran bajo el ámbito de competencia de APM. En ese sentido, de acuerdo con el artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, los Agentes Marítimos son los encargados de informar a los embarcadores (dentro de los cuales se encuentran los Depósitos Temporales) el tiempo límite para ingresar contenedores al TNM para su posterior embarque; de esta manera, el nexo entre APM y dichos usuarios ocurre a través de los Agentes Marítimos.
 - xi.- APM realiza el embarque de contenedores de acuerdo a los planes de embarque (CAL) que aprueban los Agentes Marítimos como representantes de las líneas navieras, en consecuencia estos con los principales interesados en realizar la labor de supervisión de las operaciones ejecutadas al interior del TNM.
 - xii.- El Agente Marítimo se encuentra conminado por el literal c) del artículo 6 del Reglamento de Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales y Agencias Lacustres, a tener a disposición la información detallada acerca de las operaciones que realicen los usuarios en la infraestructura de APM, asimismo, de acuerdo al artículo 36 del Reglamento de Operaciones, los Agentes Marítimos son los encargados de brindar la información respecto del tipo de operación y carga a favor de APM. En ese sentido, de verificarse algún tipo de vicisitud o circunstancia sobreviniente a la prestación de los servicios portuarios, será el Agente Marítimo quien se encuentre en mejor posición para brindar eficientemente la información específica a los usuarios; trasladar aquella obligación a APM respecto de todos los usuarios generaría la asunción de un costo económico que impactaría negativamente en la estructura de costos del Administrador Portuario generando ineficiencias económicas en sus operaciones.
 - xiii.- En ese orden de ideas, los Agentes Marítimos son los encargados de suministrar la información a la que tienen derecho los usuarios, en la medida que ello se corresponde con sus deberes legalmente asignados.
- 3.- Con fecha 29 de octubre de 2015, RANSA interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, respecto de las 14 facturas N° 002-8615, 002-21557, 002-21021, 002-20335, 002-19120, 002-18548, 002-18719, 002-18760, 002-18823, 002-19082, 002-9485, 002-21565, 002-16404 y 002-17282 declaradas infundadas; y, las 05 facturas N° 002-10381, 002-17270, 002-17279, 002-17289 y 002-18762 declaradas fundadas en parte, reiterando los argumentos esgrimidos en su reclamo y añadiendo lo siguiente:
- i.- En cuanto a las 14 facturas cuyo reclamo fue declarado infundado, indicó que el cobro por concepto de uso de área operativa resultaba consecuencia directa de la demora en las propias operaciones de APM, las que vienen excediendo el plazo de las 72 horas libres (antes 48) con las que se cuenta para realizar el embarque de los contenedores de exportación. Agregó que la ampliación de un día más demostraría que APM no puede realizar su flujo operativo de embarque de manera eficiente.
 - ii.- Cabe señalar que no obstante la ampliación anteriormente mencionada, las circunstancias que generarían el exceso de almacenaje serían las mismas, ya que APM señala primero una programación de *Stacking*² y un ETB que luego modifica en una segunda programación,



² *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.mscolivia.com/es/our_services/used_terms.html.



cuando RANSA ya ha cumplido con enviar los contenedores a puerto conforme a la primera programación, haciendo parecer que los contenedores se quedaron más tiempo del debido.

- iii.- En ese sentido, APM debe planificar bien su flujo operacional para que el ETB sea fijo y no variable. Agregó que APM no envía correos de cambio de programación cuando realizan los cambios del ETB y en el supuesto de que lo hiciera, esta información sería tardía pues RANSA ya habría cumplido con enviar los contenedores al puerto, desde el momento en el que se autoriza iniciar el *Stacking* y se le proporciona el *Cut Off* y el ETB.
- iv.- RANSA, en su calidad de depósito temporal, cumplió con ingresar sus contenedores dentro de las 24 horas antes de la llegada de la nave al puerto del Callao, esto es, hasta la fecha indicada para el *Cut Off* (conforme lo solicita APM), no debiendo verse perjudicada por las operaciones cuya responsabilidad asume APM y en las que intervienen las Agencias Marítimas y las Líneas Navieras. Después del *Cut Off*, APM no recibe la carga de exportación a no ser que se pague el servicio extraordinario denominado LAR (Late Arrival) que no garantiza el embarque de los contenedores en la nave.
- v.- Los depósitos temporales no tienen control ni dominio de las operaciones que se realizan dentro del lapso de tiempo de 72 horas libres de almacenamiento en el Terminal Portuario debido a que es APM quien está a cargo de las operaciones de embarque.
- vi.- RANSA desconoce los motivos de la demora de los embarques de los contenedores, y tal como lo señala OSITRAN en su Oficio N° 3237-2013-GS-OSITRAN de fecha 22 de julio de 2013, corresponde al Terminal Portuario informar lo ocurrido con los mismos, ya que es de su entera responsabilidad la gestión, programación, coordinación y control de las operaciones, resultando ilógico que APM cobre el uso de área operativa cuando las causas que llevan a dicho cobro son de responsabilidad suya.
- vii.- Todo cambio en las operaciones que realiza la concesionaria debe ser informada vía correo electrónico como lo señala la Resolución N° 03 del Expediente 77-2013-TSC-OSITRAN, en la cual se establece que el uso del *website* debe entenderse como un método complementario pero no alternativo ni sustitutorio del correo electrónico o medio documentado, para el caso de información al usuario.
- viii.- En la exportación, el flujo operativo que realiza el exportador empieza desde que el Agente de Aduana, Agente de Carga o Cliente empieza a hacer las coordinaciones del caso. Primero, el Agente de Aduanas coordina con la naviera, la cual envía el cronograma de fechas de naves disponibles al destino requerido, reservando así la fecha adecuada (booking), luego, ingresa la carga al depósito temporal que el exportador escoge, quedando la carga lista para el trámite aduanero que una vez finalizado da paso a la Autorización de Embarque para posteriormente trasladar la carga al terminal portuario. En ese sentido, se advierte que el Depósito Temporal solo espera las indicaciones de los agentes de comercio exterior, quienes indican la asignación de la línea naviera y booking, por lo que como depósito temporal no pueden direccionar o interrumpir el flujo operacional de la exportación hacia otro terminal portuario si APM cambia la programación de embarque, debido a que tendría que iniciarse nuevamente dicho flujo.
- ix.- Respecto de las facturas que APM declaró fundadas en parte, señaló que todos los contenedores empezaron su flujo en la fecha que se apertura el *Stacking* e ingresaron hasta antes del cierre del *Cut Off*, en ese sentido, no correspondería el cobro debido a que la demora operativa dentro de las instalaciones del Terminal Portuario es responsabilidad de la Entidad Concesionaria.



- x.- Asimismo, señaló que por políticas internas, APM no permite el ingreso de contenedores al puerto antes del inicio de la fecha del *Stacking* ni después del cierre del Cut Off a menos que se pague el LAR, siendo que la permanencia de los contenedores en el puerto más tiempo de lo debido se debería a la negligencia de la Entidad Prestadora y las navieras.
- xi.- En consecuencia, se ha demostrado que APM demoró en prestar el Servicio de Embarque o Descarga de Contenedores, y a consecuencia de ello modificó el ETB final a conveniencia suya, generando el cobro por el servicio de un área operativa, el mismo que de ninguna manera puede ser cargado al depósito temporal, ya que los sobrecostos son consecuencia de su inadecuada gestión del Terminal Portuario.
- xii.- Finalmente, señaló que APM está en mejores condiciones de poder prever las posibles contingencias que se puedan presentar en el terminal portuario, a un menor costo, en la medida que cuenta con la experiencia y conocimiento necesario sobre la administración de puertos, giro principal de su negocio.
- 4.- El 12 de noviembre de 2015, 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 utilizados en la Resolución N° 1 y añadiendo, lo siguiente:
- i.- La cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, señala que el servicio estándar tanto en el caso del embarque como el de descarga de mercadería, en este caso contenedorizada, incluye un período de 48 horas de permanencia de la carga en el almacén del Terminal Portuario libre de pago, contabilizando desde el momento en que el contenedor ingresa al patio de contenedores de APM hasta su posterior embarque en la nave correspondiente, para el caso de exportación. Asimismo, la cláusula citada establece que dicho plazo se computará desde que la nave ha terminado la descarga o una vez que la mercadería ingrese en el patio del Terminal Portuario para su posterior embarque.
- ii.- Sin embargo, con la modificación del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, el período de libre almacenaje para contenedores llenos de embarque es, actualmente, de 72 horas contabilizadas desde el ingreso del contenedor al patio hasta el ETB final de la nave.
- iii.- Se ha verificado que las once (11) facturas han sido correctamente emitidas, indicando como ejemplo que respecto de la factura N° 002-21557, el ETB final de la nave FEDERAL fue programado para el 19 de agosto de 2015 a las 23:00 horas, por lo que el periodo de libre almacenamiento se extendía desde el 16 de agosto de 2015 a las 23:00 horas, hasta el 19 de agosto de 2015 a las 23:00 horas. En tal sentido, si el contenedor TCNU9722890 fue ingresado el 15 de agosto de 2015 a las 22:41 horas, quiere decir que ingresó antes del periodo de libre almacenaje, correspondiendo su facturación.
- iv.- Por otro lado, el Agente Aduanero o el Depósito Extraportuario (que para el presente caso es RANSA), son los encargados de gestionar la Autorización de Embarque Directo, la cual permite a los contenedores ingresar al Terminal para su posterior embarque, en virtud de ello, en caso los contenedores permanezcan más de 72 horas en el Terminal Portuario (período correspondiente al libre almacenaje), los responsables de asumir el pago por la prestación del servicio de uso de área operativa serán quienes figuran como solicitantes de la mencionada Autorización de Embarque.
- 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 y por el cual la apelante se vio beneficiada con el uso de área operativa del terminal al transcurrir las 72 horas correspondientes al periodo de libre almacenaje para carga contenedorizada.

- vi.- APM realiza el embarque de contenedores de acuerdo a las instrucciones de embarque enviadas por el Agente Marítimo de la nave, en los que se define la secuencia de embarque y las posiciones en las que se colocarán los contenedores, en función al tipo de carga, puerto de destino, etc.
- vii.- Las líneas navieras son las principales interesadas de que las operaciones de embarque se realicen en el menor tiempo posible, cuestionando de qué manera podría retrasar APM las operaciones de embarque y descarga en general, si son las propias líneas navieras las que se encargan de verificar el cumplimiento de los planes de embarque que ellas mismas aprueban.
- viii.- El *Stacking* y el *Cut Off* son programados en base a la información que les es proporcionada por el Agente Marítimo de la nave, quién es el encargado de comunicar al Administrador Portuario, con una anticipación de 72 horas al arribo de la nave a su cargo, la hora y fecha de arribo, calado, tipo de operación, así como la información preliminar correspondiente a la carga y descarga, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento de Operaciones de APM.
- ix.- En el Procedimiento de recepción de contenedores de exportación directa, el Agente Marítimo es quien recibe la información sobre la apertura del *Stacking* y del *Cut Off* correspondiente (y de las variaciones que existieran), luego de haber enviado el CAL inicial, por lo que el cálculo del plazo para el ingreso de los contenedores depende de la información que maneja dicho Agente Marítimo y que es comunicada al APM, con las finalidades de que programe sus operaciones.
- x.- APM tiene el derecho y es la encargada de planificar sus operaciones, a razón de ello, realiza re-programaciones con la finalidad de cumplir con todas las operaciones que se brindan en el puerto, puesto que siempre se pueden presentar algunas modificaciones que no dependen de APM, sino de la misma línea naviera en lo que se refiere a la programación de llegada de la nave.
- xi.- El artículo 55 del Sub Capítulo 1 Comunicaciones entre la entidad prestadora y los usuarios del Capítulo VII del Reglamento de Operaciones de APM, indica que las comunicaciones referidas a las naves, operaciones de embarque y descarga, etc. entre los usuarios y APM, se realizan vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Al respecto, APM cumplió con comunicar vía correo electrónico la fecha y hora relacionada a las operaciones de cada nave con el fin de que el usuario pueda enviar su mercadería dentro del plazo.
- xii.- En dichas comunicaciones se indicó el ETB de la nave así como el *Cut Off* para mercadería seca o vacía, así como que la fecha y hora para el ingreso de contenedores varía de acuerdo al ETB y éste se actualiza tres veces al día, información que se publica en la página web de APM a través de la opción "programa de naves". Por lo tanto, resulta responsabilidad del usuario verificar los cambios que se puedan producir entre la fecha del envío de la comunicación electrónica y la fecha aproximada del *Cut Off*, de manera que puedan hacer correcto uso del almacenaje libre de costo.
- xiii.- En cuanto a lo mencionado por RANSA en referencia a la responsabilidad que recaería en la Entidad Prestadora por las demoras en las operaciones, así como en las Agencias Marítimas y las Líneas Navieras, en base a anteriores resoluciones de APM, cabe mencionar que no se



puede sustentar la responsabilidad de APM en este caso en concreto en virtud de la motivación de otras resoluciones que responden a presupuestos fácticos diferentes.

- 5.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, las partes no asistieron a la audiencia de conciliación convocada para el 26 de abril de 2016. El 27 de abril de 2016, se convocó a la audiencia de vista con la asistencia de la parte apelante, quien realizó su informe oral, quedando la causa al voto.
- 6.- El 02 de mayo de 2016, APM presentó alegatos finales, señalando lo siguiente:
- i. APM está otorgando un mayor tiempo libre para la permanencia de la carga en las instalaciones del terminal, extendiendo el período de libre almacenaje de cuarenta y ocho (48) previsto en el Contrato de Concesión a setenta y dos (72) horas, lo que se empezará a contabilizar desde el ingreso de cada contenedor al terminal siempre que la nave en la que se vaya a embarcar el mismo ya hubiese atracado (es decir, una vez configurado el ETB) en alguno de los muelles del terminal portuario.
 - ii. De acuerdo con la información debidamente detallada en el escrito de elevación del expediente presentado por APM para el presente caso, las facturas correspondientes a este caso, fueron emitidas durante la vigencia de la versión 3.3. del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, ocurriendo así que los contenedores a cargo de la reclamante pudieron permanecer en el terminal por un período de 72 horas previamente a ser embarcados, período luego de lo cual, APM cuenta con el legítimo derecho de realizar el cobro correspondiente por el Servicio Especial de Uso de Área Operativa (o almacenaje).
 - iii. En cuanto a la forma como APM programa el desarrollo de las operaciones, precisó que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36° del Reglamento de Operaciones de APM, los Agentes Marítimos son los encargados de comunicar al Administrador Portuario, con un mínimo de 72 horas de anticipación, los datos correspondientes a la nave, hora y fecha de arribo, el calado, el tipo de operación, información en base a la cual se realiza la programación del *Stacking* y del *Cut off* de una determinada Nave.
 - iv. En el Expediente N° 115-2013-TSC-OSITRAN, el TSC precisó que a partir de la información remitida por el agente marítimo, APM asigna los amarraderos y muelles, determina la prioridad de atención, así como las horas de ingreso, permanencia y salida de las naves en el puerto.
 - v. Asimismo, de acuerdo al artículo 52° del Reglamento de Operaciones, APM procede a remitir al agente marítimo la información en base a la cual se realiza la programación del *Stacking* y del *Cut off* de la nave, a efectos de que la retransmita a los embarcadores y otros actores, con el propósito de que éstos tomen conocimiento de la hora en la que la mercancía deberá encontrarse en el terminal portuario para su embarque (*cut off*).
 - vi. Respecto a lo alegado por la apelante en el sentido de que al ser depósito temporal, no interviene ni tiene por qué verse perjudicado por los cobros o dominar el desarrollo de las operaciones portuarias; APM señaló que tanto el agente aduanero como el depósito temporal son los encargados de gestionar la autorización de embarque directo, la cual les permite a los contenedores ingresar al terminal para su posterior embarque.

- vii. En ese sentido, de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.3.2³ del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, se ha previsto la responsabilidad solidaria de los usuarios de la infraestructura y servicios portuarios; por lo que, al ser RANSA el deposito designado por los dueños o consignatarios de la carga, resulta ser responsable solidario en el pago de las facturas emitidas por los servicios prestados a la carga al interior del terminal portuario.
- viii. En cuanto a la supuesta vulneración del deber de información alegada por la reclamante, señaló que debe considerarse la relación existente entre APM, el agente marítimo y el agente de aduanas en el desarrollo de las operaciones. En virtud de ello, de conformidad con lo dispuesto por el literal c) del artículo 6 del Decreto Supremo N° 010-99-MTC⁴, el agente marítimo tiene la obligación de contar con la información detallada sobre las operaciones que realicen los usuarios en la infraestructura de APM. Adicionalmente, de acuerdo con el literal b) del artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, el Agente Marítimo debe informar a todos los embarcadores el tiempo límite para el ingreso de los contenedores al Terminal para su posterior embarque.
- ix. En el mismo sentido, en caso se verificase algún tipo de vicisitud o circunstancia sobreviniente a la prestación de los servicios portuarios, será el Agente Marítimo quien se encuentre en mejor posición de brindar eficientemente la información específica a los Usuarios, quienes son sus contrapartes contractuales o representan a las mismas.
- x. APM brinda a los usuarios del TNM la información correspondiente a los programas de atraque de cada nave, los cuales son actualizados tres veces al día en la página web del Administrador Portuario, cumpliendo con brindar de manera dinámica la información que resultará necesaria para la planificación de las operaciones de ingreso retiro de mercancías a cargo de los Depósitos.
- xi. Frente a un arribo tardío de la Nave, no corresponde que APM extienda el periodo de libre almacenaje, puesto que ello no se condice con los riesgos asumidos por cada una de las partes en el desarrollo de una operación de embarque en la medida que ello implicaría que APM asuma responsabilidades imputables al retraso de un tercero, y un riesgo inherente a las relaciones comerciales que los usuarios mantienen con las líneas navieras que transportan su carga, puesto que dicha relación es ajena al Administrador Portuario.
- xii. Finalmente, consideran que no resulta válido que por una supuesta "no idoneidad" sobre la información brindada a los usuarios, se autorice a estos a no pagar a APM, considerando que se ha prestado efectivamente el servicio de uso de área operativa (almacenaje) a favor de los contenedores a cargo de la reclamante y que se ha excedido el período de libre almacenaje para la carga contenedorizada.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

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

³ 4.3. Responsabilidad de los pagos

(...)

⁴ 3.2 Los servicios prestados a la carga, serán cancelados por el consignatario, dueño de la carga, agente de aduana, agente de carga u otro designado, quienes asumirán la responsabilidad solidaria en los respectivos pagos.

⁵ Reglamento de Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales, Agencias Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba del Decreto Legislativo N° 1007.



- ii.- Determinar si corresponde que RANSA pague a APM las siguientes 19 facturas N° 002-8615, 002-21557, 002-21021, 002-20335, 002-19120, 002-18548, 002-18719, 002-18760, 002-18823, 002-19082, 002-9485, 002-21565, 002-16404, 002-17282, 002-10381, 002-17270, 002-17279, 002-17289 y 002-18762.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 8.- De la revisión del expediente administrativo, se puede establecer que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento por parte de RANSA respecto al cobro por parte de APM de las facturas mencionadas. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), establece que el procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras, comprende, entre otros, los reclamos sobre la facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura⁵. Dicho supuesto también se encuentra recogido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM⁶ (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de APM); por lo que, en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁷, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
- 9.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁸, 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)⁹, el plazo que tiene el usuario para la

⁵ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la entidad prestadora".

⁶ Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM. Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

"1.5.3 Materia de Reclamos

(...)

1.5.3.1 La facturación y el cobro de los servicios que ofrece APM TERMINALS CALLAO S.A. derivados de la explotación de la INFRAESTRUCTURA, En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a APM TERMINALS CALLAO S.A.

⁷ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.

Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".

⁸ Reglamento Reclamos de APM

"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".

⁹ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación

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".

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.

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

- i.- La Resolución N° 1 de APM materia de impugnación fue notificada a RANSA el 14 de octubre de 2015.
- ii.- El plazo máximo para que RANSA interponga su recurso de apelación fue el 04 de noviembre de 2015.
- iii.- RANSA apeló con fecha 29 de octubre de 2015, es decir, dentro del plazo legal.

11.- Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas, pues debe determinarse si el cobro realizado a RANSA fue producto de un inadecuado servicio brindado por APM, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG²⁰.

12.- 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.- RESPECTO DE LA RESPONSABILIDAD EN EL PAGO DE LOS SERVICIOS QUE SE BRINDAN EN EL TERMINAL PORTUARIO

13.- Como cuestión previa, este Colegiado considera importante pronunciarse respecto del argumento alegado por RANSA referido a que no correspondería que APM le facturara los servicios que brinda, en la medida que la Entidad Prestadora habría reconocido que la demora en las operaciones fue tanto su responsabilidad en su calidad de Operador Portuario, como de las Agencias Marítimas y las Líneas Navieras, alegando que en todo caso, serían estas últimas quienes deberían asumir el pago de este servicio.

14.- Al respecto, el numeral 4.3.2. del Reglamento de Tarifas de APM, establece lo siguiente:

"CAPITULO IV - Facturación y Pago de Servicios

4.3. Responsabilidad de los Pagos

La obligación de realizar oportunamente los pagos por los Servicios prestados, recaerán en las personas naturales y jurídicas registradas ante APM TERMINALS CALLAO S.A., conforme el siguiente orden:

(...)4.3.2 Los Servicios prestados a la Carga. - Serán cancelados por el consignatario, dueño de la carga, agente de aduana, agente de carga u otro designado, quienes asumirán la responsabilidad solidaria en los respectivos pagos".

[El subrayado es nuestro]

15.- Ahora bien, con relación a las obligaciones solidarias el artículo 1183 del Código Civil, establece lo siguiente:

²⁰ LPAG

²⁰ 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".

"Carácter expreso de solidaridad"

Artículo 1183.- *La solidaridad no se presume. Sólo la ley o el título de la obligación la establecen en forma expresa".*

- 16.- Respecto a los alcances de una obligación solidaria, el artículo 1186 del Código Civil establece lo siguiente: *"El acreedor puede dirigirse contra cualquiera de los deudores solidarios o contra todos ellos simultáneamente. Las reclamaciones entabladas contra uno, no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra las demás, mientras no resulte pagada la deuda por completo"*.
- 17.- Como se observa del Reglamento de Tarifas de APM, este expresamente establece los alcances de la solidaridad respecto las obligaciones de pago de los servicios prestados en el Terminal Portuario, para el caso que nos interesa, respecto de los servicios brindados a la carga, estableciendo como deudores solidarios a: (i) el consignatario, (ii) el dueño de la carga, (iii) el agente de aduana, (iv) el agente de carga u otro designado.
- 18.- Asimismo, de las normas antes descritas, se desprende que en una obligación solidaria, el acreedor puede dirigirse contra cualquiera de los obligados, dado que todos estos ostentan el rol de deudor frente al acreedor por el íntegro de la obligación pendiente de pago. En ese sentido, la solidaridad de los deudores (también llamada solidaridad pasiva) importa un beneficio para el acreedor que tiene ante sí una variedad de deudores.
- 19.- En el caso concreto, APM– acreedor del pago por los servicios prestados a la carga – podría dirigirse contra cualquiera de los deudores solidarios, es decir, indistintamente, contra el consignatario, dueño de la carga, agente de aduana, agente de carga u otro designado.
- 20.- Cabe indicar que este Colegiado ha señalado en casos anteriores¹¹, que las condiciones comerciales de las Entidades Prestadoras son cláusulas generales de contratación que rigen la relación contractual entre el prestador del servicio y el usuario, las que conjuntamente son aceptadas por las partes.
- 21.- En tal sentido, APM está en la facultad exigir el cumplimiento de las disposiciones contenidas en su Reglamento de Tarifas, incluida la regla de solidaridad contenida en el cláusula 3.4, una vez producida la aceptación expresa o implícita de los servicios por parte de los usuarios. A continuación analizaremos si el cobro materia de impugnación fue correctamente realizado.

III.2.1.- PAGO DE LAS FACTURAS CUYO COBRO APM PRETENDE EFECTUAR A RANSA

Sobre el servicio estándar de carga contenedorizada y el servicio especial de uso de área operativa

- 22.- De acuerdo con el Contrato de Concesión¹², APM presta dos clases de servicios portuarios: estándar y especial. El literal b) de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar

¹¹ En ese sentido, en la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRAN se señaló lo siguiente: *"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 aquellas que estuvieran 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).

¹² Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre APM y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 12 de mayo de 2011.



a la carga comprende los servicios de descarga o embarque de cualquier tipo de carga, entre ellas, la contenedorizada¹³.

- 23.- La mencionada cláusula señala también 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 embarque²⁴.
- 24.- Ahora bien, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM versión 3.3., vigente desde el 11 de marzo de 2015, el tiempo de libre disponibilidad del área operativa se ha extendido de 48 a 72 horas, así como también el momento en el cual se termina de contabilizar el uso de área operativa. El numeral 7.1.1.3.2 de dicho reglamento señala lo siguiente:

"Uso de Área Operativa – Contenedores llenos de embarque (excepto transbordo) (Numeral 1.3.2 del Tarifario)

Este servicio consiste en el uso del área operativa para contenedores llenos de embarque, excepto transbordo. El servicio estándar otorga cuarenta y ocho (48) libres pero APM Terminals Callao otorga hasta setenta y dos (72) horas libres. El tiempo libre se contabilizará una vez que el contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque.

El servicio correspondiente al día calendario cuatro (04) al día seis (06) será facturado por día. Este período de almacenamiento es un servicio especial regulado.

El servicio correspondiente al día calendario siete (07) en adelante será facturado por día o fracción de día. Este período de almacenamiento es un servicio especial no regulado.

El tiempo de almacenamiento o uso de área operativa se contabilizará a partir del ingreso del contenedor al patio del Terminal y culminará con el ETB final de la nave que APM Terminals Callao comunicó a los usuarios."

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

¹³ **Contrato de Concesión APM**

8.19 Servicios Estándar

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito

La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada:

i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba, utilizando la 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

iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.

iv) El servicio de trinca o destrinca.

v) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.

vi) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información;

vii) La revisión de precintos, y

viii) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes

Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

²⁴ **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 lo 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 contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas (...)"



- 25.- Asimismo, el Contrato de Concesión establece que transcurrido el plazo que corresponda según el tipo de carga, la Entidad Prestadora podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario²⁵.
- 26.- Como se puede apreciar de lo antes expuesto, para el servicio estándar de carga contenedorizada, si bien en el contrato se establece que la mercadería de los usuarios podrá permanecer dentro del Terminal Portuario por un período de libre almacenamiento de 48 horas, sin que éstos tengan que pagar por tal servicio y finalizado dicho período, la Entidad Prestadora tiene el derecho a cobrar una determinada tarifa; con la versión 3.3 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM se amplió el período de libre almacenamiento a 72 horas desde el ingreso del contenedor al patio del terminal hasta el ETB final de la nave.

Sobre la organización de los servicios que brinda APM en materia de embarque de contenedores

- 27.- En torno a la manera cómo se deben prestar y organizar los servicios que se brindan al interior del Terminal Portuario, el numeral 8.1 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión establece:

"La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA recuperará su inversión en las Obras, así como un deber, en la medida en que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a mantener la operatividad de dicho Terminal Portuario así como a prestar los servicios a los Usuarios. (...)

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que, considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho comprende la libertad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato de Concesión y en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

[El subrayado es nuestro]

- 28.- Vinculado con lo anterior, el numeral 8.2 de la cláusula 8 del referido Contrato señala:

"Corresponde a la SOCIEDAD CONCESIONARIA diseñar y administrar los Servicios que proporcionará a los Usuarios del Terminal Norte Multipropósito de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en el Contrato de Concesión y en el Expediente Técnico".

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

- 29.- De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de APM llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que cuente. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el resultado previsto en el Contrato de

²⁵ *Contrato de Concesión APM*

"8.1.9 Servicios Estándar

Transcurrido el plazo que corresponda según el tipo de carga, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario, en aplicación a lo dispuesto en la presente Cláusula Se precisa que no corresponde cobro retroactivo".



Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado.¹⁶

- 30.- En razón de ello, APM puede administrar el terminal, destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesarios de manera autónoma. Dicho de otro modo, lo que el Contrato le otorga al Concesionario es la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

Respecto de la prestación del servicio de uso de área operativa

- 31.- El servicio de uso de Área Operativa para contenedores materia de la presente resolución, se encuentra relacionado con las operaciones de exportación. En ese sentido, de conformidad con el artículo 23 y 24 de la Ley General de Aduanas (en adelante, LGA), aprobada por Decreto Legislativo N° 1053, las operaciones de exportación requieren la participación de un agente de aduanas (despachador aduanero) quien representa al embarcador de las mercancías¹⁷.
- 32.- Por otro lado, toda operación de exportación puede ser efectuada de manera directa o indirecta. El primer caso ocurre cuando la mercancía a exportar es remitida directamente del local del exportador (embarcador o cargador) hasta el puerto. El segundo caso se da cuando la carga debe dirigirse del almacén del exportador a un depósito temporal (almacén extraportuario) para los controles respectivos, para posteriormente dirigirse al Terminal Portuario. En el caso que nos ocupa, el uso del área operativa, cuyo cobro se reclama, fue realizado a través de un depósito temporal, por lo se hace necesario referirse a la participación de este depósito en el procedimiento de exportación.¹⁸
- 33.- El depósito temporal es definido por el artículo 2 de la LGA como el local donde se ingresan y/o almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera¹⁹. Antes del ingreso de las mercancías al depósito temporal, el agente de aduanas remite electrónicamente a la SUNAT la Declaración Aduanera de Mercancías (en lo sucesivo, DAM)²⁰. Una vez que la DAM es devuelta al agente de aduanas, debidamente numerada, la mercancía podrá ser ingresada al depósito temporal²¹.

¹⁶ Ver COGLIANESE, C and LAZER, D (2003) "Management-Based Regulation: Prescribing Private Management to Achieve Public Goals", *Law & Society Review*, Volume 37, Issue 4, pp. 691-730.

¹⁷ Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053.

*Artículo 23.- Agentes de aduana

Los agentes de aduana son personas naturales o jurídicas autorizadas por la Administración Aduanera para prestar servicios a terceros, en toda clase de trámites aduaneros, en las condiciones y con los requisitos que establezcan este Decreto Legislativo y su Reglamento.

Artículo 24.- Mandato

Acto por el cual el dueño, consignatario o consignante encomienda el despacho aduanero de sus mercancías a un agente de aduana, que lo acepta por cuenta y riesgo de aquellos, es un mandato con representación que se regula por este Decreto Legislativo y su Reglamento y en lo no previsto en éstos por el Código Civil. El mandato se constituye mediante:

- el endoso del documento de transporte u otro documento que haga sus veces;
- poder especial otorgado en instrumento privado ante notario público; o
- los medios electrónicos que establezca la Administración Aduanera."

¹⁸ Numerales 32 y 33 del INTA-PG. 02, Procedimiento de Exportación Definitiva.

¹⁹ Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053.

"Depósito temporal.- Local donde se ingresan y/o almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera

²⁰ Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053.

"Declaración aduanera de mercancías.- Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación."

numeral 7 del INTA-PG. 02, Procedimiento de Exportación Definitiva



- 34.- Luego de los controles aduaneros llevados a cabo por la SUNAT en el depósito temporal, éste debe remitir las mercancías al puerto a efectos de su embarque correspondiente en el buque²².
- 35.- El embarque de mercancías para exportación requiere que previamente se conozca el día y la hora en que la nave arribará al puerto. Para poder conocer esta información se requiere la interacción conjunta entre el agente marítimo (representante de la nave) y la Entidad Prestadora.
- 36.- En ese sentido, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento de Operaciones de APM, en el caso de naves con contenedores, el agente marítimo deberá comunicar, vía correo electrónico, el arribo de la nave con una anticipación no menor de (setenta y dos) 72 horas.

"Artículo 36.- 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 expresa de fecha y hora, calado y tipo de operación y la información preliminar de carga y descarga."

- 37.- Asimismo, previo al arribo, de conformidad con el artículo 52 del Reglamento de Operaciones de APM, el agente marítimo debe remitir a la Entidad Prestadora la siguiente información:
- a) Solicitud de atraque
 - b) Archivo electrónico de lista de descarga
 - c) Archivo electrónico de lista de contenedores a embarcar
 - d) Archivo electrónico de proyecciones de carga
 - e) Archivo UN/EDIFACT (BAPLIE)

- 38.- Una vez que cuenta con toda la información mencionada, APM procede a efectuar la asignación de amarraderos y muelles, tal como lo establece el artículo 61 del Reglamento de Operaciones antes referido:

"Artículo 61.- APM TERMINALS es responsable de:

(...)

61.3.- Establecer prioridad y programar el ingreso, permanencia y salida del Terminal Portuario, de acuerdo a las prioridades de atraque y desatraque antes mencionadas, transmitiendo esta información a la APN.

- 39.- En tal sentido, a partir de la información remitida por el agente marítimo, APM asigna los amarraderos y muelles, determina la prioridad de atención, así como las horas de ingreso, permanencia y salida de las naves en el puerto. En otras palabras, con dicha información se determina el muelle al que la nave será asignada, el amarradero correspondiente, la hora aproximada de arribo - ETA²³, la hora aproximada de ingreso a muelle - ETB²⁴ y la hora aproximada de salida de la nave - ETD²⁵.

- 40.- Luego de ello, de acuerdo con el artículo 57 del Reglamento de Operaciones, APM procede a remitir al agente marítimo la información señalada en el párrafo anterior, a efectos de que la retransmita a los embarcadores y otros actores, con el propósito de que éstos tomen conocimiento de la hora en que la mercancía deberá encontrarse en el terminal portuario para su embarque (*cut off*):

"Artículo 57.- Los Agentes Marítimos de aquellas naves que transportan contenedores como mercancía predominante, estarán obligadas a presentar, la siguiente información en forma electrónica:

²² Numeral 16 del INTA-PG.02, Procedimiento de Exportación Definitiva.

²³ ETA - Estimated Time of Arrival / Hora estimada de llegada.

²⁴ ETB - Estimated Time of Berthing / Hora estimada de amarre.

²⁵ ETD - Estimated Time of Departure / Hora estimada de partida.



(...)

Estableciéndose a continuación el tiempo límite de ingreso de contenedores (CUT OFF):

d) Contenedores llenos con carga seca, tendrán un plazo de ingreso al área de uso alterno, hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave."

Sobre el cobro de las facturas N° 002-8615, 002-10381, 002-16404, 002-18760, 002-18548 y 002-19082

41.- De la revisión de los documentos del expediente correspondientes a las facturas N° 002-8615, 002-10381, 002-16404, 002-18760, 002-18548 y 002-19082, se verifica que la hora de arribo de las naves difiere del ETB comunicado al usuario.

FACTURA	NAVE	ETB COMUNICADO	FECHA DE ARRIBO
002-8615	STADT JENA	20.06.15, 15:00 hrs. ²⁶	22.06.15, 15:00 hrs. ²⁷
002-10381	WARNOW DOLPHIN	11.07.15, 15:00 hrs. ²⁸	13.07.15, 07:00 hrs. ²⁹
002-16404	SEABOARD PACIFIC	29.07.15, 15:00 hrs. ³⁰	31.07.15, 07:00 hrs. ³¹
002-18760	STADT JENA	04.08.15, 07:00 hrs. ³²	04.08.15, 15:00 hrs. ³³
002-18548	STADT JENA	17.08.15, 07:00 hrs. ³⁴	17.08.15, 15:00 hrs. ³⁵
002-19082	MSC SARAH	15.08.15, 15:00 hrs. ³⁶	17.08.15, 23:00 hrs. ³⁷

42.- Así, en el caso de la factura N° 002-8615, en el correo electrónico de fecha 15.06.15 se comunicó que el ETB de la nave STADT JENA estaba previsto para el día 20 de junio de 2015 a las 15:00 horas, sin embargo, de la revisión de la documentación enviada por APM, esto es el "Vessel Inspector for 2015-01553 de la nave STADT JENA", se verifica que el arribo de la nave ocurrió finalmente el día 22 de junio de 2015 a las 15:00 horas, con lo que se comprueba que el arribo de la nave sucedió 48 horas después del ETB comunicado y previsto originalmente.

43.- Asimismo, respecto de la factura N° 002-10381, se aprecia que en el correo electrónico de fecha 07.07.15 se comunicó que el ETB de la nave WARNOW DOLPHIN estaba previsto para el día 11 de julio de 2015 a las 15:00 horas, sin embargo, de la revisión de la documentación enviada por APM, esto es, el "Vessel Inspector for 2015-01779 de la nave WARNOW DOLPHIN", se verifica que el arribo de la nave ocurrió finalmente el día 13 de julio de 2015 a las 07:00 horas, con lo que se comprueba que el arribo de la nave sucedió 40 horas después del ETB comunicado y previsto originalmente.

44.- De igual manera, respecto de la factura N° 002-16404, se aprecia que en el correo electrónico de fecha 24.07.15 se comunicó que el ETB de la nave SEABOARD PACIFIC estaba previsto para el día 29 de julio de 2015 a las 15:00 horas, sin embargo, de la revisión de la documentación enviada por APM, esto es, el "Vessel Inspector for 2015-01926 de la nave SEABOARD PACIFIC", se verifica que el arribo de la nave ocurrió finalmente el día 31 de julio de 2015 a las 07:00 horas, con lo que se comprueba que el arribo de la nave sucedió 64 horas después del ETB comunicado y previsto originalmente.

26 Correo electrónico - Folio 371

27 Folio 656

28 Correo electrónico - Folio 373

29 Folio 658

30 Correo electrónico - Folio 374

31 Folio 659

32 Correo electrónico - Folio 381

33 Folio 668

34 Correo electrónico - Folio 383

35 Folio 670

36 Correo electrónico - Folio 385

37 Folio 672





- 45.- En cuanto a la factura N° 002-18760, se aprecia que en el correo electrónico de fecha 30.07.15 se comunicó que el ETB de la nave STADT JENA estaba previsto para el día 04 de agosto de 2015 a las 07:00 horas, sin embargo, de la revisión de la documentación enviada por APM, esto es, el "Vessel Inspector for 2015-01979 de la nave STADT JENA", se verifica que el arribo de la nave ocurrió finalmente el día 04 de agosto de 2015 a las 15:00 horas, con lo que se comprueba que el arribo de la nave sucedió 08 horas después del ETB comunicado y previsto originalmente.
- 46.- Asimismo, respecto de la factura N° 002-18548, se aprecia que en el correo electrónico de fecha 14.08.15 se comunicó que el ETB de la nave STADT JENA estaba previsto para el día 17 de agosto de 2015 a las 07:00 horas, sin embargo, de la revisión de la documentación enviada por APM, esto es, el "Vessel Inspector for 2015-02090 de la nave STADT JENA", se verifica que el arribo de la nave ocurrió finalmente el día 17 de agosto de 2015 a las 15:00 horas, con lo que se comprueba que el arribo de la nave sucedió 08 horas después del ETB comunicado y previsto originalmente.
- 47.- De igual manera, respecto de la factura N° 002-19082, se aprecia que en el correo electrónico de fecha 11.08.15 se comunicó que el ETB de la nave MSC SARAH estaba previsto para el día 15 de agosto de 2015 a las 15:00 horas, sin embargo, de la revisión de la documentación enviada por APM, esto es, el "Vessel Inspector for 15MSR4530B de la nave MSC SARAH", se verifica que el arribo de la nave ocurrió finalmente el día 17 de agosto de 2015 a las 23:00 horas, con lo que se comprueba que el arribo de la nave sucedió 56 horas después del ETB comunicado y previsto originalmente.
- 48.- Cabe señalar que de acuerdo a lo establecido en el Reglamento General de Tarifas y Política Comercial y Tarifario (ambos versión 3.3), "el tiempo de almacenamiento o uso de área operativa se contabilizará a partir del ingreso del contenedor al patio del Terminal y culminará con el ETB final de la nave que APM Terminals Callao comunique a los usuarios".
- 49.- En los casos de las Facturas 002-8615, 002-10381, 002-16404, 002-18760, 002-18548 y 002-19082, si bien se ha demostrado que existió demora en el arribo de la naves; de acuerdo a lo señalado en el párrafo precedente, se entiende que el plazo hasta donde correspondía contabilizar el tiempo de almacenamiento de los contenedores culminaba con el ETB final de la nave que APM comunicó a los usuarios, lo que implica que dichos plazos concluyeron:
- El día 20.06.15 a las 15:00 horas en el caso de la nave STADT JENA de Mfto. 2015-01553.
 - El día 11.07.15 a las 15:00 horas en el caso de la nave WARNOW DOLPHIN de Mfto. 2015-01779.
 - El día 29.07.15 a las 15:00 horas en el caso de la nave SEABOARD PACIFIC de Mfto. 2015-01926.
 - El día 04.08.15 a las 07:00 horas en el caso de la nave STADT JENA de Mfto. 2015-01979.
 - El día 17.08.15 a las 07:00 horas en caso de la nave STADT JENA de Mfto. 2015-02090.
 - El día 15.08.15 a las 15:00 horas en el caso de la nave MSC SARAH de Mfto. 2015-02028.

Ello de conformidad con lo comunicado en los correos electrónicos que obran en los folios 371, 373, 374, 381, 383 y 385 del expediente.

- 50.- En tal sentido, tomando en consideración que el ETB de las naves STADT JENA de Mfto. 2015-01553, WARNOW DOLPHIN de Mfto. 2015-01779, SEABOARD PACIFIC de Mfto. 2015-01926, STADT JENA de Mfto. 2015-01979, STADT JENA de Mfto. 02090 y MSC SARAH de Mfto. 2015-2028 estaba previsto para los días 20.06.15 a las 15:00 horas, 11.07.15 a las 15:00 horas, 29.07.15 a las 15:00 horas, 04.08.15 a las 07:00 horas, 17.08.15 a las 07:00 horas y 15.08.15 a las 15:00 horas respectivamente (y consecuentemente con un cut off fijado 24 horas antes del ETB); fue que el usuario realizó la planificación para el traslado e ingreso de sus contenedores al Terminal Portuario.



- 51.- Ahora bien, de la revisión de los Detalles de Factura de Almacenamiento de las Facturas N° 002-8615³⁸, 002-10381³⁹, 002-16404⁴⁰, 002-18760⁴¹, 002-18548⁴² y 002-19082⁴³, así como de los argumentos expuestos por ambas partes a lo largo del procedimiento, se aprecia que RANSA cumplió con ingresar sus contenedores de acuerdo con la información proporcionada por APM, esto es, dentro del período establecido por la Entidad Prestadora, no habiendo excedido el plazo de 72 horas libres de uso de área operativa.
- 52.- En atención a lo expuesto, no existiendo imputación alguna de responsabilidad que se pueda realizar a RANSA por el retraso de las operaciones de la nave, no cabe establecer ninguna modificación de la contabilización del plazo de uso de área operativa libre de pago previsto originalmente, no correspondiendo en consecuencia, que RANSA asuma los costos generados por la prestación del servicio de uso de área operativa relacionado con la totalidad de los contenedores detallados en las facturas N° 002-8615, 002-10381, 002-16404, 002-18760, 002-18548 y 002-19082.
- 53.- En consecuencia, corresponde amparar el reclamo de RANSA formulado en este extremo.

Sobre el cobro de las Facturas N° 002-17282, 002-17279, 002-17270, 002-18823 y 002-18719

- 54.- En cuanto a lo alegado por RANSA en referencia a que sus contenedores ingresaron al Terminal Portuario dentro del plazo de 72 horas de libre almacenamiento, cabe mencionar que luego de realizado el análisis de los contenedores contenidos en las facturas N° 002-17282, 002-17279, 002-17270, 002-18823 y 002-18719, se verifica que los siguientes contenedores fueron ingresados dentro de dicho plazo considerando el ETB comunicado mediante correo electrónico, como se detalla a continuación:

FACTURA	NAVE	CONTENEDOR	ETB COMUNICADO	PLAZO DE LIBRE ALMACENAMIENTO	INGRESO AL TERMINAL
002-17282	MSC PILAR	CXDU2161520 MEDU2252540 MEDU2674669 MEDU6436627	22.07.15 07:00 horas ⁴⁴	19.07.15, 07:00 al 22.07.15, 07:00	Del 19.07.15 a las 19:07 hasta las 19:36 ⁴⁵
002-17279	HELENE S.	MRKU3765255 MRKU4661002	22.07.15 15:00 horas ⁴⁶	19.07.15, 15:00 al 22.07.15, 15:00	El 19.07.15 a las 19:43 y 19:44 ⁴⁷
002-17270	MSC CAROLE	CAIU2756004 ECMU1337565	27.07.15 23:00 horas ⁴⁸	24.07.15, 23:00 al 27.07.15, 23:00	El 25.07.15 a las 07:45 y 08:01 ⁴⁹
002-18823	MSC TORONTO	TCNU5463620 TEMU2015725 TGHU9052403	11.08.15 03:00 horas ⁵⁰	08.08.15, 03:00 al 11.08.15, 03:00	Del 08.08.15 a las 21:34 hasta las 22:11 ⁵¹
002-18719	KIEL TRADER	APZU3512165 CAXU6332726 MSKU4078240 MSKU5858739	07.08.15 23:00 horas ⁵²	04.08.15, 23:00 al 07.08.15, 23:00	Del 04.08.15 a las 23:20 hasta el 05.08.15 a las 02:30 ⁵³



³⁸ Folio 346

³⁹ Folio 347

⁴⁰ Folio 348 y 349

⁴¹ Folio 350

⁴² Folio 351

⁴³ Folio 352

⁴⁴ Correo electrónico - Folio 376

⁴⁵ Folio 356 y 357

⁴⁶ Correo electrónico - Folio 377

⁴⁷ Folio 358 y 359

⁴⁸ Correo electrónico - Folio 378

⁴⁹ Folio 360

⁵⁰ Correo electrónico - Folio 379

⁵¹ Folio 354

⁵² Correo electrónico - Folio 382

⁵³ Folio 362, 363 y 364



		MSKU5954922 MSKU7266322			
--	--	----------------------------	--	--	--

- 55.- En atención a lo expuesto, se observa que RANSA cumplió con ingresar los referidos contenedores de acuerdo con la información proporcionada por APM, esto es, dentro del periodo establecido por la Entidad Prestadora, no habiendo excedido el plazo de 72 horas libres de uso de área operativa, por lo que, considerando los argumentos antes expuestos, no corresponde que RANSA asuma los costos generados por la prestación del servicio de uso de área operativa relacionado con los contenedores detallados en el cuadro precedente referidos a las facturas N° 002-17282, 002-17279, 002-17270, 002-18823 y 002-18719, correspondiendo amparar el reclamo de RANSA formulado en este extremo.
- 56.- Cabe señalar que los contenedores MRKU4546035, MRKU5490645, MRSU0033417, MSKU0316930 y MSKU1719376 correspondientes a la Factura N° 002-17279, y los contenedores GLDU3994161 y TRHU1480006 correspondientes a la Factura N° 002-17270, no fueron objeto de impugnación, debido a que APM reconoció en la Resolución N° 1 que no correspondía su cobro.

Sobre el cobro de las Facturas N° 002-9485, 002-19120, 002-20335, 002-21021, 002-21557, 002-21565, 002-17289 y 002-18762

- 57.- Mediante comunicación de fecha 24 de febrero de 2015, APM informó el método de contabilización del periodo de Libre Almacenamiento a aplicarse para el cobro del servicio de Uso de Área Operativa a contenedores para embarque, el cual otorga un plazo de 72 horas contabilizado desde el ingreso del contenedor al terminal portuario hasta el ETB Final de la nave.
- 58.- De la revisión de los documentos del expediente correspondientes a las facturas N° 002-9485, 002-19120, 002-20335, 002-21021, 002-21557, 002-21565, 002-17289 y 002-18762, se verifica lo siguiente:

FACTURA	NAVE	ETB COMUNICADO	FECHA DE ARRIBO
002-9485	ACAPULCO	06.07.15, 15:00 hrs. ⁵⁴	06.07.15, 15:00 hrs. ⁵⁵
002-19120	HELENE S.	14.08.15, 23:00 hrs. ⁵⁶	14.08.15, 23:00 hrs. ⁵⁷
002-20335	HANSA AUSTRALIA	20.08.15, 23:00 hrs. ⁵⁸	20.08.15, 23:00 hrs. ⁵⁹
002-21021	MSC JOANNA	22.08.15, 23:00 hrs. ⁶⁰	22.08.15, 23:00 hrs. ⁶¹
002-21557	FEDERAL	19.08.15, 07:00 hrs. ⁶²	19.08.15, 23:00 hrs. ⁶³
002-21565	MSC ROSARIA	24.08.15, 23:00 hrs. ⁶⁴	25.08.15, 03:00 hrs. ⁶⁵
002-17289	EVER UBERTY	22.07.15, 23:00 hrs. ⁶⁶	22.07.15, 23:00 hrs. ⁶⁷
002-18762	COSCO FUKUYAMA	05.08.15, 23:00 hrs. ⁶⁸	05.08.15, 23:00 hrs. ⁶⁹

- 59.- En consecuencia, considerando que el plazo hasta donde correspondía contabilizar el tiempo de almacenamiento de los contenedores culminaba con el ETB final de la nave que APM comunicó a TRAMARSA, se advierte que la misma ingresó los contenedores del siguiente modo:

⁵⁴ Correo electrónico - Folio 372
⁵⁵ Folio 657
⁵⁶ Correo electrónico - Folio 384
⁵⁷ Folio 671
⁵⁸ Correo electrónico - Folio 386
⁵⁹ Folio 673
⁶⁰ Correo electrónico - Folio 387
⁶¹ Folio 676
⁶² Correo electrónico - Folio 388
⁶³ Folio 677
⁶⁴ Correo electrónico - Folio 389
⁶⁵ Folio 678
⁶⁶ Correo electrónico - Folio 375
⁶⁷ Folio 664
⁶⁸ Correo electrónico - Folio 380
⁶⁹ Folio 667



- i. El contenedor correspondiente a la factura N° 002-9485 fue ingresado más de 302 horas antes del ETB comunicado de la nave ACAPULCO.
- ii. Los contenedores correspondientes a la factura N° 002-19120 fueron ingresados más de 133 horas antes del ETB comunicado de la nave HELENE S.
- iii. Los contenedores correspondientes a la factura N° 002-20335 fueron ingresados más de 72 horas y 30 minutos antes del ETB comunicado de la nave HANSA AUSTRALIA.
- iv. El contenedor correspondiente a la factura N° 002-21021 fue ingresado más de 84 horas antes del ETB comunicado de la nave MSC JOANNA.
- v. El contenedor correspondiente a la factura N° 002-21557 fue ingresado más de 80 horas antes del ETB comunicado de la nave FEDERAL.
- vi. Los contenedores correspondientes a la factura N° 002-21565 fueron ingresados más de 73 horas antes del ETB comunicado de la nave MSC ROSARIA.
- vii. Los contenedores correspondientes a la factura N° 002-17289 fueron ingresados más de 72 horas y 20 minutos antes del ETB comunicado de la nave EVER UBERTY (Debe precisarse que los contenedores PCIU1736974, PCIU2594724 y TRLU9108694 no fueron objeto de impugnación, debido a que APM reconoció en la Resolución N° 1 que no correspondía su cobro).
- viii. Los contenedores correspondientes a la factura N° 002-18762 fueron ingresados más de 72 horas y 15 minutos antes del ETB comunicado de la nave COSCO FUKUYAMA (Debe precisarse que los contenedores CAIU3326245 y PCIU1513374 no fueron objeto de impugnación, debido a que APM reconoció en la Resolución N° 1 que no correspondía su cobro).

Lo expuesto se puede corroborar de los detalles de factura de almacenamiento respectivos⁷⁰, en los cuales se verifica que se superó el tiempo libre de uso de área operativa de 72 horas otorgado por la Entidad Prestadora. Cabe señalar que RANSA envió los referidos contenedores con la antelación señalada pese a que la fecha y hora de los ETB de las naves le habían sido comunicados por APM.

- 60.- Al respecto, cabe señalar que si bien RANSA no controla ni domina las operaciones realizadas al interior del terminal una vez ingresados los contenedores, ya que no son los encargados de realizar las operaciones de amarre y embarque, debe precisarse que si tiene el control y dominio para elegir el momento en el cual llevará e ingresará los contenedores al terminal para su posterior embarque.
- 61.- En ese sentido, si el ETB de la nave estuvo fijado para una determinada fecha y hora, y el usuario ingresó sus contenedores 72 horas y 15, 20 y 30 minutos, 73 horas, 80 horas, 84 horas, 133 horas y 302 horas antes de la misma, superándose el plazo de libre almacenamiento de 72 horas, correspondía que la Entidad Prestadora realice el cobro del servicio correspondiente.
- 62.- En efecto, en los supuestos en los cuales el usuario hubiera dejado su mercancía con excesiva antelación en el Terminal Portuario; provocando que se supere el plazo de las 72 horas de libre almacenamiento, corresponderá que el pago por el servicio de uso de área operativa sea realizado por el usuario, pues éste habría sido el único responsable al haber dejado su mercancía en el terminal



con excesiva antelación al ETB de la nave, y consecuentemente de haber agotado y superado el periodo de 72 horas de libre almacenamiento.

- 63.- En ese sentido, en la medida que en el presente caso se verifica que los contenedores correspondiente a las facturas N° 002-9485, 002-19120, 002-20335, 002-21021, 002-21557, 002-21565, 002-17289 y 002-18762 permanecieron en el Terminal más de 72 horas y 15, 20 y 30 minutos, 73 horas, 80 horas, 84 horas, 133 horas y 302 horas; se encuentra acreditado fehacientemente que en todos estos casos se superó el plazo de libre almacenamiento de 72 horas, resultando justificado el cobro del servicio de uso de área operativa por parte de APM.
- 64.- Finalmente, cabe aclarar que este criterio no desvirtúa ni menoscaba el criterio que ha venido asumiendo este Tribunal al resolver otros casos de uso de área operativa – contenedores referido a que si el usuario deja su mercancía en el Terminal antes de la fecha y hora del *cut off*, la Entidad Prestadora está obligada a informarle sobre la posible existencia de circunstancias que podrían generar que la mercancía se embarque más allá de dichas 72 horas, sino que lo que este Tribunal está determinando es que en los casos en los que el usuario deje con excesiva antelación en el Terminal su mercancía, entonces deberá de asumir los costos de dicha estadía pues la responsabilidad de la superación del plazo de libre pago de 72 horas le es atribuible únicamente al usuario y no puede ser trasladada al operador del Terminal Portuario.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁷¹;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/ CL/780-2015, en los extremos relacionados con las facturas N° 002-9485, 002-19120, 002-20335, 002-21021, 002-21557, 002-21565, 002-17289 y 002-18762; y en consecuencia, declarar **INFUNDADO** el reclamo presentado contra el cobro de dichas facturas.

SEGUNDO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/ CL/780-2015, en los extremos relacionados con las facturas N° 002-8615, 002-10381, 002-16404, 002-18760, 002-18548 y 002-19082; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado contra el cobro de dichas facturas.

TERCERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/ CL/780-2015; y en consecuencia, declarar **FUNDADO EN PARTE** el reclamo presentado en los extremos relacionados con los contenedores CXDU2161520, MEDU2252540, MEDU2674669 y MEDU6436627 correspondientes a la

⁷¹ 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”.



factura N° 002-17282; los contenedores MRKU3765255 y MRKU4661002 correspondientes a la factura N° 002-17279; los contenedores CAIU2756004 y ECMU1337565 correspondientes a la factura N° 002-17270; los contenedores TCNU5463620, TEMU2015725 y TGHU9052403 correspondientes a la factura N° 002-18823; y los contenedores APZU3512165, CAXU6332726, MSKU4078240, MSKU5858739, MSKU5954922 y MSKU7266322 correspondientes a la factura N° 002-18719; declarándolo INFUNDADO en lo demás que contiene.

CUARTO.- DECLARAR que con la presente resolución queda agotada la vía administrativa.

QUINTO.- NOTIFICAR a RANSA COMERCIAL S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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

Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN**