



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público  
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 055-2015-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 055-2015-TSC-OSITRAN  
APELANTE : SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente N°  
APMTC/CL/038-2015

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 15 de febrero de 2017

**SUMILLA:** *En los casos en que la descarga se realiza bajo la modalidad denominada "descarga directa", si la Entidad Prestadora no comunica al usuario el nivel programado para las operaciones de retiro de la carga, no resulta válido que imponga el recargo por cuadrilla no utilizada.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A. (en adelante, SAVAR o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/038-2015 (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.- Mediante reclamo remitido a APM el 19 de enero de 2015, SAVAR solicitó se deje sin efecto la factura N° 003-0059078, cuyo importe asciende a US \$ 34,279.00 (Treinta y cuatro mil doscientos setenta y nueve con 00/100 dólares de los Estados Unidos de América), emitida por el concepto de compensación de cuadrilla no utilizada, argumentando lo siguiente:
  - i.- La suspensión de cuadrillas por paralización por falta de camiones, se originó por responsabilidad de APM al haber brindado un servicio deficiente.
  - ii.- Para la descarga de la mercancía, APM requiere que el consignatario lleve un "llenador", con la finalidad de que controle la entrega del material sobre cada vehículo,



- en caso de no hacerse, APM no se hace responsable sobre la cantidad cargada en cada vehículo, lo que trasgrede el servicio pagado a APM.
- iii.- Es así que al iniciarse las operaciones de descarga en los vehículos de SAVAR, la balanza registraba pesos mayores a los permitidos por la Ley de Pesos y Medidas, motivo por el cual la balanza del puerto no permitía la salida de dichos vehículos. Ello ocasionó que sus vehículos no acudan al muelle, sino que fueran direccionados hasta la balanza para proceder con el aborde y recepción del excedente de la mercancía.
  - iv.- También se presentaron problemas en el sistema de reconocimiento del conductor de las unidades en la balanza, lo que obligó a los conductores a tener que retirarse de las unidades de transporte y apersonarse hasta la garita de control para poder registrar su salida, provocando una demora de aproximadamente 30 minutos.
  - v.- Los hechos antes señalados generaron congestión en la balanza, por lo que los vehículos que se encontraban en cola no podían ingresar, no siendo es un problema que se hubiera generado en las afueras de las instalaciones de APM, constituyendo más bien una situación conocida como una externalidad negativa. Precisó que los hechos señalados fueron puestos en conocimiento de APM.
  - vi.- Lo expuesto evidencia que la paralización de cuadrillas por falta de camiones se produjo debido a la falta de coordinación y planificación de APM al momento de brindar el servicio, toda vez que los vehículos encargados de retirar la carga de SAVAR se encontraban en el terminal de APM y como consecuencia de los problemas suscitados por el servicio deficiente señalado, fue que se generaron los problemas de carga en exceso de vehículos, problemas en balanza y congestionamiento en la misma.
  - vii.- Agregó que APM tiene la responsabilidad de planificar, organizar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones a su cargo, así como brindar información a los usuarios sobre sus servicios, conforme a lo establecido en el numeral 8.2 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, el artículo 7 del Reglamento de Operaciones de APM y el literal a) de los artículos 5 y 7 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.
  - viii.- Finalmente, cuestionó que la factura haya sido gravada con el Impuesto General a las Ventas – IGV, en la medida que no se trataba de un servicio, sino de un mecanismo resarcitorio.
- 2.- El 06 de febrero de 2015, APM notificó la Resolución N° 1, declarando infundado el reclamo presentado, de acuerdo con los siguientes argumentos:
- i.- De acuerdo con lo dispuesto en la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 3.0, vigente al momento de la prestación del servicio, APM se encontraba



- facultada a cobrar por los servicios prestados a la nave, dentro de los cuales se encuentra comprendido el "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada", el cual se aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del servicio estándar, éste se cancela, se suspende o paraliza por decisión o responsabilidad de la línea naviera, el consignatario o sus representantes.
- ii.- El cobro de compensación de cuadrilla no utilizada es un recargo y no una solicitud, aplicable cuando APM comprueba que durante el desarrollo de las operaciones de la nave, el administrador se perjudica por razones ajenas a su responsabilidad.
  - iii.- En el presente caso, el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada se aplicó como consecuencia de las paralizaciones ocurridas durante las labores de descarga de la nave Teizan de Mfto. 2014-32816, originadas por la falta de camiones; inconveniente que resulta de entera responsabilidad de SAVAR y que provocó que no se realice la descarga directa de manera fluida. Estos hechos se encuentran registradas en los Controles de Tarja, en los que se consigna la falta de camiones por un total de 83 horas con 03 minutos, respecto a la nave Teizan.
  - iv.- El Agente Marítimo de SAVAR solicitó el atraque de la nave Teizan de Mfto. 2014-32816, incluyendo la información sobre muelle, tipo de carga, toneladas a descargar, etc; procediendo APM a asignar un muelle para el atraque de la nave. Indicó que remitió correos electrónicos y la programación de Amarraderos de la nave Teizan de Mfto. 2014-32816 al Agente Marítimo, desde la fecha de publicación de la nave hasta la fecha de inicio de sus operaciones.
  - v.- En tal sentido, manifestó que con la información de las características de la mercadería a descargar, el Agente Marítimo de la nave y la empresa SAVAR fueron informados de que la operación de descarga de la nave Teizan, de Mfto. 2014-32816 se llevaría a cabo en 12 jornadas. Asimismo, indicó que considerando que el total de carga a granel sólido a descargar era de 41,224.000 toneladas, el periodo para la descarga de 12 jornadas y que cada camión podía trasladar 30 toneladas; entonces puede afirmarse que SAVAR tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 3,435.33 toneladas, equivalente a 115 camiones por jornada.
  - vi.- En atención a lo expuesto, se ha comprobado que la cantidad de horas cobradas mediante la factura N° 003-0059078 (83 horas) fue correcta, puesto que las paralizaciones se debieron a la falta de camiones que SAVAR debía de haber enviado.
- 3.- Con fecha 27 de febrero de 2015, SAVAR interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando el argumento de su escrito de reclamo, que se señalan a continuación.



- i.- La suspensión de cuadrillas por paralización por falta de camiones, se originó por responsabilidad de APM al haber brindado un servicio deficiente.
- ii.- Para la descarga de la mercancía, APM requiere que el consignatario lleve un "llenador", con la finalidad de que controle la entrega del material sobre cada vehículo, en caso de no hacerse, APM no se hace responsable sobre la cantidad cargada en cada vehículo, lo que trasgrede el servicio pagado a APM.
- iii.- Es así que al iniciarse las operaciones de descarga en los vehículos de SAVAR, la balanza registraba pesos mayores a los permitidos por la Ley de Pesos y Medidas, motivo por el cual la balanza del puerto no permitía la salida de dichos vehículos. Ello ocasionó que sus vehículos no acudan al muelle, sino que fueran direccionados hasta la balanza para proceder con el aborde y recepción del excedente de la mercancía.
- iv.- También se presentaron problemas en el sistema de reconocimiento del conductor de las unidades en la balanza, lo que obligó a los conductores a tener que retirarse de las unidades de transporte y apersonarse hasta la garita de control para poder registrar su salida, provocando una demora de aproximadamente 30 minutos.
- v.- Los hechos antes señalados generaron congestión en la balanza, por lo que los vehículos que se encontraban en cola no podían ingresar, no siendo es un problema que se hubiera generado en las afueras de las instalaciones de APM, constituyendo más bien una situación conocida como una externalidad negativa. Precisó que los hechos señalados fueron puestos en conocimiento de APM.
- vi.- Lo expuesto evidencia que la paralización de cuadrillas por falta de camiones se produjo debido a la falta de coordinación y planificación de APM al momento de brindar el servicio, toda vez que los vehículos encargados de retirar la carga de SAVAR se encontraban en el terminal de APM y como consecuencia de los problemas suscitados por el servicio deficiente señalado, fue que se generaron los problemas de carga en exceso de vehículos, problemas en balanza y congestionamiento en la misma.
- vii.- Agregó que APM tiene la responsabilidad de planificar, organizar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones a su cargo, así como brindar información a los usuarios sobre sus servicios, conforme a lo establecido en el numeral 8.2 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, el artículo 7 del Reglamento de Operaciones de APM y el literal a) de los artículos 5 y 7 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.
- viii.- Finalmente, cuestionó que la factura haya sido gravada con el Impuesto General a las Ventas – IGV, en la medida que no se trataba de un servicio, sino de un mecanismo resarcitorio.



- 4.- El 17 de febrero de 2016, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación reiterando los argumentos esgrimidos en la Resolución N° 1, añadiendo lo siguiente:
- i.- La responsabilidad del cálculo en la proporción del número de camiones a efectos de atender cada operación de descarga corresponde a los usuarios del Terminal que cuentan con toda la información necesaria; por lo que los inconvenientes relacionados con la falta de transporte en el Terminal no resultan de responsabilidad de APM.
  - ii.- Se ha verificado que durante los días comprendidos entre el 05 de octubre de 2014 al 10 de diciembre de 2014, no se registraron problemas de congestión de unidades en las instalaciones de APM.
  - iii.- Cuando existe algún problema de paralización de las operaciones por problemas en el ingreso por balanza, dicho evento es comunicado inmediatamente mediante correo electrónico a APM, tal y como ya ha ocurrido en casos anteriores. Sin embargo, en el presente caso SAVAR no ha acreditado haber enviado algún correo que sustente o permita dar validez a lo que ha señalado.
  - iv.- SAVAR adjuntó a su recurso de apelación un documento denominado 'Informe de Paradas Operativa Mixercon' que no cuenta con firma o sello que le otorgue validez, el que solo contiene el Estado de Hechos enviado por el área de Operaciones de APM al Agente Marítimo de la nave con la información sobre paralizaciones, donde el código 107 representa a la paralización por falta de camiones.
  - v.- Es incorrecto lo señalado por SAVAR, respecto a la alegada exigencia de APM de contar con un llenador para llevar a cabo la descarga. Sin perjuicio de ello, así la reclamante haya enviado su llenador o lo haya provisto APM, no sería lógico que se haya excedido el peso de la mercadería en el camión, pues una de las funciones del llenador es justamente la de verificar que la cantidad que se carga a la tolva no sea excesiva, a fin de evitar problemas en balanza.
- 5.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico (e), la audiencia de conciliación no pudo llevarse a cabo debido a la inasistencia de ambas partes. El 27 de abril de 2016 se realizó la audiencia de vista, con la asistencia del representante de la Entidad Prestadora quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 6.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:



- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 1.
- ii.- Determinar si corresponde que APM realice el cobro de la factura N° 003-0059078, emitida por concepto de recargo de compensación de cuadrilla no utilizada.

### III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

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

- 7.- En el presente caso el usuario alega que el cobro de la factura N° 003-0059078, por concepto de compensación de cuadrillas no utilizadas, se originó en el deficiente servicio brindado por APM, debido a la supuesta falta de coordinación y planificación en la prestación del mismo, considerando que de acuerdo al marco normativo vigente la Entidad Prestadora tenía la responsabilidad de planificar, organizar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones a su cargo, así como la obligación de brindar información a los usuarios sobre los servicios que presta.
- 8.- En ese sentido, corresponderá analizar si el cobro de dicho recargo resulta consecuencia de un servicio que no fue prestado de manera idónea, lo que necesariamente implicará realizar un análisis de calidad respecto del servicio de descarga brindado por APM, que a su vez conducirá a analizar si la facturación y cobro derivados de dicho servicio de descarga fue correctamente realizado.
- 9.- Ahora bien, como se puede apreciar del artículo 33<sup>1</sup> del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:
  - i) Facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura, siempre que estos deriven de la prestación efectiva de servicios brindados por las Entidades Prestadoras.
  - ii) La calidad en que se brinden dichas prestaciones de servicios.

<sup>1</sup> 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

(...)

- c) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.

(...)



- 10.- En ese sentido, dado que en el presente caso el reclamo del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada requerirá analizar si el servicio fue prestado de manera idónea y consecuentemente si el cobro derivado de dicho servicio fue correctamente realizado, se evidencia que dichos extremos involucran los supuestos de reclamo previstos en los literales a) y c) del artículo 33 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN; los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>2</sup>, así como el literal b) del artículo 2<sup>3</sup> del Reglamento de Reclamos de OSITRAN que señala expresamente que dicho Reglamento rige la atención de los reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras que sean supervisados por OSITRAN. En tal sentido, en concordancia con el artículo 10 del referido Reglamento<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
- 11.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del

<sup>2</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM. Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

<sup>1.5.3</sup> 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.*

1.5.3.2 *La calidad y oportuna prestación de los servicios que brinda APM TERMINALS CALLAO S.A., derivados de la explotación de la INFRAESTRUCTURA\*.*

<sup>3</sup> Artículo 2.- Objeto y ámbito de aplicación del Reglamento

1.- *El presente Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y resolución de los reclamos y controversias que tengan su origen en:*

- a) *Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean regulados por OSITRAN;*
- b) Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean supervisados por OSITRAN
- c) *Las controversias entre Entidades Prestadoras o entre éstas y los usuarios intermedios;*
- d) *El cumplimiento de otras obligaciones legales no incluidas en los literales anteriores y no expresamente asignadas a otros órganos o instancias del OSITRAN.*

*Asimismo regula el procedimiento de arbitraje, en los casos que corresponda.*

<sup>4</sup> 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\*.*

<sup>5</sup> 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\*.*



OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)<sup>6</sup>, el plazo que 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.

- 12.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 de APM, que contiene la decisión de declarar fundado en parte el reclamo, fue notificada a SAVAR el 06 de febrero de 2015.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 27 de febrero de 2015.
  - iii.- SAVAR presentó su recurso de apelación el 27 de febrero de 2015, es decir, dentro del plazo legal.
- 13.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG<sup>7</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 14.- 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 LAS CUESTIONES DE FONDO DEL RECURSO DE APELACIÓN

#### Sobre la naturaleza del cobro por concepto de "recargo por cuadrilla no utilizada"

- 15.- Es menester recalcar, previamente, que el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) establece en sus cláusulas 1.23.97, 1.23.98 y 1.23.99, las definiciones de Servicios, Servicio Estándar y Servicios Especiales, respectivamente, de la siguiente manera:

<sup>6</sup> Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 029 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".*

<sup>7</sup> Ley N° 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".*





"1.23.97 Servicios

*Son todos los servicios portuarios que la SOCIEDAD CONCESIONARIA, directamente o a través de terceros, presta en el Área de la Concesión a todo Usuario que lo solicite. Incluye los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.*

1.23.98. Servicios Especiales

*Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. Los Servicios Especiales deberán prestarse respetando los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, según corresponda. Ello no perjudica el derecho de los Usuarios de exigir la prestación de los Servicios Estándar.*

1.23.99. Servicios Estándar

*Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.19, la SOCIEDAD CONCESIONARIA prestará directamente o a través de terceros, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."*

- 16.- Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el concepto de servicio engloba tanto al Servicio Estándar, como a los Servicios Especiales. El primero se divide en servicios que se brindan a la nave (uso de amarraderos) y a la carga (carga y descarga, tracción, manipuleo, trinca y destrinca, entre otros).
- 17.- De la lectura de las cláusulas citadas se puede advertir que el Contrato de Concesión prevé que los servicios que se brindan en el Terminal Portuario son, en principio, servicios portuarios, respecto de los cuales la Entidad Prestadora se encuentra legitimada a cobrar una tarifa o un precio.
- 18.- Asimismo, el Contrato de Concesión prevé el cobro de tarifas sólo bajo tres escenarios: (i) en el caso de los Servicios Estándar, (ii) en el caso de los Servicios Especiales incluidos en el Anexo 5, y (iii) en el caso de los Servicios Especiales no previstos en el Contrato de Concesión o servicios nuevos en los cuales el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (en lo sucesivo, INDECOPI) verifique que no existen condiciones de competencia. Esto se puede verificar en las cláusulas 1.23.102, 8.20 y 8.23:

"1.23.102 Tarifa

*Contraprestación económica que, de acuerdo a lo previsto en este Contrato de Concesión, cobrará la SOCIEDAD CONCESIONARIA por la prestación de los Servicios Estándar o de*



ser el caso, de un Servicio Especial, de acuerdo a lo que establezca el REGULADOR, sin incluir los impuestos que resulten aplicables."

**"8.20 SERVICIOS ESPECIALES**

*Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.*

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5. (...)"

- "8.23** *Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.*

*La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de competencia económica.  
(...)*

*En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismo términos y condiciones."*

[El subrayado es nuestro]

- 19.- Por otro lado, el cobro por concepto de "Compensación de cuadrilla no utilizada" se encuentra detallado en las notas ampliatorias de la lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>8</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

<sup>8</sup> [http://www.opmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1457478784Precios\\_y\\_recargos\\_deotrosservicios08072013.pdf](http://www.opmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1457478784Precios_y_recargos_deotrosservicios08072013.pdf)



"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada"

El recargo aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del Servicio Estándar, de acuerdo al Plan de Operaciones, éste se cancela o se suspende por decisión o responsabilidad de la línea naviera o el consignatario dependiendo del contrato de fletamento. En el caso de la suspensión, se aplicará el recargo cuando éste prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones.

Asimismo, se aplicará el recargo cuando la operación es concluida antes del horario programado en el Plan de Operaciones, como consecuencia del recorte del volumen de la carga embarcada/descargada o en el caso que la línea naviera o consignatario solicite ser atendido al arribo de la nave al terminal, y esto ocurra después de la hora de inicio de cada jornada de trabajo.

Este cargo se aplica también en el caso que la nave o el consignatario soliciten el término de operaciones antes del término de la jornada.

De la misma forma, este recargo será aplicado en caso la línea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se dispongan las cuadrillas para la atención a la nave y ésta por razones no imputables al terminal, demore su atraque e inicio de operaciones.

El importe del recargo será asumido por la línea naviera o el consignatario de ser el caso, siendo el importe de US\$ 350 (Trescientos Cincuenta con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por cuadrilla/hora o fracción de hora".

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

- 20.- En tal sentido, el "recargo por compensación de cuadrilla no utilizada", cuyo cobro es materia de cuestionamiento por la apelante, se genera, entre otras razones, cuando el usuario, a pesar de disponer del personal provisto por APM para la prestación del servicio estándar, cancela, suspende o paraliza la prestación de dicho servicio.
- 21.- Como se desprende de lo antes señalado, el cobro por un recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario, sino que se genera, por el incumplimiento de aquellas cláusulas que fueron aceptadas al establecer la relación contractual; en el presente caso, que no se utilice un personal asignado para el servicio solicitado.
- 22.- Con relación al recargo por Compensación de cuadrilla no utilizada, conviene tener presente que mediante informe N° 018-14-GRE-GSF-GAJ, las áreas técnicas de OSITRAN (Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, Supervisión y Fiscalización y Asesoría Jurídica), opinaron lo siguiente:

"(...) este cobro no se realiza como contraprestación económica por algún servicio brindado por el Concesionario. Por el contrario, se trata de un mecanismo resarcitorio cuya función es que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas



legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora y que hayan sido previa y debidamente difundidas por este último".

[El subrayado es nuestro]

23.- Asimismo, respecto a la facultad de APM para requerir el referido cobro señaló lo siguiente:

"(...) el Concesionario se encuentra facultado a realizar un cobro por concepto de recargo por "Compensación de cuadrilla no utilizada" en tanto se verifique que el despacho de la carga ha sido interrumpido por decisión o responsabilidad del usuario y no por causas imputables al Concesionario."

[El subrayado es nuestro]

24.- Como se verifica en el mencionado informe, las áreas técnicas de OSITRAN han precisado que el cobro por concepto de "Compensación de cuadrilla no utilizada" es un recargo que busca que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora.

25.- Es importante resaltar que dicho cobro resulta razonable en la medida que la compensación remunera el costo de oportunidad del tiempo del servicio en cuestión, consistente en el costo que genera la Entidad Prestadora por poner a disposición del usuario el respectivo personal, siempre y cuando no sea responsabilidad de APM o un riesgo que deba asumir.

26.- En el presente caso, SAVAR alega que debe anularse el cobro por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada durante las operaciones de descarga directa de carga líquida, aduciendo que fue APM quien le prestó un servicio deficiente, al considerar que los problemas de carga en exceso de vehículos de SAVAR, problemas en balanza y congestión en la misma son atribuibles a APM, siendo además que la Entidad Prestadora tiene la responsabilidad de planificar, organizar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones a su cargo, así como brindar información a los usuarios sobre sus servicios, como los relacionados a las características de la operación.

27.- Por otro lado, APM afirma que la apelante no contó con la cantidad de unidades de transporte suficiente para atender la descarga de su mercancía, correspondiendo el cobro por la compensación de cuadrilla no utilizada.

28.- En ese sentido, a fin de conocer la responsabilidad de APM es conveniente analizar la forma mediante la cual la Entidad Prestadora se organiza dentro del Terminal Portuario.



### Sobre la organización de los servicios que brinda APM

- 29.- 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]

- 30.- 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]

- 31.- 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 cuenta. 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 Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 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.



- 32.- 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.
- 33.- Asimismo, tal y como lo ha señalado SAVAR en su reclamo y escrito de apelación, el Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios<sup>30</sup>, con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar la información, establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

**"Artículo 5.- Principios que regulan la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de los servicios aeroportuarios y portuarios.**

*... la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de los servicios aeroportuarios y portuarios está regida por los siguientes principios:*

**a) Transparencia.- El Usuario debe tener pleno acceso a toda la información relevante sobre los servicios brindados por las Entidades Prestadoras y sus condiciones, que resulte imprescindible para el adecuado uso de los servicios aeroportuarios o portuarios (...)"**

**"Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-**

*Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen también los siguientes derechos:*

*a) A la información*

**El Usuario debe recibir información necesaria, adecuada, veraz, oportuna y detallada sobre los servicios que las Entidades Prestadoras prestan a fin de poder utilizarlos integralmente (...). Igualmente tienen derecho a conocer, con la debida anticipación, sobre cualquier circunstancia que altere los servicios"**

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

- 34.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurrido los hechos<sup>31</sup>, señala en su artículo 7 que *"es responsabilidad de APM Terminals: planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión"*.
- 35.- En los artículos 54 y 56 del mencionado Reglamento de Operaciones se establece:

<sup>30</sup> Aprobado a través de la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.

<sup>31</sup> Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG y sus modificatorias.



*"Artículo 54.- APM TERMINALS coordinará con los usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones"*

*Artículo 56.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del Terminal Portuario para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.*

*Contempla las siguientes acciones:*

*a.- Planear e impartir las disposiciones para el desarrollo de las operaciones.*

*b.- Evaluar la magnitud de cada operación, recursos necesarios, posibilidades de congestión y medidas a adoptarse.*

*c.- Planear la asignación de amarraderos.*

*d.- Programar al recepción y el despacho de la carga a través del sistema de citas".*

- 36.- Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión, el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, y el Reglamento de Operaciones de APM reconocen el derecho de los usuarios de acceder a información completa y detallada sobre la forma en que los servicios serán brindados por APM, ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora.
- 37.- Cabe señalar que ese derecho no sólo lo ostenta el usuario cuando la Entidad Prestadora va a programar la prestación de un servicio, sino que también se extiende a toda la cadena logística portuaria en la que la Entidad Prestadora participa como proveedora.
- 38.- El derecho de acceder a información de los usuarios es de suma importancia, toda vez que les permite efectuar un cálculo adecuado y certero sobre los tiempos y costos en los que tendrá que incurrir al realizar operaciones dentro de la cadena logística portuaria. Por tal razón, dicha información resultaría útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y que les permitan maximizar sus beneficios, evitando así, incurrir en sobrecostos no esperados.
- 39.- En este orden de ideas, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, determine la forma en que dichas operaciones serán llevadas a cabo, lo que deberá ser informado al usuario de manera oportuna, con la finalidad de que este último, en virtud del derecho de información que ostenta, tome conocimiento del alcance del servicio que recibirá, así como de las obligaciones que como usuario debe asumir, entre ellas, el pago de tarifas o precios o en su defecto recargos.



### Sobre el cobro de la factura N° 003-0059078

- 40.- El artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN prescribe que en los reclamos relacionados con facturación, información e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que los servicios se brindaron de conformidad con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
- 41.- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones se alteren por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
- 42.- En el caso bajo análisis, conforme se desprende de su escrito de absolución del recurso de apelación, APM realizó directamente la descarga de cemento clinker, desde la nave a los vehículos de transporte terrestre que SAVAR dispuso para el retiro de dicha carga del Terminal Portuario.
- 43.- APM sostiene que durante la operación de descarga hubo un retraso de 83 horas, debido a la falta de vehículos de transporte que debió enviar el usuario para el retiro de su carga, por lo que el cobro del recargo de cuadrilla no utilizada estuvo justificado.
- 44.- Al respecto, cabe señalar que el establecimiento del nivel de descarga en cada operación individual es parte de la facultad de APM de organizar, gestionar y programar las operaciones relacionadas con la prestación de los servicios a los usuarios de la manera más eficiente, según considere pertinente y de acuerdo con los recursos (operativos, humanos, financieros) con los que cuente, respetando los parámetros establecidos para tal efecto en el Contrato de Concesión y en el Expediente Técnico.
- 45.- Sobre el particular, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través de la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN, indicó que para el supuesto de descarga, una vez determinada la planificación, APM debe comunicar al usuario las características de la operación (tonelaje a movilizar, bodegas a atender y cuadrillas de estibadores a utilizar por jornada), lo que le permitirá a este último, especialmente en el caso de descarga directa, calcular cuántos vehículos está obligado a enviar y con qué frecuencia con la finalidad de retirar la carga del puerto.
- 46.- En consecuencia, si bien APM tiene la facultad de determinar cuál será el nivel de descarga de mercadería a granel en cada operación individual, esta prerrogativa exige como contrapartida que informe las características de dicha operación al usuario para que este pueda organizarse y enviar los vehículos suficientes, de acuerdo con lo establecido en los artículos 5 y 7 del Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios<sup>12</sup>,

<sup>12</sup> Aprobado por la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.





según el cual corresponde a la Entidad Prestadora brindar la información relevante sobre los servicios brindados y sus condiciones.

- 47.- En el caso de que APM no determine un nivel de descarga general y fijo para todas las operaciones, sino que más bien depende de los recursos con los que cuenta y de la organización para cada operación; entonces, de conformidad con el Reglamento de Operaciones de APM, la oportunidad para informar a los usuarios cuál será el volumen de descarga individual será al momento de establecer y comunicar el respectivo Plan de Operaciones, criterio que también ha sido recogido en la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN.
- 48.- Lo indicado es coherente con el establecimiento del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, puesto que para su aplicación se requiere que se haya incumplido con el Plan de Operaciones por causas imputables al usuario.
- 49.- Siendo esto así, se hace necesario acreditar que el usuario conocía cuál iba a ser el nivel de descarga, a efectos de que programara qué cantidad de camiones debía llevar como mínimo para que la atención se realizara sin contratiempos. En tal sentido, en el presente caso, en aplicación del artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, correspondía a la Entidad Prestadora probar que informó del nivel de descarga al usuario al momento de determinar y comunicar el Plan de Operaciones, a través de los medios previstos en la normativa vigente.
- 50.- Al respecto, cabe señalar el artículo 55 del Reglamento de Operaciones de APM, establece expresamente que las comunicaciones entre APM y los usuarios se realizan por correo electrónico o cualquier otro medio documentado en aspectos relacionados con la nave, operaciones de embarque y descarga de mercadería, movilización de carga, almacenaje, transporte, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios. En tal sentido toda información vinculada a las operaciones portuarias debe ser transmitidas a todos los usuarios de los servicios a través del correo electrónico o medio documentado, puesto que se considera que a través de este medio es más seguro confirmar, corroborar y acreditar que efectivamente APM cumplió con su obligación de informarles adecuadamente sobre los aspectos relacionados a las operaciones que conciernan o afecten a los intereses de éstos.
- 51.- Con respecto a la asignación de amarraderos, el artículo 61 establece nuevamente la obligación de comunicar por correo electrónico y además para este caso y para la publicación de la lista de arribo de naves se podrá publicar además, vía website; sin embargo el uso del website debe entenderse como un método complementario pero no alternativo ni sustituto del correo electrónico o medio documentado para el caso de información al usuario de asignación de amarraderos y lista de arribo de naves.
- 52.- Sin perjuicio de lo señalado, si bien la programación de amarraderos se encuentra en la página web de APM a disposición de los usuarios, cabe señalar que en dicha programación



no se verifica que se haya consignado información referida a la cantidad de cuadrillas a utilizar, ni que se haya establecido el nivel de descarga conforme al cual se efectuará el desembarque de determinada mercancía para la nave Teizan.

- 53.- Ahora bien, APM indicó, tanto en la Resolución N° 1 como en sus descargos, haber remitido al Agente Marítimo correos electrónicos y la Programación de Amarraderos desde la fecha de publicación de la nave hasta la fecha de inicio de sus operaciones. En ese sentido, APM afirmó que en la medida que tanto SAVAR como el Agente Marítimo de la nave Teizan habían sido informados del peso total de la carga, el periodo para la descarga y el peso que podía trasladar cada camión, ello determina que SAVAR tenía pleno conocimiento del nivel de descarga y del número de camiones por jornada.
- 54.- Al respecto, cabe manifestar que, tal y como se ha señalado anteriormente, el Reglamento de Operaciones establece el deber de la Entidad Prestadora de comunicar a los usuarios respecto de los detalles de las operaciones en la nave, no existiendo ningún dispositivo legal que traslade tal responsabilidad a los Agentes Marítimos.
- 55.- Si bien los Agentes Marítimos y/o demás usuarios pueden tener conocimiento de la cantidad de mercancía a descargar, ello no implica que conozcan cómo ejecutará APM tal operación, dado que aquella es la única entidad en condiciones de establecer las características de la descarga de mercancía. En efecto, al detentar el control y manejo de la actividad, APM puede establecer cuántas toneladas podrá atender y los recursos que requiere para una determinada operación.
- 56.- En relación a este punto, es preciso señalar que APM no ha presentado pruebas que acrediten que comunicó a SAVAR cuál sería el nivel de descarga respecto de la nave antes detalladas. En tal sentido, correspondía a APM informar el referido nivel de descarga, puesto que se encuentra en mejor condición de establecer las condiciones y la forma en que realizará el desembarque de una determinada mercancía por operación.
- 57.- Sin perjuicio de lo señalado, de la revisión de los documentos remitidos por APM, sobre Estado de Hechos y Controles de Tarja, mediante los cuales se acreditarían el número de horas en que la descarga de la mercancía se paralizó por falta de vehículos, de responsabilidad de SAVAR, se ha podido apreciar que dichos documentos no corresponden a la nave Teizan, de Mfto. 2014-32816, sino a la nave Atlantic Venus y referida a descarga de trigo y maíz; por lo que APM tampoco ha acreditado en el presente caso la paralización de descarga imputada a SAVAR.
- 58.- Cabe resaltar que si bien SAVAR es un usuario que conoce la operatividad portuaria, por lo que eventualmente podría determinar cuál sería el nivel de descarga adecuado y en virtud de ello disponer una frecuencia determinada de camiones, también es cierto que en su calidad de usuario se encuentra supeditado a las decisiones operativas que determine APM.



- 59.- En ese sentido, APM no prestó los servicios a su cargo cumpliendo con las obligaciones que le correspondían como Entidad Prestadora, en la medida que debió brindar la información adecuada y detallada respecto de las características de la operación (tonelaje a movilizar, bodegas a atender, cuadrillas de estibadores a utilizar por jornada), a efectos de permitirle al usuario, en este caso SAVAR, calcular el número de unidades vehiculares a enviar, así como la frecuencia en que debía enviarlos en un determinado lapso de tiempo. En ese sentido, no resulta razonable que APM realice el cobro por concepto de cuadrilla no utilizada, debiendo dejarse sin efecto el cobro de la factura N° 003-0059078.
- 60.- Finalmente, considerando lo señalado en el numeral precedente, sobre dejar sin efecto el cobro de la factura impugnada, carece de objeto que el TSC se pronuncie respecto de los argumentos de SAVAR referidos a los presuntos problemas derivados de la carga en exceso de sus vehículos por la ausencia de un llenador, las presuntas demoras en las balanzas del terminal por fallas en el sistema de reconocimiento del conductor, ni la aplicación del IGV al Recargo por Cuadrilla No Utilizada.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>13</sup>;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/038-2015, y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., referido a la factura N° 003-0059078, emitida por recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, dejando sin efecto su cobro; quedando agotada la vía administrativa.

**SEGUNDO.- NOTIFICAR** a la empresa SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

<sup>13</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

*"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables*

*(...)*

*La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:  
Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;  
Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;  
Integrar la resolución apelada;  
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".*



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS

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

EXPEDIENTE N° 055-2015-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

**TERCERO.- DISPONER** la publicación de la presente resolución en la página web institucional:  
[www.ositran.gob.pe](http://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**