



EXPEDIENTES N° : 99-2016-TSC-OSITRAN

APELANTE : TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTOS APELADOS : Resolución N° 1 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/112-2016.

## RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 25 de junio de 2016

**SUMILLA:** *Si no se acredita que el ingreso de los contenedores luego de vencido el Cut Off fue por causas imputables a la Entidad Prestadora, corresponde desestimar el reclamo interpuesto contra el pago del recargo por arribo tardío de contenedores.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en adelante, TRAMARSA o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/112-2016 (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 29 de enero de 2016, TRAMARSA, interpuso reclamo ante APM solicitando la anulación de la factura N° 002-53653, emitida por el Recargo por "Arribo Tardío de Contenedores" respecto de 42 contenedores, argumentando lo siguiente:
  - i.- La demora en el ingreso de sus contenedores a las instalaciones del Terminal se debió a los siguientes factores:
    - a) La paralización en el ingreso de contenedores de embarque por un lapso de 10 horas, dando prioridad al ingreso de los contenedores reefers que provenían de otros depósitos extraportuarios.
    - b) El error en el sistema de APM al no validar reserva y/o contenedor para autorización automática, pese a que la línea naviera envió el CAL el 30 de diciembre a las 00:22 horas, no habiéndose validado tampoco la autorización de RD (Relación Detallada)<sup>1</sup>, motivo por el cual no se envió unidades con anticipación.

<sup>1</sup> El RD es un reporte o relación que se emplea para detallar en los listados de contenedores un código de 5 dígitos, el cual le da un estado al contenedor para poder embarcarse. Es decir, le asigna al contenedor un código de identificación (DNI del Contenedor) para la vista de ADUANA y SUNAT.



- ii.- Señaló que TRAMARSA inició el traslado de los contenedores con la debida anticipación a fin de poder cumplir con la entrega de los mismos en las instalaciones del terminal; sin embargo, las causas que generaron el arribo tardío de los contenedores fueron atribuibles única y exclusivamente a APM toda vez que la demora se debió a las fallas en el servicio prestado por la Entidad Prestadora, lo que generó una congestión en el ingreso al puerto.
  - iii.- APM no puede atribuir la calidad de caso fortuito o fuerza mayor a la congestión vehicular ocurrida durante el ingreso de los camiones a sus instalaciones, toda vez que fue un hecho que pudo preverse para poder adoptar las medidas necesarias a fin de no perjudicar al usuario y ejecutar la planificación realizada de antemano dentro del Terminal Portuario. En ese sentido, queda claro que al ser APM el único responsable respecto de todas las operaciones que se desarrollan en el Terminal Portuario, debe de llevar a cabo las operaciones portuarias según el planeamiento y la información enviada a los usuarios.
- 2.- Mediante la Resolución N° 1 notificada con fecha 19 de febrero de 2016, APM resolvió el reclamo presentado por TRAMARSA declarándolo fundado en parte, alegando lo siguiente:
- i.- Los recargos se cobran excepcionalmente a los usuarios del Terminal Portuario de acuerdo con lo dispuesto en las notas ampliatorias de la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 3.0, vigente a la prestación del servicio.
  - ii.- Siendo así, APM se encuentra facultada a cobrar los siguientes recargos: i) Generales, ii) por los servicios prestados a la nave y iii) por los servicios prestados a la carga, encontrándose dentro de este último, el supuesto referido a recargo por Arribo Tardío de la Carga.
  - iii.- Con relación al recargo por el arribo tardío de contenedores emitida en la factura materia de reclamo, se aprecia que la nave MSC LEIGHT de Mfto. 2015-03493 tuvo como *Cut Off* para unidades vacías el 31 de diciembre de 2015 a las 11:00 horas; sin embargo, los contenedores de TRAMARSA ingresaron después de la fecha y hora programadas, tal como se aprecia en el documento denominado "Detalle de factura de Almacenamiento" correspondiente a la Autorizaciones N° 147338 y 147526, por lo que cabría realizar el cobro por el recargo facturado.
  - iv.- Pese a lo expuesto, reconoció que de las 42 contenedores facturados, 06 unidades N° MSCU6910365, MSCU3208490, MEDU2488896, GLDU3671683, GLDU3912944 Y GLDU5704770 ingresaron dentro del plazo establecido, por lo que se procederá a emitir nueva facturación tomando en consideración únicamente los 36 contenedores que ingresaron fuera del plazo.
  - v.- Con relación al argumento de TRAMARSA referido a que incurrieron en el arribo tardío debido a problemas en la generación de la proforma de embarque por parte de APM, señaló que con fecha 30 de diciembre de 2015 a las 02:36 horas, su área de operaciones les comunicó que podían proceder a realizar la transmisión requerida, por lo que no es correcto afirmar que existieron inconvenientes para el ingreso de sus unidades. Agregó que dichas coordinaciones



se realizaron el 30 de diciembre de 2015, habiendo tenido la reclamante el tiempo suficiente para enviar sus unidades en la medida que el cut off para las unidades vacías estuvo fijado para el 31 de diciembre a las 11:00 horas.

- vi.- Con relación al argumento referido a la congestión que ocurrió en el ingreso por balanza, indicó que solo responde por los actos y omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Portuario; por lo que su responsabilidad únicamente se extiende a los servicios que ofrece en su calidad de administrador portuario, consecuencia de lo cual los inconvenientes suscitados fuera de las instalaciones de APM no forman parte de su ámbito de competencia y/o responsabilidad.
  - vii.- Agregó que sobre la supuesta congestión de unidades en su ingreso al Terminal Portuario por la supuesta culpa de las balanzas de APM, no se ha hecho referencia a acciones o conductas directamente realizadas por su personal o el personal subcontratado, por lo que no se puede determinar que APM sea la responsable por la ocurrencia de los perjuicios señalados.
- 3.- Con fecha 11 de marzo de 2016, TRAMARSA interpuso recursos de apelación contra la Resolución N° 1 expedida por APM, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo y señalando además lo siguiente:
- i.- En su resolución N° 1, APM no ha considerado que 8 contenedores (DFSU2499269, MEDU1005890, GLDU3671683, GLDU3912944, GLDU5704770, MEDU2488896, MSCU3208490 y MSCU6910365) de las 42 unidades facturadas, no correspondían a contenedores vacíos sino a unidades llenas. Agregó que es respecto de los 8 contenedores se tramitó la autorización correspondiente de manera presencial por los problemas existentes en el sistema de APM, por lo que la Entidad Prestadora debería de tener en cuenta el tiempo que tomó obtener la autorización correspondiente para estos contenedores.
  - ii.- Asimismo, el hecho de que el recargo reclamado se encuentre contemplado en la Lista de Precios, no implica que el cobro se encuentre justificado, pues APM debería responder por los actos y omisiones a cargo de las operaciones del Terminal Portuario y de los subcontratistas de la sociedad concesionaria.
  - iii.- Mediante correo electrónico del 31 de diciembre de 2015, cursado entre el personal de la empresa y el señor Alexander Fernández (customer Service Assistant), se acreditó que existieron inconvenientes para el ingreso de los contenedores a las instalaciones de APM así como su insatisfacción respecto del servicio prestado, en la medida que se le estaba dando prioridad a los contenedores reefers de otro terminal.
  - iv.- En el presente caso, ha quedado claro que el ingreso tardío de los contenedores se debe a la existencia de colas fuera del recinto portuario, respecto de lo cual, en más de una oportunidad APM ha pretendido eludir su responsabilidad manifestando que las referidas colas de camiones y la congestión consecuente resultan ajenas al Terminal Portuario, pues



APM sólo es responsable por las operaciones portuarias y por los actos y omisiones del personal a su cargo.

- v.- En ese sentido, manifestó que la congestión e inconvenientes en la entrega de contenedores con destino a su depósito temporal se originan en el interior del recinto portuario y no en el exterior como lo alega APM, por lo que la Entidad Prestadora debería realizar un análisis ponderado del promedio de atención de camiones durante los meses de la facturación materia de reclamo, pues ello evidenciaría que se encuentra muy por encima del tiempo de atención exigido por el contrato de concesión.
- 4.- Con fecha 05 de abril de 2016, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo con su respectiva absolución al recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en la Resolución que declaró fundado en parte el reclamo de TRAMARSA.
- 5.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico (e), las partes no asistieron a la audiencia de conciliación convocada para el 26 de abril de 2016. El 27 de abril de 2016 se realizó la audiencia de vista de la causa sin la asistencia de las partes, quedando la causa al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 6.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 1 de APM.
- ii.- Determinar si corresponde dejar sin efecto el cobro de la factura por concepto de recargo por arribo tardío de contenedores por parte de APM.

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

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

- 7.- Al respecto, del análisis del expediente administrativo se establece que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de TRAMARSA respecto del cobro de la factura N° 002-53653 emitida por concepto de recargo por arribo tardío de contenedores, en la medida que estas habrían sido emitidas debido a una mala prestación en el servicio que brinda APM. Dicha situación se encuentra prevista como supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM<sup>2</sup> (en lo sucesivo, Reglamento de

<sup>2</sup> 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.

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



Reclamos de APM) y en los literales a) y c), del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>3</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 8.- 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 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.
- 9.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- Las Resolución N° 1 fue notificada a TRAMARSA el 19 de febrero de 2016.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer sus recursos de apelación venció el 11 de marzo de 2016.

(...)\*.

<sup>3</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

(...)\*.

<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 de Atención y Solución de 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".

<sup>6</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"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".

- iii.- TRAMARSA apeló con fecha 11 de marzo de 2016, verificándose que el recurso de apelación fue interpuesto dentro del plazo legal.
- 10.- 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 corresponde el cobro realizado a TRAMARSA por parte de APM, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG<sup>7</sup>.
- 11.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

- 12.- Cabe indicarse en primer lugar que en la resolución materia de impugnación APM reconoció que de los 42 contenedores facturados, no correspondía realizar el cobro por el servicio de arribo tardío de contenedores respecto de 06 de ellos N° GLDU3671683, GLDU3912944, GLDU5704770, MEDU2488896, MSCU3208490 y MSCU6910365. En tal sentido, el TSC no realizará un análisis respecto de dicho extremo, al haberse reconocido la pretensión de TRAMARSA respecto de la facturación realizada sobre dichas unidades.

#### Sobre el cobro por concepto de "recargo por arribo tardío de la Carga"

- 13.- 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:

#### "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*



<sup>7</sup> LPAG

"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".*



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."

- 14.- 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).
- 15.- 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.
- 16.- 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]

- 17.- Por otro lado, el cobro por concepto de "arribo tardío de la Carga" se encuentra detallado en 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:

"Recargo por arribo tardío de la Carga

El recargo aplicar cuando el cliente solicita ingresar su carga al Terminal después del "Cut Off" y este se encuentra dentro de plazo máximo de espera aceptado y confirmado por APM TERMINALS CALLAO S.A. para cada nave.

*Los contenedores secos, carga fraccionada y carga rodante a ser embarcada a una nave con su respectivo booking tendrán un "Cut Off" de 24 horas antes del atraque de la nave. Los contenedores reefer y vacíos tendrán un "Cut Off" de 16 horas.*

*Para la carga a granel sólido y líquido a ser embarcada a una nave con su respectivo booking tendrán un Cut Off de 5 horas antes de la finalización del embarque programado de operaciones.*

- 18.- En tal sentido, el "recargo por arribo tardío", cuyo cobro es materia de cuestionamiento por la apelante, se genera debido a que el usuario, en el marco de la prestación de un servicio de embarque de mercancías solicita ingresar su carga una vez vencido el plazo establecido como Cut Off para la misma y este es aceptada por el operador portuario.

<sup>8</sup> <http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/972877962Precios-de-otros-servicios-y-Recargos-V.3.0..pdf>





- 19.- 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 a modo de compensación por el incumplimiento de aquellas cláusulas que fueron aceptadas al establecer la relación contractual y que implicaron cambios en lo previamente planificado dentro del marco de las operaciones portuarias y/o la utilización de recursos previstos para la atención del servicio cuya prestación ha sido modificada por el usuario, en este caso, el ingreso de una determinada mercancía que no ha sido ingresada dentro del plazo del *Cut Off* fijado por la Entidad Prestadora.
- 20.- Cabe señalar que el artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM también establece la obligación del usuario de cancelar los costos que implique el que un contenedor sea ingresado fuera del plazo establecido en el *Cut Off*, resultando evidente que la aplicación de este recargo forma parte de las condiciones comerciales que la Entidad Prestadora establece dentro del marco una relación contractual.
- 21.- Siendo así, tal como ya ha sido establecido anteriormente por este Colegiado<sup>9</sup>, el tarifario, así como los Reglamentos Internos que describen las condiciones comerciales de los servicios que brindan entidades prestadoras son cláusulas generales de contratación que rigen la relación contractual entre el prestador de los servicios, en este caso APM, y los usuarios o beneficiarios de dichos servicios, en el presente caso TRAMARSA, siempre que estos últimos manifiesten expresa o tácitamente su voluntad de aceptar o adherirse a dichas condiciones<sup>10</sup>.
- 22.- En tal sentido, puede afirmarse que los usuarios que contratan con APM quedan sujetos a las condiciones pactadas que puedan devenir de cualquier relación contractual que ambas asuman. Precisamente, una de esas estipulaciones prevé que en caso se requiera el ingreso de un contenedor de manera posterior al plazo del *Cut Off* establecido por la Entidad Prestadora, el usuario deberá cancelar los costos que dicha solicitud implique, en este caso el recargo por arribo tardío de la mercancía.

### Obligación de las partes en el proceso de embarque de contenedores

- 23.- Al respecto, con la finalidad de determinar las demoras en el ingreso de los contenedores vencido el plazo del *Cut Off*, por un presunto mal servicio, corresponde analizar las obligaciones que tienen ambas partes dentro del proceso de embarque de contenedores, con la finalidad de determinar si efectivamente la Entidad Prestadora incurrió en alguna prestación defectuosa que brinda dentro del Terminal Portuario.

<sup>9</sup> "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 estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato" (considerando 31 de la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRAN).

<sup>10</sup> "Sobre este punto, el contrato por adhesión (que rige la relación entre la entidad prestadora y los usuarios) es un acto jurídico, por lo que según lo prescrito en el artículo 140 del CC, la voluntad manifestada por las partes se constituye en su principal requisito de validez y que, conforme con lo normado en el artículo 141 del CC, puede ser expresa, si se realiza de manera oral o escrita, a través de cualquier medio directo, manual, mecánico, electrónico o análogo; o, tácita, cuando se infiere indubitablemente de una actitud o de circunstancias de comportamiento que revelan su existencia, no pudiendo determinarse su existencia cuando la ley exige declaración expresa o cuando el agente formula reserva o declaración en contrario". (Considerando 22 de la Resolución N° 004 emitida en el Expediente N° 047 y 048-2009-TSC-OSITRAN – acumulados).



24.- Actualmente, en virtud del Contrato de Concesión<sup>11</sup> suscrito con el Estado Peruano, APM está obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte), y a su vez tiene el derecho de explotar esta infraestructura, durante el plazo de vigencia de dicho contrato (30 años)<sup>12</sup>. Así en las cláusulas 8.1 y 8.2 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

#### "DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

8.1.- "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."

(...)

En tal sentido, es deber de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, dentro de los límites del Contrato de Concesión, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Norte Multipropósito y de los contratistas que la SOCIEDAD CONCESIONARIA decida contratar".

#### "ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO

8.2.- 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".

<sup>11</sup> 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 11 de mayo de 2011.

<sup>12</sup> Contrato de Concesión

#### "DEFINICIONES

1.23 En este Contrato de Concesión, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

1.23.26. Concesión

Es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA a partir de la Fecha de Suscripción de los Contratos, mediante la cual el CONCEDENTE otorga a la SOCIEDAD CONCESIONARIA el derecho a explotar y la obligación de diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito, durante el plazo de vigencia del Contrato de Concesión".

(...)

#### SECCIÓN IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN

4.1. La Concesión del Terminal Norte Multipropósito, se otorga por un plazo de treinta (30) años, contado desde la Fecha de Suscripción de los Contratos".

[Subrayado y resaltado agregado]

- 25.- Según lo citado, en virtud del derecho de concesión que le asiste, APM tiene la facultad de explotar el Terminal Norte con la finalidad de brindarle servicios a los usuarios de acuerdo con lo que planifique, observando los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos, asumiendo la responsabilidad por ello.
- 26.- Siendo así, 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.
- 27.- Asimismo, una de las prerrogativas que le otorga el Contrato de Concesión es la de adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del mismo, entre ellas, la de emitir su Reglamento de Operaciones.
- 28.- En ese sentido, el Reglamento de Operaciones sistematiza y regula las diferentes operaciones que se realizan dentro del Terminal Portuario, cuyas disposiciones y regulaciones contenidas en dicho documento no sólo son de cumplimiento de los usuarios sino de la propia Entidad Prestadora, conforme se establece en el artículo 3 de dicho Reglamento de Operaciones:

**"Artículo 3º.-ALCANCE:**

*El Reglamento establece las normas generales para las dependencias del área operativa de APM TERMINALS y rige para las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, que tengan acceso al Terminal Portuario o que solicitan los servicios estándar y/o especiales que se prestan en el Terminal Portuario así como también rige para el personal del Terminal Portuario".*

**Sobre la organización en materia de embarque de contenedores y las obligaciones de APM y el usuario**

- 29.- Para el caso de embarque de mercancías (contenedores) se 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.
- 30.- 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 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, tipo de operación y la información preliminar de embarque y descarga. Para aquellas naves que tengan un tránsito menor a 72 horas se completará la información inmediatamente después*



*del zarpe del puerto de procedencia. En caso de no presentar dicha información, el ingreso de la nave se programará de acuerdo a la disponibilidad de los amarraderos y sujeta al envío de la información solicitada para la planificación de operaciones por parte de APM TERMINALS."*

- 31.- Asimismo, como parte de esta interacción de coordinación y planificación de las operaciones previo al arribo de las naves, conforme lo establece el literal d) del artículo 57 del Reglamento de Operaciones para el caso de las naves que transportan contenedores se debe cumplir con lo siguiente:

*"d. Naves que transportan contenedores:*

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

- i. Archivo electrónico de lista de descarga (CDL). Este documento deberá remitirse vía correo electrónico de acuerdo al Formato descrito en el Anexo II del presente Reglamento, a la oficina de planeamiento operativo de APM TERMINALS, incluyendo la información referida a los SADAs y en el caso de establecer como punto de llegada a APM TERMINALS especificar si es SADA Terminal Portuario (APMTC) o SADA Depósito Temporal (código 3014).*
- ii. Archivo electrónico BAPLIE (EDI) con el manifiesto de carga de importación y carga de transbordo de la nave. La carga de transbordo deberá incluir nombre y número de viaje de la siguiente nave a embarcar, al igual que el siguiente puerto de descarga.  
(...)*
- iv. Archivo electrónico de la Lista de Contenedores a Embarcar (CAL), deberá emitirse vía correo electrónico, a la oficina de planeamiento operativo de APM TERMINALS, a fin de iniciar el ingreso de contenedores. El CAL final se deberá enviar con veinticuatro horas (24 horas) antes de la fecha y hora del arribo de la nave.  
(...)"*

- 32.- 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 -ETA, la hora aproximada de ingreso a muelle -ETB y la hora aproximada de salida de la nave -ETD.

- 33.- Luego de ello, de acuerdo con el referido 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*), como se aprecia a continuación:

*"Artículo 57.-*

*(...)*

*Los Agentes Marítimos deberán informar a los embarcadores y demás, el tiempo límite para ingresar contenedores al terminal Portuario, para su posterior embarque:*



*El tiempo límite de ingreso de contenedores (CUT OFF) es el siguiente:*

- *Contenedores llenos con carga seca, tendrán un plazo de ingreso al área de almacenamiento de hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave.*
- *Contenedores con carga refrigerada y vacíos, tendrá un plazo de ingreso al área de almacenamiento, de hasta dieciséis (16) horas antes del inicio de operaciones de la nave."*

34.- Asimismo, se describe claramente el trámite a seguir cuando el usuario desee ingresar los contenedores de manera posterior al plazo fijado en el *Cut Off*, fijando, además, la obligación que tendría el usuario solicitante de asumir los costos respectivos por el arribo tardío de contenedores:

- *Se deberá informar vía correo electrónico al área de Planeamiento de APM TERMINALS, sobre aquel contenedor que se requiera ingresar de manera posterior y fuera de los plazos estipulados en los literales precedentes. De ser el caso, el área de Planeamiento de APM TERMINALS procederá a autorizar, el ingreso extemporáneo de aquel, siempre y cuando los contenedores se encuentren en el CAL de embarque enviado por la línea naviera, el ingreso de esta carga no garantiza su embarque. De autorizarse su ingreso, el representante de la carga (Agente Marítimo, Almacenes Aduaneros, u otro) deberá solicitar y cancelar los costos por arribo tardío de contenedores (LAR), de acuerdo con el Tarifario vigente de APM TERMINALS.*

[El subrayado es nuestro]

35.- De lo expuesto, resulta evidente que el Reglamento de Operaciones detalla claramente el procedimiento a seguir, así como las obligaciones a cumplir, tanto de la Entidad Prestadora y los usuarios en lo concerniente a todos los pormenores que implica el procedimiento de embarque de contenedores en general.

### **Sobre la demora en el embarque de los contenedores de TRAMARSA**

36.- En principio, es importante mencionar que el artículo 1148 del Código Civil establece que el deudor de una obligación de hacer no solo debe ejecutarla, sino también cumplir con el plazo y modo pactados o exigidos por la naturaleza de la obligación o las circunstancias del caso.

37.- Con relación al presente caso, APM tiene como obligación brindar el servicio estándar a la carga para su embarque o para su descarga, el cual incluye la organización, planificación y cumplimiento de las disposiciones relacionadas con los procedimientos que regulan las operaciones portuarias, a fin de asegurar que éstas se brinden dentro de los estándares de calidad exigidos en el Contrato de Concesión. Por su parte, la obligación de TRAMARSA, además de pagar por el referido servicio, es cumplir con las disposiciones señaladas por la Entidad Prestadora relacionadas con dichas operaciones portuarias.



- 38.- Sobre el particular, conforme lo señalado en el párrafo 22 de la presente resolución, TRAMARSA ha reconocido que ingresó su mercancía vencido el plazo del *Cut Off* fijado por la Entidad Prestadora, hecho que evidencia que la apelante tuvo conocimiento oportuno de las disposiciones dadas por la Entidad Prestadora, respecto al plazo máximo que tenía para ingresar sus contenedores al Terminal Portuario.
- 39.- Al respecto, TRAMARSA señaló que incurrió en el cobro del recargo por arribo tardío debido a 3 factores:
- i.- La paralización en el ingreso de contenedores de embarque por un lapso de 10 horas, dando prioridad al ingreso de los contenedores reefers que provenían de otros depósitos extraportuarios.
  - ii.- Error en el sistema de APM al no validar reserva y/o contenedor para autorización automática pese a que la línea naviera envió el CAL el 30 de diciembre a las 00:22 horas, no habiendo validado tampoco la autorización de RD motivo por el cual no se envió unidades con anticipación.
  - iii.- APM emitió la factura materia de reclamo sin tener en cuenta que 8 de los 42 contenedores facturados correspondían a unidades llenas y no vacías. Al respecto, agregó que sobre estos 8 contenedores, tramitó las autorizaciones correspondientes de forma presencial debido a los problemas en el sistema de APM, por lo que se debía tener en cuenta el tiempo que demora la obtención de dichas autorizaciones.

#### Sobre la facturación realizada sobre los 34 contenedores vacíos

- 40.- Respecto de la supuesta paralización en el ingreso de contenedores por un período de 10 horas, cabe señalar que a lo largo del expediente administrativo no se advierte la presencia de documento alguno que permita verificar que tal paralización efectivamente ocurrió. Cabe agregar que en los correos electrónicos que fueron presentados por TRAMARSA en calidad de medios probatorios, no se hace referencia alguna a una paralización en las operaciones por un período de 10 horas.
- 41.- Con relación a lo manifestado por TRAMARSA en el extremo referido a que la supuesta congestión de los vehículos en las balanzas y el tráfico fuera del Terminal Portuario se habría debido a una falta de planificación en las operaciones portuarias por parte de APM, se aprecia que TRAMARSA únicamente presentó un correo electrónico de fecha 31 de diciembre de 2015 en el cual informó sobre la congestión presentada en el exterior del Terminal Portuario, así como el hecho de que solamente se encontrarían funcionando 3 balanzas; expresando su disconformidad con el servicio debido a que se estaba dando prioridad al ingreso de los contenedores reefers de otros depósitos temporales. Sin embargo, cabe precisar que dicho correo electrónico no acredita que la demora en el ingreso de los contenedores de TRAMARSA se haya debido a problemas relacionados con las operaciones portuarias o a algún incumplimiento en la planificación previamente acordada con la apelante respecto de su carga, para que TRAMARSA no pudiera ingresar a tiempo sus contenedores.



- 42.- Respecto a lo alegado por TRAMARSA en el extremo referido a que el retraso en el ingreso de sus contenedores se habría debido a una no validación oportuna del anticipo de reserva por parte de APM, conveniente tener en cuenta los siguientes hechos:
- i.- El 26 de diciembre de 2015 a las 20:27, la empresa naviera remitió el CAL Preliminar y Forecast de la Nave MSC Leigh.
  - ii.- El 28 de diciembre de 2015 a las 16:41, se remitió el CAL N° 2.
  - iii.- El 30 de diciembre de 2015 a las 00:22 horas, la empresa naviera remitió el CAL final de la nave.
  - iv.- El 30 de diciembre de 2015 a las 01:49 horas, TRAMARSA solicitó a APM procediera a actualizar su sistema a fin de generar el anticipo de la reserva N° 185501, que se encontraba incluida en el CAL final enviado por la naviera.
  - v.- El 30 de diciembre a las 02:36 horas, APM atendió el requerimiento realizado por TRAMARSA, comunicándole que podía realizar la transmisión requerida.
- 43.- A lo expuesto, cabe agregar que teniendo en cuenta el ETB de la nave<sup>33</sup>, el cut off para contenedores secos fue fijado para el 31 de diciembre a las 03:00 horas y para contenedores vacíos para el 31 de diciembre a las 11:00 horas.
- 44.- En tal sentido, se aprecia que TRAMARSA inició los trámites para la obtención de la autorización automática para el ingreso de contenedores, recién después de que hubiera sido remitido el CAL final de la nave MSC Leigh (30 de diciembre de 2015 a las 00:22 horas); ocurriendo que a las 01:49 horas del 30 de diciembre de 2015<sup>34</sup> comunicó a APM la existencia de un problema en el sistema de la Entidad Prestadora que le impedía ingresar la información necesaria para obtener la referida autorización automática. En tal sentido, solicitó al personal de APM que se hicieran las diligencias necesarias para poder proceder con el trámite antes señalado.
- 45.- De los medios probatorios presentes en el expediente se verifica que dicho error en el sistema fue subsanado de forma inmediata por parte de APM, apreciándose que el mismo 03 de diciembre a las 02:36 horas (47 minutos después del requerimiento realizado por la apelante), la Entidad Prestadora comunicó a TRAMARSA que el sistema ya se encontraba habilitado para realizar la transmisión requerida.<sup>35</sup>
- 46.- En tal sentido, teniendo en cuenta el momento en el que la Entidad Prestadora habilitó el sistema para que TRAMARSA pudiera realizar los trámites correspondientes para el ingreso de sus contenedores, se observa que la apelante contaba con un plazo de 33 horas con 24 minutos para ingresar sus contenedores vacíos (teniendo en cuenta que su cut off era el 31 de diciembre a las 11:00 horas) y 24 horas con 24 minutos para ingresar sus contenedores llenos (teniendo en cuenta que su cut off era el 31 de diciembre a las 03:00 horas), tiempo que TRAMARSA no ha demostrado sea insuficiente para ingresar sus contenedores al terminal portuario.

<sup>33</sup> Programado para el 01 de enero de 2016, de acuerdo a documento presente en fojas 27 del expediente N° 099-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>34</sup> Correo electrónico presente a fojas 20 del expediente N° 099-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>35</sup> Correo electrónico presente a fojas 20 del expediente N° 099-2016-TSC-OSITRAN.



### Respecto de los 8 contenedores llenos facturados por APM

- 47.- Respecto de los 8 contenedores llenos que fueran facturados por APM como contenedores vacíos, adicionalmente al análisis realizado se debe tener en cuenta que en la resolución N° 1, APM reconoció que no correspondía realizar cobro alguno respecto de 06 contenedores: N° GLDU3671683, GLDU3912944, GLDU5704770, MEDU2488896, MSCU3208490 y MSCU6910365, siendo tales contenedores 06 de los 08 contenedores llenos, por lo que conforme se ha hecho referencia en el considerando 12 de la presente resolución, dicho extremo ha sido materia de análisis en el presente caso.
- 48.- En cuanto a los 2 contenedores restantes N° DFSU2499269 y MEDU1005890, TRAMARSA alegó que tuvo que tramitar las autorizaciones correspondientes de manera presencial, debido a las fallas en el sistema de APM, por lo que se debía tener en cuenta el tiempo que demora la obtención de dichas autorizaciones.
- 49.- Sobre el particular cabe indicar que la decisión de tramitar las autorizaciones de manera presencial, no se debió a la falla del sistema de APM como lo afirmó la apelante, en la medida que el correo electrónico en el cual Exportaciones San Agustín solicitó a TRAMARSA realizar tal diligencia de manera presencial data del 30 de diciembre a las 03:37 horas, momento en el cual el sistema de APM ya se encontraba habilitado para que TRAMARSA ingresara su registro vía electrónica, tal como se verifica del correo electrónico del 30 de diciembre a las 02:36 horas<sup>16</sup>.
- 50.- En ese sentido, la decisión de realizar el trámite para la obtención de las autorizaciones correspondientes respecto de dichos contenedores de manera presencial, no obedeció a una falla en el sistema de APM, sino que se trató de una decisión de la propia TRAMARSA. En consecuencia, el ingreso de dichos contenedores después del cut off establecido no obedeció a razones atribuibles a la Entidad Prestadora.
- 51.- En atención a todos los argumentos expuestos, este Tribunal considera que era TRAMARSA, empresa cuyo giro de negocio consiste en brindar servicios logísticos relacionados con operaciones marítimas y portuarias<sup>17</sup>, quien se encontraba en mejor posición para programar el ingreso de sus contenedores al terminal portuario de manera anticipada al vencimiento del *Cut Off*.
- 52.- Por otro lado, con relación a los niveles de servicio y productividad, es pertinente precisar que el Anexo 3 del Contrato de Concesión establece que la Entidad Prestadora deberá atender a los camiones de los usuarios en un promedio de 30 minutos<sup>18</sup> bajo una medición a realizarse en todo un trimestre y conforme al tonelaje atendido de cada carga.

<sup>16</sup> Correo electrónico presente a fojas 20 del expediente N° 099-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>17</sup> <http://www1.tramarsa.com.pe/es-PE/nosotros/>

<sup>18</sup> Contrato de Concesión

*Niveles de Servicio y Productividad*

(...)

*El cumplimiento de los indicadores que se establecen a continuación se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso.*



- 53.- Cabe señalar que de acuerdo con el literal g) del artículo 2 y literal e) del artículo 8 del Reglamento General de Supervisión<sup>19</sup>, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es la encargada de verificar que las Entidades Prestadoras cumplan con sus obligaciones contractuales, entre ellas las relativas a la calidad (niveles de servicio y/o especificaciones pertinentes).
- 54.- En ese sentido, si de las mediciones realizadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, respecto de los niveles de servicio y productividad a los que está obligada contractualmente, se advierte algún incumplimiento por parte de APM, corresponderá a dicha Gerencia instruir el procedimiento sancionador correspondiente<sup>20</sup>.
- 55.- En consecuencia, en la medida que TRAMARSA no ha acreditado que el ingreso de sus contenedores luego de vencido el *Cut Off* haya sido consecuencia de un mal servicio brindado por APM en las operaciones previamente programadas y planificadas, APM se encontraba facultada a realizar el cobro por concepto de recargo por arribo tardío de la Carga, sobre 36 de los 42 contenedores facturados.

(...)

**Niveles de Servicio y Productividad para cualquier tipo de carga**

tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercadería. Una vez que el cliente haya realizado el pago de los derechos aduaneros que correspondan y obtenga la autorización del terminal, el tiempo posterior a este proceso no deberá ser mayor a treinta (30) minutos en promedio computados desde que el Usuario ingresa su unidad al Terminal hasta que salga de la misma. Los treinta (30) minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad

(...)

**Nivel de Servicio y Productividad para carga fraccionada: 100 toneladas/hora en promedio trimestral."**

<sup>19</sup> **Reglamento General de Supervisión de OSITRAN**, aprobado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD/OSITRAN

**"Artículo N° 2.- Definiciones**

(...)

g) **Órgano Supervisor:** Gerencia de OSITRAN encargada de ejecutar actividades de supervisión, para verificar el cumplimiento de una o más materias, supervisables sobre la gestión de las Entidades Prestadoras".

**"Artículo N° 08.- Supervisión de aspectos operativos**

Se refiere a la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los aspectos operativos de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

as actividades de supervisión de aspectos operativos comprenden:

(...)

e) Verificar el cumplimiento de las obligaciones relativas a la calidad (niveles de servicio y/o especificaciones pertinentes) establecidos contractualmente para la infraestructura de transporte."

<sup>20</sup> **Reglamento de Infracciones y Sanciones**

**"Artículo 7° Órganos competentes**

El órgano competente para la instrucción de los procedimientos administrativos sancionadores es la Gerencia de Supervisión.

El órgano resolutorio, en primera instancia es la Gerencia General de OSITRAN.

El órgano resolutorio, en segunda instancia es el Consejo Directivo de OSITRAN".



En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>21</sup>;

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- CONFIRMAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/112-2016, que declaró **FUNDADO EN PARTE** el reclamo presentado por TRABAJOS MARITIMOS S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto de la factura N° 002-53653 emitida por concepto de arribo tardío de la Carga, dejando sin efecto su cobro; quedando así agotada la vía administrativa.

**SEGUNDO.- NOTIFICAR** a TRABAJOS MARITIMOS S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

**TERCERO.- DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal 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**

<sup>21</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".*