



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° 094-2016-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 094-2016-TSC-OSITRAN  
APELANTE : ALICORP S.A.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente N°  
APMTC/CL/103-2016

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 15 de marzo de 2017

**SUMILLA:** *En los casos en que la Entidad Prestadora no acredite la existencia de paralizaciones de las jornadas de trabajo del personal asignado, no corresponde que se imponga el recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por ALICORP S.A.A. (en adelante, ALICORP o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/103-2016 (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.- Mediante carta s/n remitida a APM el 27 de enero de 2016, ALICORP solicitó la anulación de la factura N° 003-12967, cuyo importe total asciende a US\$ 8, 260.00 (Ocho mil doscientos sesenta con 00/100 dólares de Estados Unidos de América), emitida por el concepto de compensación de cuadrilla no utilizada, argumentando que no incurrió en ninguno de los supuestos establecidos en el numeral 5.4.2.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM. Por otro lado, señaló que el Agente de Aduanas Carlos Bello S.A.C. no es su Agente de Aduanas por lo que la factura contiene un error.
- 2.- El 17 de febrero de 2016, APM notificó la Resolución N° 1, declarando infundado el reclamo presentado, de acuerdo con los siguientes argumentos:

Página 1 de 20



- i.- De acuerdo con lo dispuesto en la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 3.1, vigente al momento de la prestación del servicio, APM se encuentra facultada a cobrar, entre otros, por los servicios prestados a la nave, dentro de los cuales se encuentra comprendido el "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada", que 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.- APM señaló que el cobro de compensación de cuadrilla no utilizada es un recargo y no una solicitud, que se aplica cuando se comprueba que durante el desarrollo de las operaciones de la nave, éstas se perjudican 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 Navigation OI de Mfto. 2015-02462, originadas por la falta de camiones; siendo que este inconveniente resulta de entera responsabilidad de ALICORP, provocando que la descarga no se realice de manera fluida. Dicha situación se verificó del Reporte de Estado de Hechos de la Nave en el que se registró un total de 20 horas de paralización originadas por la falta de camiones que debió enviar ALICORP.
  - iv.- APM envió una comunicación electrónica el 2 de octubre de 2015 a las 10:35 horas con el Plan de Descarga de la nave al Agente Marítimo (TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.) y consignatario ALICORP, por lo que este último debió enviar un número de camiones que le permitiera descargar de manera continua las 11, 230 toneladas de Trigo Canadiense.
  - v.- Asimismo, los usuarios conocen los términos y condiciones del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como su Reglamento de Operaciones, por lo que podrían calcular el periodo máximo en el que deberán desarrollar las operaciones a su cargo con la finalidad de evitar el pago de costos adicionales, debiendo asumir la responsabilidad en caso no observe las normas legales y las reglas o normas internas de la Entidad Prestadora.
  - vi.- En atención a lo expuesto, se ha comprobado que la cantidad de horas cobradas mediante la factura N° 003-12967 (20 horas) es correcta, puesto que las paralizaciones se debieron a la falta de camiones que ALICORP debía enviar.
- 3.- Con fecha 09 de marzo de 2016, ALICORP interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando el argumento de su escrito de reclamo y añadiendo lo siguiente:
- i.- APM sostiene que de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.4 de la versión 1.6 de su Reglamento de Tarifas y Política Comercial, se encuentra facultado para cobrar recargos cuando en el transcurso de una relación comercial existente entre el operador portuario y el usuario del Terminal, hubiese surgido un hecho generador que se encuentre



comprendido dentro de dicho cuerpo normativo, ocurriendo que en el presente caso, el recargo facturado se encuentra estipulado en el artículo 5.4.2.1 y opera en el supuesto en el que las operaciones de descarga se vieron interrumpidas por la falta de camiones que debió enviar su representada; sin embargo, APM no analiza que la falta de ellos es consecuencia de una prestación deficiente del servicio por parte de la Entidad Prestadora.

- ii.- En el Contrato de Concesión se reconoce que es facultad de APM, organizarse, gestionar y programar la prestación de los servicios a los usuarios de la manera más eficiente; por lo que APM es el único responsable de planear las operaciones y determinar los recursos necesarios para ello.
- iii.- En ese sentido, de acuerdo a lo establecido en la Nota N° 073-2013-GS-OSITRAN, para el caso particular de compensación por cuadrilla no utilizada, APM debe comunicar al usuario las características de la operación, el tonelaje a movilizar, las bodegas a atender, las cuadrillas de estibadores a utilizar por jornada, maquinaria y otros elementos que le permitan al usuario calcular la cantidad de camiones que debe proveer para poder llevar a cabo la operación de descarga que se ajuste al plan de operaciones elaborado por APM.
- iv.- La información proporcionada por APM mediante la comunicación electrónica de fecha 2 de octubre de 2015 resulta equivocada, tardía e insuficiente, en función a lo siguiente:
  - a) *La información era equivocada toda vez que en el correo electrónico que contiene el Plan de Trabajo u Operaciones se indicaba como inicio de operaciones el día 03 de octubre de 2015 a las 15:30 horas, sin embargo en el reporte final de operaciones se evidencia que ocurrió el día 03 de octubre de 2015 a las 15:25 horas.*
  - b) *Asimismo, la información había sido proporcionada de manera tardía debido a que el mencionado correo electrónico fue remitido el día 02 de octubre de 2015 a las 22:35 horas y la operación inició el 03 de octubre de 2015 a las 12:35 horas, por lo que existiría un plazo excesivamente corto entre el correo y el inicio de las operaciones.*
  - c) *Por otro lado, señaló que la información era insuficiente en tanto el correo electrónico no señalaba cual era la maquinaria que se utilizaría y tampoco señalaba otros elementos que permitieran calcular eficientemente la cantidad de camiones que debería proveer y que se ajuste al Plan de Operaciones elaborado por APM, el mismo que tampoco les habría sido informado.*
- v.- APM no reconoce que es ella misma quien ocasiona la existencia de demoras en los ingresos de los camiones de los transportistas, siendo estos hechos causados por: (i) la demora excesiva en el ingreso y salida de camiones del Terminal Portuario, (ii) la falta de puertas de acceso para camiones, (iii) la congestión que se genera en el ingreso al Terminal por la



cantidad de vehículos autorizados por la Entidad Prestadora, (iv) la congestión que se genera dentro del puerto para llegar a la nave para proceder a la descarga, y (v) la congestión que existe en las balanzas 2 y 4.

- vi.- El Reporte de Operaciones presentado por APM como Anexo 1 de la Resolución apelada señala que ALICORP no habría ingresado camiones durante el atraque de la nave Navigation OI. Sin embargo, la demora en el ingreso de las unidades de transporte ocurrió por responsabilidad directa de APM al no permitir el ingreso de los mismos, conforme se puede apreciar de los reportes de GPS que señalan que existía congestión para el ingreso al puerto, lo que generó la ausencia de dichas unidades y que no se avance con la descarga según lo planificado.
  - vii.- La congestión que se genera en el ingreso al Terminal Portuario es una situación de conocimiento público al extremo que existen diferentes reportajes periodísticos que tratan sobre esta problemática.
  - viii.- Si APM pretende que un usuario pague el recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada, resulta necesario que se demuestre que se trata de una situación que no ha sido inducida por el Terminal Portuario o que éste ha otorgado las herramientas necesarias para poder impedir la generación de este sobrecosto.
  - ix.- En ese sentido, resultaría poco razonable para el presente caso, que se pretenda el cobro del recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada cuando el origen del mismo ha sido motivado por un acto u omisión del usuario que no pudo ser evitado, ya que APM no cumplió con remitir información suficiente que permitiera el envío de los camiones necesarios para poder cubrir la operación de desembarque y el manejo de la carga de manera efectiva.
  - x.- Con relación al Reporte de Estado de Hechos, señaló que fue emitido de manera unilateral por APM, no contando con conocimiento previo o autorización de parte de ALICORP, así como que el mismo no acredita que durante las operaciones de descarga existieron 20 horas de paralización originadas por la falta de envío de camiones. Asimismo, señaló que no existe medio probatorio adicional que sustente tal cálculo.
- 4.- El 30 de marzo 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.- El cobro de Compensación de Cuadrilla no utilizada es un recargo y no una solicitud, que se aplica a los usuarios cuando APM comprueba que durante el desarrollo de las operaciones de la nave ésta se perjudica por causas ajenas a la responsabilidad de APM.



- ii.- Si bien el inicio de las operaciones fue anterior a lo planificado, debido a la naturaleza de las operaciones, lo indicado en el Plan de Descarga puede estar sujeto a modificación, lo que no solo depende de APM, sino también de la información que proporcione el Agente Marítimo.
  - iii.- En las Programaciones de Atraque que APM publica y envía por correo electrónico tres veces al día se pueden observar los cambios en la Programación de Atraque de las naves, por lo que los clientes se encuentran constantemente informados sobre dichos cambios.
  - iv.- El Reglamento de Operaciones de APM no especifica cuantos días antes se debe enviar la información en cuestión, solo indica que debe ser enviada de manera oportuna. En el presente caso, la información fue enviada horas antes del inicio de las operaciones, aproximadamente 5 horas, lo que resulta un tiempo adecuado para que se realicen las coordinaciones necesarias, toda vez que es una operación que cotidianamente realiza la reclamante.
  - v.- APM cumplió con indicar las características de la operación, informando mediante el correo del 12 de agosto de 2015 que el tonelaje a descargar sería de 37, 500.00 toneladas, correspondiente a las bodegas N° 2, 3, 4 y 5, así como que se iniciaría con 3 cuadrillas, por lo que el usuario tenía conocimiento del nivel de descarga y también podía calcular la cantidad de camiones a enviar.
  - vi.- La congestión e inconvenientes que se generan fuera de las instalaciones de APM no forman parte de su ámbito de competencia y responsabilidad.
  - vii.- APM ha demostrado que comunicó las características de la operación por lo que el usuario podía calcular la cantidad de camiones a enviar. Asimismo, en el Reporte de Operaciones por Turnos se puede observar los periodos de falta de camiones.
  - viii.- El Reporte de Operaciones fue enviado a los Agentes Marítimos de las naves, en la medida que son los representantes de los consignatarios.
  - ix.- En virtud a lo señalado, el cobro del recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada facturada al usuario resultó correcto, debido a que existieron periodos de falta de ingreso de camiones por parte de ALICORP, lo que imposibilitó que la descarga se realizara de manera fluida.
- 5.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, la Audiencia de Conciliación programada para el 26 de abril de 2016 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 de la Entidad Prestadora quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.



- 6.- Con fecha 02 de mayo de 2016, APM presentó alegatos finales reiterando lo manifestado en sus escritos anteriores y añadiendo lo siguiente:
- i.- La falta de unidades de transporte disponibles, las cuales deben ser contratados y proporcionados directamente por el usuario, generó paralizaciones innecesarias en las operaciones portuarias, lo que afectó el procedimiento de descarga de las diferentes bodegas de las naves que arribaron al Terminal Portuario, cuyas operaciones son objeto de revisión. De esta manera, debido a la naturaleza de la carga, y considerando que ésta no podía ser depositada en el área operativa del puerto, se prolongaron las horas de trabajo del personal de APM, presentándose tiempos muertos durante la operación de descarga, hecho que generó la aplicación del Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada a ALICORP.
  - ii.- Lo mencionado en el párrafo precedente se encuentra reconocido en el artículo 11 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios<sup>1</sup> (en adelante, RUTAP), el cual dispone que las Entidades Prestadoras tienen derecho a ser resarcidas por los daños y perjuicios ocasionados por los usuarios. Este derecho se ejerce de diferentes maneras, siendo una de ellas el acuerdo entre las partes, en dicho caso, la norma dispone que el ejercicio del derecho de resarcimiento puede ser pactado, y en términos contractuales cuenta con la naturaleza de una cláusula penal, siendo ésta una estipulación convenida ante la ocurrencia de supuestos de incumplimiento que afecten o perjudiquen a la otra parte. En consecuencia, se debe tener en cuenta que el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como los demás lineamientos y reglamentos internos emitidos por el Administrador Portuario contienen cláusulas generales de contratación que el usuario acepta al momento de solicitar el servicio.
  - iii.- En atención a lo dispuesto en el artículo 37 del Reglamento de Operaciones de APM, los agentes marítimos tienen la obligación de comunicar al Administrador Portuario con un mínimo de 72 horas de anticipación, los datos correspondientes a la nave, hora y fecha de arribo, el calado, el tipo operación, así como la información preliminar correspondiente a la operación de carga y descarga, según corresponda, ello con el fin de que la Entidad Prestadora pueda distribuir los recursos que se encuentran a cargo en el interior del Terminal Portuario a efectos de atender los requerimientos de una nave en particular. Ello ha sido respaldado en la Resolución Final emitida en el expediente N° 115-2013-TSC-OSITRAN, la cual señaló que a partir de la información remitida por el agente marítimo, APM asigna los amarraderos y muelles, determina la prioridad de atención, así como las horas de ingreso, permanencia y salida de las naves en el puerto.
  - iv.- APM ha cumplido con la obligación de informar a los usuarios, entre ellos a los agentes marítimos y clientes en general, las características de la operación mediante la publicación de la Programación de Amarraderos, vía *website*, lo que se realiza tres veces al día de acuerdo con el desarrollo de las operaciones.

<sup>1</sup> Aprobado mediante Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN



- v.- Se debe recalcar que de acuerdo al material probatorio aportado por la Entidad Prestadora respecto del expediente objeto de controversia, se concluye que el usuario fue debidamente informado acerca del total de jornadas en las que se realizaría la operación de descarga, a través de diferentes correos electrónicos, mediante la Programación de Amarraderos y los Planes de Descarga de las Naves.
- vi.- APM cumplió con enviar el Plan de Descarga de la Nave Navigation Oil de Manifiesto 2015-02462 con un (1) día de anticipación al desarrollo de las operaciones de descarga, no obstante, a pesar de ello, el usuario no cumplió con enviar el número de camiones suficientes para garantizar una descarga continua de la nave.
- vii.- Por lo antes expuesto, se puede advertir que ALICORP tuvo pleno conocimiento del número de toneladas programadas para la descarga de las naves, lo que demuestra que la reclamante manejaba toda la información necesaria para programar una descarga fluida y evitar las complicaciones que se presentaron.
- viii.- Sin embargo, consideran que no forma parte de las funciones de APM el planificar el número de camiones que necesita enviar el usuario, puesto que éste tiene una relación comercial directa con el Agente Marítimo, y éstos son los encargados de comunicarle cuando y bajo qué parámetros podrán retirar su carga desde el Terminal Portuario.
- ix.- Asimismo, señaló que en base a la información que le comunican los agentes marítimos, así como la información publicada vía *website* por el Administrador Portuario y el correo electrónico, los usuarios se encuentran en la capacidad de calcular el período en el que se realizarán las operaciones de una nave, así como de disponer los recursos necesarios para la atención de las mismas, así como determinar el número de camiones que requieren para recoger su carga del Terminal Portuario.
- x.- Finalmente, señaló que no resultaría válido que por una supuesta no idoneidad sobre la información brindada se autorice a los usuarios a no pagar al Administrador Portuario, considerando que la determinación de los recargos no se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, más aun si se ha comprobado la existencia real de paralizaciones que generan la ineficiencia de las operaciones programadas al interior del Terminal, y que existe regulación expresa de los supuestos que conllevan a la aplicación del referido recargo por Compensación por Cuadrilla no utilizada.
- 7.- Mediante Oficio N° 76-17-TSC-OSITRAN de fecha 01 de febrero de 2017, la Secretaría Técnica requirió información a APM, ordenando se sirvan remitir los siguientes documentos:
- i.- Autorización de descarga directa internacional del usuario correspondiente a la nave Navigation OI de Manifiesto N° 2015-02462 relacionada con el reclamo materia del presente procedimiento.



- ii.- Documentos denominados "Resumen/Control de Tarja / Granel", "Control de Notas de Tarja", "Notas de Tarja" y otros relacionados a la autorización de descarga de la mercancía del apelante en los que se hayan consignado las fechas y horas de las paralizaciones por falta de envío de camiones.
- 8.- Mediante escrito de fecha 07 de febrero de 2017, la Entidad Prestadora cumplió con enviar la autorización de descarga directa internacional solicitada y adicionalmente envió las Notas de Tarja y Tickets de ingreso y salida. Cabe precisar, que APM no remitió los documentos Resumen/Control de Tarja / Granel", "Control de Notas de Tarja", "Notas de Tarja" solicitados en dicho oficio.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 9.- 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° 003-12967, 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

- 10.- En el presente caso, ALICORP señaló que se le pretendía cobrar el recargo por concepto de Compensación de Cuadrilla no utilizada, pese a que la falta de envío de camiones alegado por APM no resultaba atribuible al usuario; sino a un inadecuado servicio de descarga, ocurriendo que a pesar de que contaron con las unidades destinadas a la descarga de la mercancía, existió congestión en el Puerto que no permitió enviar los camiones a tiempo, además de que la información brindada por APM fue equivocada, tardía e insuficiente para ALICORP. Por otro lado, el usuario indicó que las paralizaciones no estuvieron suficientemente acreditadas por la Entidad Prestadora.
- 11.- Por su parte, APM señaló que habría comprobado que ALICORP no envió unidades de transporte de manera constante (el ingreso de camiones no fue fluido), lo que habría generado que no pueda retirar su carga de manera regular, precisando que correspondía cobrar por concepto de Compensación de Cuadrilla no utilizada un lapso de tiempo de 20 horas.
- 12.- 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, siendo ello relevante a efectos de determinar la pertinencia o no del cobro del recargo cuestionado.

- 13.- Cabe recordar que el artículo 2° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en lo sucesivo, el Reglamento), indica expresamente que dicho Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y solución de los reclamos y controversias que tengan su origen en reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de entidades prestadoras que sean reguladas y supervisadas por OSITRAN.
- 14.- Ahora bien, como se puede apreciar del artículo 33<sup>2</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.
- 15.- En ese sentido, dado que en el presente caso el reclamo del recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada requerirá analizar si el servicio de descarga 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>3</sup>, así como el literal b) del artículo 2<sup>4</sup> del Reglamento de

<sup>2</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>3</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".

<sup>4</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

"Artículo 2.- Objeto y ámbito de aplicación del Reglamento



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>5</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 16.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>6</sup>, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)<sup>7</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.
- 17.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 materia de impugnación fue notificada a ALICORP el 17 de febrero de 2016.

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:

- Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean regulados por OSITRAN;
- Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean supervisados por OSITRAN.
- Las controversias entre Entidades Prestadoras o entre éstas y los usuarios intermedios;
- 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>5</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

**"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>6</sup> Reglamento Reclamos de APM

**"3.1.2 Recurso de Apelación**

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

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

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

<sup>7</sup> Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

**"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación**

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



- ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que ALICORP interponga su recurso de apelación venció el 09 de marzo de 2016.
- iii.- ALICORP presentó su recurso administrativo el 09 de marzo de 2016, es decir, dentro del plazo legal.
- 18.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209° de la LPAG<sup>8</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 Compensación de Cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 19.- 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

#### Respecto del cobro por concepto de "recargo por cuadrilla no utilizada"

- 20.- Al respecto, 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>9</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

#### "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, se suspende o se paraliza por decisión o responsabilidad de la línea naviera, el consignatario o sus representantes dependiendo del contrato de fletamento. En el caso de la suspensión o paralización, 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, el consignatario o sus representantes soliciten ser atendido al arribo de la nave al terminal, y

<sup>8</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".

<sup>9</sup> <https://www.apmterminalscaallo.com.pe/images/reglamentos/1823641197Precios-de-otros-servicios-y-Recargos-V-4.0---04.04.2016.pdf>



esto ocurra después de la hora de inicio de cada jornada de trabajo. Se aplica también en el caso que la nave, el consignatario o su representante solicite 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.

\*El cobro se realizará desde que la cuadrilla está disponible hasta el inicio de operaciones. (Nótese que las Jornadas son las siguientes 7:00, 15:00 y 23:00 horas)\*.

[El subrayado agregado es nuestro]

21.- 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. No obstante, en caso de suspensión o paralización, debe de haberse prolongado las horas de trabajo del personal asignado de acuerdo al Plan de Operaciones.

22.- Cabe resaltar que 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".

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.- De lo colegido se advierte que 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 dicho servicio solicitado.

25.- Asimismo del 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.

- 26.- 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 la Entidad Prestadora deja de percibir por poner a disposición del usuario el respectivo personal, siempre y cuando no sea responsabilidad de APM o un riesgo que deba asumir.
- 27.- Ahora bien, en el presente caso ALICORP alega que debe de anularse el cobro por concepto de recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada aduciendo que: (i) fue la Entidad Prestadora quien no remitió la información necesaria relacionada a las características de la operación que le permitiese organizarse a fin de enviar los camiones suficientes para el retiro de su carga y, (ii) congestión en los ingresos y salidas de Terminal Portuario.
- 28.- Por otro lado, APM señaló que habría comprobado que ALICORP no envió las unidades de transporte de manera constante (el ingreso de camiones no fue fluido), lo que habría generado que no pueda retirar su carga de manera regular, afectando así la ejecución del Plan de Operaciones. Asimismo, precisó que correspondía cobrar por concepto de Compensación de Cuadrilla no utilizada un lapso de tiempo de 20 horas.
- 29.- En consecuencia, conociendo cual es el concepto del recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada y los supuestos que deben cumplirse para el correcto cobro del recargo, cabe realizar un análisis de la factura impugnada.
- 30.- En ese sentido, corresponderá analizar si el cobro de dicho recargo resulta como 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 derivado de dicho servicio de descarga fue correctamente realizado.

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

- 31.- Ahora bien, torno a la manera cómo se deben prestar y organizar los servicios que se brindan al interior del Terminal Portuario, es menester señalar que el numeral 8.1 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión establece entre otros que 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<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> SECCIÓN VIII: EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

**DERECHOS Y DEBERES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**



32.- 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]

33.- De lo colegido, resulta evidente que APM puede administrar el Terminal Portuario, 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 a la Entidad Prestadora es la facultad de gestionar dicho Terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

34.- Con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar la información, el RUTAP<sup>11</sup> establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

*"Artículo 5.- Principios que regulan la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de la 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*

---

*"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."*

<sup>11</sup> Aprobado a través de la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.



*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".*

- 35.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurridos los hechos<sup>22</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*".
- 36.- Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión, el RUTAP, 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 Portuario, 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.
- 40.- 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 las naves, 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.

<sup>22</sup> Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG y sus modificatorias.



- 41.- 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.
- 42.- 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. Dicho Plan de Operaciones debe ser informado al usuario a fin de que organice sus recursos y pueda enviar unidades de transporte para el recojo de su mercancía.

### Respecto de las comunicaciones entre APM y ALICORP

- 43.- Al respecto, en el caso bajo análisis, APM alegó en la Resolución N° 1 que cumplió con enviar el Plan de Descarga de la nave al agente marítimo y ALICORP a través de un correo electrónico de fecha 02 de octubre de 2015 a las 10:35 horas, a partir del cual el usuario podía organizar sus recursos y enviar un número de camiones que le permitiera descargar de manera continua las 11,230.00 toneladas de Trigo Canadiense. Por su parte, la apelante alegó que la información contenida en el mencionado correo electrónico era equivocada, tardía e insuficiente.
- 44.- Respecto de la afirmación de ALICORP referente a la presunta información insuficiente contenida en el correo electrónico enviado por APM, cabe resaltar que el usuario indicó que la Entidad Prestadora no habría incluido en el Plan de Descarga o Plan de Operaciones comunicado, la información sobre la maquinaria y otros elementos que les permitiera calcular eficientemente la cantidad de camiones que debieron enviar para llevar a cabo el mencionado Plan, el mismo que tampoco les habría sido enviado.
- 45.- En el caso bajo análisis, 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 RUTAP según el cual corresponde a la Entidad Prestadora brindar la información relevante sobre los servicios brindados y sus condiciones<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Cabe aclarar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través de la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN, indicó que para el supuesto de descarga de carga fraccionada, una vez determinada la planificación, APM debe informar al usuario las características de la descarga (tonelaje a movilizar, bodegas a atender, cuadrillas de estibadores a utilizar, maquinaria requerida), 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 su mercadería del puerto. En ese sentido, la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN se refiere en específico a la descarga de carga fraccionada, y el caso bajo análisis refiere una descarga de carga a granel, por lo que no puede tomarse literalmente lo indicado en la misma nota como una regla general para cualquier tipo de carga.



- 46.- En atención a ello, APM adjuntó el correo electrónico mencionado de fecha 02 de octubre de 2015 a las 22:35 horas que contiene el Plan de Descarga, el mismo que alegó que se encuentra dirigido a los señores Helar Martin Junior Yomona Leon, Fernando Daniel Arias Montoya, Malena Margarita Vaiz Neyra y Jessica María Flor Castillo, representantes de ALICORP. Cabe señalar que, ALICORP no se ha pronunciado negando la veracidad de dicha información y/o cuestionando el correo electrónico que le habría sido enviado por la Entidad Prestadora.
- 47.- Asimismo, cabe precisar que la maquinaria a utilizar para el caso de descarga de granel sólido no resulta relevante en el presente caso, toda vez que se verifica que en el correo electrónico APM comunicó a ALICORP que el tonelaje a movilizar era de 11,230.010 toneladas, que su descarga se realizaría con 3 cuadrillas (Bodegas 1, 3 y 5) y que la operación se ejecutaría en 18 jornadas, siendo que el ritmo de descarga se programó en 1000 toneladas por jornada.
- 48.- Adicionalmente, con respecto a la afirmación del usuario respecto de la comunicación tardía del Plan de Descarga debido a que APM habría enviado el correo electrónico que contenía el referido plan pero con poca anticipación al inicio de las operaciones de descarga, cabe indicar que el mencionado correo electrónico fue enviado el día 02 de octubre de 2016 a las 22:35 horas, y el inicio de las operaciones habría ocurrido el día 03 de octubre de 2015 a las 15:25 horas, siendo que entre ambos hay un lapso de tiempo de 16 horas y 50 minutos; tiempo razonable para que el usuario pueda organizar los camiones a enviar al Terminal Portuario para el recojo de su mercancía.
- 49.- Con la mencionada información, la apelante estaría en condiciones de calcular sus recursos para el envío de camiones suficientes por jornada. En consecuencia, corresponde desestimar en este extremo las alegaciones señaladas por ALICORP.

**Respecto del cobro de la factura N°003-12967**

- 50.- Como cuestión previa, cabe señalar que ALICORP alegó en su reclamo, que un error de la factura reclamada constituía el haber consignado a la empresa Carlos Bello S.A.C. como su Agente de Aduanas. En ese sentido, a efectos de verificar lo alegado por la apelante, la Secretaría Técnica del TSC requirió a la Entidad Prestadora, mediante Oficio N° 076-17-TSC-OSITRAN, remitir la Autorización de Descarga Directa Internacional de ALICORP correspondiente a la nave Navigation OI relacionada con el presente procedimiento.
- 51.- En atención a ello, APM remitió la Autorización de Descarga Directa Internacional N° 53786 correspondiente a ALICORP, en la cual se evidencia que fue la empresa AGENCIAS RANSA S.A. quien realizó los trámites de retiro de la mercancía, habiéndosele consignado en la factura como cliente solidario.
- 52.- Siendo así, si bien se verificó que la factura consignaba a Carlos Bello S.A.C. como cliente solidario y no a Agencias Ransa S.A., por lo que la factura N° 003-12967 presentó un error al



respecto; cabe resaltar que la referida factura siempre fue dirigida a quien presentó el reclamo, es decir ALICORP, en su condición de consignatario de la mercancía<sup>14</sup>, lo que resulta factible de acuerdo con lo previsto en el Reglamento de Tarifas. Consecuentemente, a continuación corresponde analizar si el cobro de la factura fue correctamente realizado.

- 53.- En el presente caso, APM justificó el recargo realizado señalando que durante las operaciones de descarga de la nave Navigation OI, el ingreso de camiones a la zona respectiva no habría sido fluido, lo que originó que no se pudiera realizar el retiro de manera regular, lo que le habría impedido continuar con el Plan de Operaciones que se había programado al haber existido una paralización de 20 horas, específicamente por la falta de camiones, situación que resultaba atribuible a ALICORP, en la medida que dicha empresa era la encargada de enviar las unidades de transporte de manera constante.
- 54.- Por su parte, ALICORP también señaló que APM no había acreditado que efectivamente se hayan producido las 20 horas de paralizaciones que dicha Entidad Prestadora alega y por las cuales pretende realizar el cobro del recargo en cuestión.
- 55.- Como ya se ha mencionado anteriormente, la sola falta de envío fluido de camiones no faculta a APM a realizar el cobro por el recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada, sino más bien el hecho de que como producto de dicha falta de envío de unidades, se haya ocasionado y acreditado paralizaciones que hayan prolongado las jornadas de trabajo del personal asignado.
- 56.- Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 34° del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>15</sup> en los reclamos relacionados con facturación corresponde a la Entidad Prestadora acreditar los supuestos bajo los cuales se configura su cobro. Siendo esto así, correspondería a

<sup>14</sup> **Reglamento de Tarifas APM**

*"CAPITULO IV - Facturación y Pago de Servicios*

*4.3. Responsabilidad de los Pagos*

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

*(...)*

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

<sup>15</sup> **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN**

**Artículo 34.- Procedimiento ante la Entidad Prestadora**

*"(...)*

*En los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que estos se brindaron conforme las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente".*



APM acreditar el supuesto en el cual incurrió ALICORP, que originó que se aplique el cobro del referido recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.

- 57.- En el presente procedimiento, APM aportó los documentos denominados "Estado de Hechos", los cuales están constituidos por cuadros de Excel elaborados por dicha Entidad en cuya elaboración no participa el usuario, siendo consecuentemente, un documento de parte. Ahora bien, de la revisión de dicho documento, no se acredita si efectivamente existieron las paralizaciones alegadas.
- 58.- Al respecto, es importante precisar que conforme a los procedimientos establecidos por APM para el retiro de mercancías, en el caso de descarga de carga a granel (PRO 107<sup>16</sup>) las paralizaciones son anotadas en los documentos denominados "Resumen / Control de tarja / Granel" (en adelante, Resumen de Control de Tarja) emitidos por la Entidad Prestadora y que son firmados por el tarjador.
- 59.- Es en virtud de dicho procedimiento, la Secretaría Técnica del TSC requirió a APM mediante Oficio N° 76-17-TSC-OSITRAN, la remisión de los resúmenes de control de tarja antes mencionados. No obstante ello, APM no cumplió con atender la solicitud formulada.
- 60.- Resulta evidente que APM se encontraba en mejor posición de acreditar si efectivamente se produjo alguna paralización de las jornadas de trabajo del personal asignado. Sin embargo, a lo largo del procedimiento no acreditó ello, a pesar de que como ya hemos mencionado, mediante Oficio N° 76-17-TSC-OSITRAN, se le requirió la remisión de los referidos resúmenes de control de tarja.
- 61.- En consecuencia, en atención a lo señalado en los párrafos precedentes al no haber acreditado APM las paralizaciones de trabajo del personal asignado por la Entidad Prestadora, no corresponde que ALICORP realice el pago por recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 6o del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/103-2016, y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por ALICORP S.A.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto de la factura N° 003-12967, por concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada dejando sin efecto su cobro.

<sup>16</sup> [https://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1536423929PRO\\_107-DESCARGA\\_Y\\_DESPACHO\\_DE\\_GRANEL\\_SOLIDO\\_CON\\_CLAMHELL.pdf](https://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1536423929PRO_107-DESCARGA_Y_DESPACHO_DE_GRANEL_SOLIDO_CON_CLAMHELL.pdf) revisado con fecha 08 de marzo de 2017.





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° 094-2016-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

**SEGUNDO.- DECLARAR** que con la presente Resolución queda agotada la vía administrativa.

**TERCERO.- NOTIFICAR** a la empresa ALICORP S.A.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

**CUARTO.- 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**