



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Infracción de Infraestructura de
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y
ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 133-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

EXPEDIENTE : 133-2014-TSC-OSITRAN

APELANTE : MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY
DEL PERÚ S.A.C.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente
N° APMTC/CL/386-2014

RESOLUCIÓN N° 2

Lima, 13 de enero de 2016

SUMILLA: No corresponde amparar el reclamo por concepto de servicio de Uso de Área Operativa en los casos en los que el Agente Marítimo no acredite la existencia de circunstancias imputables o atribuibles a la Entidad Prestadora que hayan propiciado la permanencia de la carga por un periodo superior al de libre almacenamiento.

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C. (en adelante, MEDITERRANEAN o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida dentro del expediente N° APMTC/CL/386-2014 (en lo sucesivo, la Resolución N°1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- Con fecha 21 de abril de 2014, MEDITERRANEAN interpuso reclamo ante APM solicitando la anulación de 03 facturas, emitidas por concepto de Uso de Área Operativa - Importación y Exportación de contenedores, conforme al siguiente detalle:

Expediente	Factura N°	Servicio	Nave
133-2014-TSC-OSITRAN	002-0083734	Uso de área operativa- Exportación	MN RIO DE JANEIRO
	002-0083470	Uso de área operativa- Exportación	MN MSC ROMANOS
	002-0084942	Uso de área operativa - Importación	MV JENNIFER RICKMERS

Afirmó que no procede el cobro en la medida que se ingresó y retiró la carga dentro de los plazos establecidos por la propia Entidad Prestadora.



- 2.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 13 de mayo de 2014, APM resolvió el reclamo presentado por MEDITERRANEAN declarándolo: i) infundado respecto de la factura N° 002-0084942; y, ii) fundado en parte, en el extremo correspondiente a 02 facturas: N° 002-0083734 y 002-0083470, en base a los siguientes argumentos:
- i.- Con fecha 21 de abril, MEDITERRANEAN solicitó la anulación del cobro de 03 facturas, cuyo importe total asciende a US \$ 3,816.30 (Tres Mil Ochocientos Dieciséis y 30/100 Dólares de los Estados Unidos de América), correspondientes al servicio de Uso de Área Operativa – Contenedores de Importación y Exportación, argumentando que su carga fue ingresada dentro de los plazos establecidos por APM.
 - ii.- De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el servicio estándar, tanto en el caso del embarque como el de descarga de mercadería, incluye un período de permanencia de la carga en el almacén del Terminal Portuario libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otro que implique la prestación del servicio estándar.
 - iii.- Asimismo, la cláusula citada establece que dicho período se computará desde que la nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Portuario para su posterior embarque, siendo el mismo de 48 horas para el caso de la carga contenedorizada.
 - iv.- En virtud de lo expuesto, el cálculo del período de libre almacenaje, para el caso de contenedores de embarque, se debe considerar desde que éstos ingresan al patio del Terminal Norte Multipropósito de APM hasta su posterior embarque en la nave correspondiente, mientras que para el caso de descarga, dicho plazo se computará desde el término de la descarga de la Nave.
 - v.- Con relación a la emisión de facturas, señaló que la factura N° 002-0084942 ha sido correctamente cobrada, en la medida que fue emitida de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial, así como el Tarifario vigente a partir del 19 de octubre del 2013.
 - vi.- Respecto a las facturas N° 002-0083734 y 002-0083470, señaló que correspondía declararlas fundadas en parte en la medida que contenían errores en el cálculo de días de utilización del servicio de Uso de Área Operativa en algunos de sus contenedores, correspondiendo devolver al usuario los importes de US\$ 15.5 y US\$ 39.3 más IGV por cada una de las facturas antes descritas.
- 3.- Con fecha 30 de mayo de 2014, MEDITERRANEAN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 únicamente en el extremo referido a la Factura N° 002-0084942, argumentando lo siguiente:
- i.- La cláusula 8.19 del Contrato de Concesión dispone que APM presta directamente los servicios de embarque y descarga de contenedores, los cuales forman parte del denominado servicio estándar, en virtud de ello, la Entidad Prestadora puede controlar y

determinar el tiempo de permanencia de la carga de exportación en el Terminal Portuario. Asimismo, de conformidad con el numeral 1.5.13 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM (en adelante Reglamento de Tarifas de APM), esta tiene plena libertad para fijar el *cut off*¹, el cual establece la fecha y hora límite que la carga puede ser recibida por el puerto para su posterior embarque en la nave correspondiente.

- ii.- El artículo 2.1.1 del Reglamento de Tarifas de APM establece que la prestación del servicio estándar por parte de APM comprende todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Consideran que APM no puede cobrar por un supuesto servicio de uso de área operativa cuya generación le es imputable, pues de lo contrario, incurriría en un Abuso de Derecho.
- iii.- Agregó que los cálculos realizados por APM en relación a la factura materia de apelación para el cobro de uso de área operativa, debe ser reformulada conforme a lo señalado en el numeral 8.19 del Contrato de Concesión y al Oficio N° 028-13-GRE-OSITRAN, el cual en el inciso d) especifica lo siguiente, en relación a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión:

"...Tal y como lo determina la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el cálculo del plazo de permanencia del contenedor en almacén empezará una vez terminada la descarga o cuando la totalidad de la carga ingrese al área operativa, es decir, el tiempo libre de almacenaje se contabilizará desde que la nave ha terminado la descarga total de contenedores o una vez que el último contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque."

- iv.- Pese a lo expuesto, APM considera que el cómputo del plazo se inicia desde que el camión pasa por la balanza del terminal, cuando el plazo debería computarse desde su ingreso al patio, el cual es un momento posterior y distinto que se configura cuando se producen las siguientes condiciones: a) cuando el contenedor es derivado al área de *Stacking*, en la cual el contenedor es apilado sobre otros y organizado para su recojo por el camión que lo lleva a la grúa pórtico del puerto y lo embarca; y, b) cuando el contenedor haya sido acomodado y organizado por la Entidad Prestadora de forma tal que se encuentre listo para su embarque, por lo que sólo a partir de dicho momento se podría considerar que el referido contenedor está en "patio para su posterior embarque".
- v.- Finalmente, debe tenerse en consideración que al contarse el plazo de 48 horas desde que el contenedor ingresa al terminal, la carga se encuentra bajo la gestión operativa de APM y por ello, corresponde al usuario el pago de la tarifa correspondiente al servicio estándar. Sin embargo, al computarse el plazo a partir de dicho momento, se estaría generando un incentivo para que la Entidad Prestadora no realice un manejo eficiente de la carga, pues mientras más tiempo permanezca la carga en el puerto, mayores ingresos percibirán por uso de área operativa.
- vi.- En atención a lo expuesto solicitaron que el correo electrónico de fecha 03 de abril de 2013, enviado por el Supervisor de Planeamiento de Operaciones de APM a la Línea Naviera MSC Perú, sea tomado en cuenta en virtud del Principio de Verdad Material, ya que en él

¹ "Cut Off": Tiempo máximo, como límite en el que las unidades /equipos podrán entrar a la zona de stacking a fin de completar el embarque hacia la nave programada. Véase esta definición en http://www.mscolivia.com/es/our_services/used_terms.html.

se admite que la ubicación de la carga "en patio" es distinta al momento de ingreso de la carga al Terminal.

- 4.- El 11 de junio de 2014, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en la Resolución N° 1, añadiendo lo siguiente:
- i.- Con relación al cómputo de los días, si bien el Código Civil señala las reglas básicas de la forma en que deberá de realizarse (como por ejemplo que se cuenta de medianoche a medianoche, lo que implica que un día podría ser de 24 horas o una fracción y que el plazo se cuenta desde el día siguiente, es decir, no incluye el día inicial y sí el final), también se ha establecido que las partes definirán dichas reglas.
 - ii.- Siendo esto así, el numeral 3.3.3 del Reglamento de Tarifas señala expresamente que toda fracción de día se considera como un día completo. Por tanto, en caso la carga de un usuario se encuentre depositada un par de horas en el Terminal Portuario o todo un día completo (24 horas), APM tendrá el derecho a cobrar el monto aplicable a la permanencia de dicha carga en el puerto, sobre todo si la estancia de aquella ha excedido el período de libre almacenamiento comprendido dentro del servicio estándar.
 - iii.- De una lectura integral de las cláusulas del Contrato de Concesión, se puede determinar que las partes han establecido claramente la manera en que se realiza el cómputo del plazo libre de pago. El cual se efectuará de la siguiente manera:
 - Para la descarga: El plazo se cuenta desde el momento en que termina la descarga (incluye el día inicial) hasta el tercer o quinto día calendario.
 - Para el embarque: El plazo se cuenta desde el momento en que la carga ingresa en el patio del Terminal Portuario (incluye el día inicial) hasta el tercer o quinto día calendario máximo en que se embarque la carga (incluye el día final).
 - iv.- Siendo ello así, de acuerdo con el numeral 7.1.2.2.1 del Reglamento de Tarifas de APM, el tiempo libre se computa desde el fin de la descarga total de la nave o una vez que el contenedor ingrese al patio del Terminal Portuario. Asimismo, establece expresamente que el servicio de uso de área operativa será facturado del día 3 al 6, por día o fracción de éste.
 - v.- De acuerdo con el Tarifario de APM, éste realiza el cobro por día o fracción en función a los TEU² con los que cuenta la carga, es decir la Entidad Prestadora no realiza dicho cobro necesariamente en función a la permanencia de la mercadería de un usuario en el puerto por un día completo (24 horas), puesto que el Reglamento de Tarifas lo autoriza a cobrarlo por una fracción de aquella.



² Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores. Definición que se encuentra en la dirección electrónica: [http://es.wikipedia.org/wiki/TEU_\(unidad_de_medida\)](http://es.wikipedia.org/wiki/TEU_(unidad_de_medida))



- vi.- Señaló que las empresas navieras son las principales interesadas y supervisoras de que las operaciones de embarque se realicen en el menor tiempo posible, cuestionando de qué manera podría retrasar APM las operaciones de embarque y descarga en general, si son las propias líneas navieras las que se encargan de verificar el cumplimiento de los planes de embarque que ellas mismas aprueban.
- vii.- Asimismo, manifestó que el *Stacking* y el *Cut Off* son programados en base a la información que le es proporcionada por el Agente Marítimo de la nave, quién es el encargado de comunicar al Administrador Portuario, con una anticipación de 72 horas al arribo de la nave a su cargo, la hora y fecha de arribo, calado, tipo de operación, así como la información preliminar correspondiente a la carga y descarga, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento de Operaciones de APM.
- viii.- Por otro lado, el Agente Aduanero o el Depósito Extraportuario (que para el presente caso es MEDITERRANEAN), son los encargados de gestionar la Autorización de Embarque Directo, la cual les permite a los contenedores ingresar al Terminal para su posterior embarque, en virtud de lo cual, en caso los contenedores permanezcan más de 48 horas en el Terminal Portuario (periodo correspondiente al libre almacenaje), los responsables de asumir el pago por la prestación del servicio de uso de área operativa serán quienes figuran como solicitantes de la mencionada Autorización de Embarque.
- ix.- Dado lo expuesto, las facturas impugnadas tienen como base fundamental la prestación efectiva del servicio por el uso de área operativa; es decir, se está realizando el cobro por un servicio efectivamente brindado a favor de la apelante.
- x.- Señaló que el correo electrónico enviado por el señor Sergio Vigil (supervisor del área de planeamiento de APM), dirigido al señor Daniel Borbor, representante de MEDITERRANEAN, no tiene relación con los hechos materia del presente reclamo (uso de área operativa), en la medida que dicho mensaje se refirió a cobros por cambio de estatus y derechos de embarque.
- xi.- Finalmente, indicaron correspondía declarar infundado el recurso de apelación interpuesto, en la medida que la factura N° 002-0084942 fue correctamente emitida, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM.
- 5.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, las partes no asistieron a la audiencia de conciliación convocada para el 29 de setiembre de 2015. El 30 de setiembre de 2015, se convocó la audiencia de vista, sin la asistencia de ninguna de las partes, quedando la causa al voto.
- 6.- El 05 de octubre de 2015, APM presentó alegatos finales, señalando lo siguiente:
- i. Considera que el servicio prestado a la mercancía a cargo de la reclamante, se realizó para el embarque (exportación) y para la descarga de la misma (importación), por lo que pudo permanecer libre de pago en las instalaciones del Terminal Norte desde su ingreso hasta las 48 horas posteriores. Pasado este plazo cuenta con el derecho de realizar el cobro

correspondiente al Servicio Especial de Uso de Área Operativa, tal como lo ha reconocido el Tribunal de Solución de Controversias en el Expediente N° 115-2013-TSC-OSITRAN.

- ii. APM realiza el embarque de contenedores de acuerdo a los planes de embarque que aprueba el representante de la línea naviera, es decir el agente marítimo, que en el presente caso fue precisamente MEDITERRANEAN quien actuó como línea naviera y agente marítimo a la vez – en gran parte de las naves cuyas operaciones son objeto de revisión, por lo que con la información provista por la apelante, procedieron a programar las operaciones de descarga de cada nave.
- iii. Las líneas navieras y los agentes marítimos son los principales interesados en realizar la labor de supervisión de las labores ejecutadas al interior del terminal, en ese sentido, son los agentes marítimos quienes velan porque las operaciones de embarque se realicen en el menor tiempo posible, no siendo posible sostener que APM retrasa deliberadamente el embarque y descarga en general, al ser aquellos quienes se encargan de verificar el cumplimiento de los planes de embarque.
- iv. Respecto a la forma como APM programa el desarrollo de las operaciones, precisó que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36° del Reglamento de Operaciones de APM, los Agentes Marítimos son los encargados de comunicar al Administrador Portuario, con un mínimo de 72 horas de anticipación, los datos correspondientes a la nave, hora y fecha de arribo, el calado, el tipo de operación, información en base a la cual se realiza la programación del *stacking* y del *cut off* de una determinada Nave. En ese sentido, de acuerdo al artículo 52° del Reglamento de Operaciones, APM procede a remitir al agente marítimo la información de programación, a efectos de que la retransmita a los embarcadores y otros actores, con el propósito de que éstos tomen conocimiento de la hora en la que la mercancía deberá encontrarse en el terminal portuario para su embarque (*cut off*).
- v. En cuanto al inicio del cómputo del plazo de la carga en el almacén del Terminal, precisó que el Oficio Circular N° 033-15-STC-OSITRAN, de fecha 28 de enero de 2015, indica que el inicio del cómputo del plazo de las 48 horas de libre almacenamiento, necesariamente coincide con el paso de la carga por las balanzas de APM, pues es un paso previo que debe de cumplirse para que los contenedores puedan ingresar al patio del Terminal para su posterior embarque. Asimismo, la Gerencia General de OSITRAN, mediante informe N° 032-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 02 de setiembre de 2013, determinó que si bien el día comienza a las 00:00 horas y termina a las 24:00 horas, el cómputo de un plazo no necesariamente coincidirá con la hora inicial de un día, no existiendo un cobro por horas, sino por uno o más días.
- vi. Finalmente, considerando que en la presente controversia los argumentos de la reclamante se limitaron a abordar cuestiones operativas, de cómputo de plazos y metodología de cobro, solicitaron al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, que se pronuncie sobre tales extremos, atendiendo a la Resolución Final del Expediente 115-2013-TSC-OSITRAN.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 7.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de APM.
 - ii.- Determinar si corresponde que MEDITERRANEAN pague la factura N° 002-0084942 cuyo cobro es efectuado por APM por el Servicio Uso de Área Operativa.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 8.- De la revisión del expediente administrativo, se puede establecer que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento por parte de MEDITERRANEAN respecto al cobro por parte de APM de las facturas antes mencionadas. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), establece que el procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras, comprende, entre otros, los reclamos sobre la facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura³. Dicho supuesto también se encuentra recogido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM⁴ (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de APM); por lo que, en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁵, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
- 9.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁶, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN

³ 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".

⁴ 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.

⁵ 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".

⁶ Reglamento Reclamos de APM

(en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁷, 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.

- 10.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 de APM materia de impugnación fue notificada a MEDITERRANEAN el 13 de mayo de 2014.
 - ii.- El plazo máximo para que MEDITERRANEAN interponga su recurso de apelación fue el 03 de junio de 2014.
 - iii.- MEDITERRANEAN apeló con fecha 30 de mayo de 2014, es decir dentro del plazo legal.
- 11.- Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas, pues debe determinarse si el cobro realizado a MEDITERRANEAN fue producto de un inadecuado servicio brindado por APM, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG⁸.
- 12.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.- PAGO DE LA FACTURA N° 002-0084942 CUYO COBRO PRETENDE EFECTUAR APM A MEDITERRANEAN

III.2.1.- SOBRE LA FACTURA EMITIDA RESPECTO DE CONTENEDORES CON DESTINO DE IMPORTACIÓN

- 13.- El análisis de este asunto requerirá que se aborden los siguientes aspectos:

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".

⁷ 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".

⁸ 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".

- a) Sobre el servicio estándar de carga contenedorizada y el servicio especial de uso de área operativa.
- b) Cómputo del plazo durante la prestación del servicio de uso de área operativa.
- c) Sobre la organización de los servicios que brinda APM en materia de contenedores.
- d) Respecto del Servicio de Uso de Área Operativa.

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

- 14.- De acuerdo con el Contrato de Concesión⁹, APM presta dos clases de servicios portuarios: estándar y especial. El literal b) de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar a la carga comprende los servicios de descarga o embarque de cualquier tipo de carga, entre ellas, la contenedorizada¹⁰.
- 15.- La mencionada cláusula señala también que dentro del servicio estándar de carga contenedorizada, se incluye el almacenamiento libre de pago de hasta 48 horas dentro del Terminal Portuario, precisando además que dicho plazo se computará desde que la nave termina la descarga o una vez que la mencionada carga haya ingresado en el patio del referido terminal portuario para su posterior embarque¹¹.
- 16.- Asimismo, el Contrato de Concesión establece que transcurrido el plazo que corresponda según el tipo de carga, la Entidad Prestadora podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario¹².

⁹ 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.

¹⁰ **Contrato de Concesión APM**

"8.19 Servicios Estándar

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

La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada:

- i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba, utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario.
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.
- iv) El servicio de trinca o destrinca.
- v) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.
- vi) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información;
- vii) La revisión de precintos; y
- viii) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes

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

¹¹ **Contrato de Concesión APM**

8.19 Servicios Estándar

(...)

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

(...).

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

- Carga contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas (...)"

¹² **Contrato de Concesión APM**

"8.19 Servicios Estándar

(...)

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

- 17.- Como se puede apreciar de lo antes expuesto, para el servicio estándar de carga contenedorizada, el contrato establece que la mercadería de los usuarios podrá permanecer dentro del Terminal Portuario por un período de libre almacenamiento de 48 horas, sin que éstos tengan que pagar por tal servicio; finalizado dicho período, la Entidad Prestadora tiene el derecho a cobrar una determinada tarifa.
- 18.- En ese sentido, más allá de estas 48 horas, se aplicará al servicio de almacenamiento una tarifa preestablecida en el Contrato de Concesión a partir del día calendario 3 al 6 o un precio a partir del séptimo día. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el numeral 1.23.87 del Contrato de Concesión, señala que el monto que cobre APM por el almacenamiento a partir del día 7 lo determina libremente, puesto que no está sujeto a regulación¹³.

b) Del Cómputo del plazo durante la prestación del servicio de uso de área operativa.

- 19.- Tal como se desprende de los actuados en el expediente, durante la descarga de contenedores la Entidad Prestadora establece como período de libre de almacenamiento 48 horas desde el momento en que la carga ingresa al patio del Terminal Portuario. Culminado este plazo, APM entiende iniciado el día 3, cuyo cómputo comienza desde el momento en que finaliza dicho período (libre almacenamiento) hasta las 23:59 horas de ese mismo día. En adelante, computa los días desde las 00:00 horas hasta las 23:59 horas.
- 20.- Al respecto, MEDITERRANEAN señala que APM estaría realizando de manera errada el cómputo del plazo del uso de área operativa, pues afirma que el inicio del cómputo del período de libre almacenamiento debe de considerarse, para el caso de contenedores con destino de exportación, desde que el último contenedor se encuentra debidamente apilado y listo para su embarque en el patio del terminal y no, como lo hace APM, desde que cada uno de los contenedores pasa por las balanzas del terminal.
- 21.- Sobre el particular, el artículo 8.19 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

" 8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

Son aquellos servicios que, durante el período de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación

¹³ Contrato de Concesión APM

"1.23.87. Precio

Se refiere a las contraprestaciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobra por la prestación de Servicios Especiales, incluyendo los impuestos que resulten aplicables, de conformidad con lo establecido en la Cláusula

8.20. El Precio no estará sujeto a regulación" [Subrayado y resaltado agregado].

del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque”.

- 22.- Como se observa de lo descrito en el párrafo anterior, el período de las 48 horas de libre almacenamiento se encuentra incluido como parte del servicio estándar que pagan los usuarios, el cual, para el caso de la carga a ser desembarcada, se computa desde que la Nave ha terminado la descarga.

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro]

- 24.- 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]

- 25.- De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de APM llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que cuente. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el resultado previsto en el Contrato de Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado.¹⁴

¹⁴ Ver COGLIANESE, C and LAZER, D (2003) “Management-Based Regulation: Prescribing Private Management to Achieve Public Goals”, Law & Society Review, Volume 37, Issue 4, pp. 691-730.

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

d) Respecto del servicio de uso de área operativa

La relación entre la nave, el agente marítimo, el terminal portuario y el embarcador.

27.- De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 del Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-99-MTC¹⁵ (Reglamento de Agencias), toda nave mercante de bandera nacional o extranjera estará obligatoriamente representada por una agencia marítima, la que tendrá la calidad de representante del capitán, propietario, armador, fletador u operador de la nave que agencie.

28.- Asimismo, en el artículo 8 del Reglamento de Agencias¹⁶ se menciona que es inherente a las Agencias Marítimas, la representación judicial del capitán, propietario, **naviero**, armador, fletador u operador de la nave o naves que agencie; personería procesal que es activa y pasiva, con las facultades generales y especiales del mandato judicial.

29.- En virtud a lo señalado en el artículo 6 del mencionado Reglamento, las agencias marítimas se encuentran en capacidad de cumplir con los trámites para el movimiento de carga, así como también, practicar las diligencias necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones de las autoridades competentes y demás documentos pertinentes como se aprecia a continuación:

"Artículo 6.- Las Agencias Marítimas, Agencias Fluviales y Agencias Lacustres, son personas jurídicas constituidas en el país conforme a ley, que, por cuenta o delegación del capitán, propietario, armador, fletador u operador de nave mercante o Agencia General se encuentran en capacidad de cumplir una o varias de las siguientes actividades:

- a) *Operaciones de recepción, despacho y avituallamiento de naves mercantes y de pasajeros; trámites para el movimiento de tripulación, pasajeros y carga; (...)*
- c) *Practicar las diligencias necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones emanadas de las autoridades competentes, en el ejercicio de sus atribuciones; (...)*
- e) *Designar a las empresas de estiba, en los puertos nacionales donde arriben las naves mercantes que agencien. (...)."*

¹⁵ Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba

Artículo 7.- Toda nave mercante de bandera nacional o extranjera estará obligatoriamente representada por una Agencia Marítima, Fluvial o Lacustre, según corresponda y debidamente autorizada por la Dirección General, en los Puertos de la República donde arribe, la que tendrá la calidad de representante del capitán, propietario, armador, fletador u operador de la nave que agencie.

¹⁶ Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba Artículo 8.- Es además inherente a las Agencias Marítimas, Fluviales y Lacustres la representación judicial del capitán, propietario, naviero, armador, fletador u operador de la nave o naves que agencie; personería procesal que es activa y pasiva, con las facultades generales y especiales del mandato judicial.

30.- En concordancia con lo mencionado en el párrafo precedente, cabe considerar lo establecido en el Módulo 2 del Manual del Participante del Curso "Gestión Moderna de Puertos" (*TRAIN FOR TRADE*) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (en lo sucesivo "UNCTAD"), en el cual se desarrolla la Organización de un Sistema Portuario, describiéndose el papel del agente marítimo durante la operación y las tareas que a continuación se mencionan:

"(...)

- *Coordinación de la manipulación, actuará de enlace con la empresa de manipulación que tiene a la mano un duplicado de la lista de carga y las instrucciones de estiba de la compañía naviera (plano de estiba) para determinar las tareas que deben realizarse y el número de trabajadores necesarios para cada una de ellas.*

(...)

- *Declaración del buque*

A la llegada y a la salida del buque un representante de la agencia subirá a bordo para llevar a cabo las formalidades relativas a la declaración del buque (el pago de los derechos portuarios, la presentación de la carta de arqueo bruto, la presentación de la lista completa de la tripulación a la aduana, las existencias de provisiones y mercancías a bordo).

(...)

- *A la llegada del buque: su tarea principal es informar a los consignatarios de la mercancía, recoger los conocimientos de embarque de la carga y entregar las mercancías, expedir los documentos que permitan a los clientes recibir sus mercancías.*

(...)

31.- Asimismo, previo al arribo, de conformidad con el artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, según los literales a), b) y d), el agente marítimo debe remitir a la Entidad Prestadora la siguiente información:

- a) Solicitud de número de Manifiesto
- b) Solicitud de atraque
- c) Archivo electrónico de lista de descarga
- d) Archivo electrónico de lista de contenedores a embarcar
- e) Archivo electrónico de proyecciones de carga
- f) Archivo UN/EDIFACT (BAPLIE)

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

"Artículo 61.- APM TERMINALS es responsable de:

(...)

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

33.- 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.

- 34.- Luego de ello, de acuerdo con el artículo 57 del Reglamento de Operaciones, APM procede a remitir al agente marítimo la información señalada en el párrafo anterior, a efectos de que la retransmita a los embarcadores y otros actores:

"Artículo 57.-

(...)

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 si es SADA Terminal Portuario (APMTC) o SADA Depósito Temporal (código 3014).

(...)

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

(...)

La entrega de contenedores de importación a camiones se realizará una vez finalizadas las operaciones de descarga de la nave. Por lo que una vez producido dicho evento los camiones ingresarán de acuerdo a la cita otorgada previamente.

(...)

- 35.- Adicionalmente a lo señalado respecto a las obligaciones de las agencias marítimas, durante la operación, éstas se encuentran en capacidad de emitir, firmar, cancelar – por cuenta y en nombre de sus principales – los conocimientos de embarque; así como realizar las operaciones portuarias conexas y todas aquellas actividades que le sean encomendadas.

"Artículo 6.- Las Agencias Marítimas, (...) se encuentran en capacidad de cumplir una o varias de las siguientes actividades:

(...)

- b) Operaciones portuarias conexas a las indicadas en el inciso precedente.

(...)

- d) Emitir, firmar y cancelar, por cuenta y en nombre de sus principales, los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes.

(...)

- f) Otras que pudiera encomendarle el capitán propietario, armador, fletador u operador de la nave o el Agente General."

- 36.- En atención a lo expuesto, se puede concluir que los agentes marítimos son los encargados de remitir a las autoridades competentes la información de las naves que representan a fin de que amarren sin complicaciones en el terminal encargándose de realizar las coordinaciones correspondientes con la Entidad Prestadora en el cumplimiento de su función de supervisar las operaciones dentro de la instalación portuaria.

- 37.- En el presente caso ocurre que MEDITERRANEAN actúa como agente marítimo de la nave JENNIFER RICKMERS, tal y como se aprecia de la Consulta de Manifiesto de Salida de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT que se muestra a continuación:



CONSULTA DE MANIFIESTOS DE SALIDA

[Retornar](#) | [Inicio](#)

Manifiesto	118-2013-1865	No Bultos:	77669
Fecha de Salida	20/10/2013	Fecha Término de Embarque:	20/10/2013
Matrícula de la Nave	JENNIFERRICKMERS	Nacionalidad:	
Empresa de Transporte	3402- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERU SAC	No Detalles:	15
Fecha de Autorización de Carga	20/10/2013 04:43:06	Fecha de Transmisión del Manifiesto:	21/10/2013 17:36:26

- 38.- Consecuentemente, en el presente caso se debe tener en consideración que la naturaleza de la actividad de los agentes marítimos, a diferencia de otros usuarios, determina que dichos agentes marítimos no pueden alegar un desconocimiento de las operaciones de desembarque de las mercancías, ya que se encuentran en constante coordinación con el terminal portuario, siendo las designadas a supervisar las labores que se desarrollan en el puerto, remitiendo al terminal la lista de contenedores a desembarcar así como la definición del plan de bodega.
- 39.- En efecto, el referido artículo 6 del Reglamento de Agencias indica que las referidas agencias se encuentran en capacidad de cumplir con los trámites para el movimiento de descarga, practicar las diligencias necesarias para dar cumplimiento de las disposiciones de las autoridades competentes, así como también emitir, firmar, cancelar – por cuenta y en nombre del capitán, propietario, armador, fletador u operador de la nave mercante – los conocimientos de embarque, realizar las operaciones portuarias conexas y todas aquellas actividades que le sean encomendadas.
- 40.- Por ello, la situación de incertidumbre y desconocimiento de otros usuarios del terminal, no se presenta en el caso de los agentes marítimos al ser empresas que desarrollan actividades en la instalación portuaria y se encuentran designadas para coordinar y supervisar las operaciones de la nave³⁷, consecuencia de lo cual, estaban en la obligación de conocer las circunstancias que afectaron la operación y si estas respondieron a hechos atribuibles a APM.

³⁷ Artículo 6 del Reglamento de Operaciones

Sobre la Factura N° 002-0084942

- 41.- En el presente caso la apelación está dirigida únicamente a cuestionar la factura N° 002-0084942, la cual está relacionada con contenedores cuyo destino es la importación; sin embargo, todos los argumentos expuestos por las partes, a fin de sustentar sus pretensiones, están referidos a la forma cómo APM venía computando el plazo de libre almacenamiento, así como la facturación realizada por APM.
- 42.- Ahora bien, las razones por las cuales se pueda generar la sobreestadía de la carga en el área operativa, en el caso de los contenedores con destino de importación, difieren respecto de los contenedores con destino de exportación, dado que mientras que en el caso de la exportación, corresponde a la Entidad Prestadora la función de realizar el embarque de los contenedores en sus respectivas naves; en el caso de la importación, son los usuarios quienes tienen el deber de recoger su carga dentro del período de 48 horas de libre almacenamiento, por lo que la responsabilidad por la demora en el envío del transporte para el retiro de sus contenedores, recae en el usuario.
- 43.- Para el caso de las importaciones, también puede darse el supuesto que debido a la prestación deficiente del servicio por parte de la Entidad Prestadora, se produzca la demora en la descarga y retiro de la mercadería y ello genere sobre costos al usuario, como ocurre con el pago por el servicio de Uso de Área Operativa.
- 44.- Sin embargo, cualquiera de estas hipótesis debió haber sido argumentada y acreditada en el presente expediente, a fin de que el TSC pueda realizar un análisis sobre el particular y determinar sobre quien recae la responsabilidad por la facturación realizada.
- 45.- Siguiendo la línea de lo antes expuesto, en el presente caso no se observa que exista argumentación alguna por parte de MEDITERRANEAN, dirigida a cuestionar las razones por las cuales los contenedores con destino de importación salieron fuera del período de 48 horas de libre almacenamiento del terminal.
- 46.- En atención a lo analizado en los párrafos precedentes, este Tribunal considera que al haberse limitado las partes a exponer sus respectivos argumentos únicamente respecto de la forma en la que se realiza el cómputo del plazo de libre almacenamiento, o la unidad de tiempo que se usa para realizar facturación por el servicio de Uso de Área Operativa para contenedores con destino de exportación y no importación, no obran alegaciones en el expediente ni medio probatorio alguno que pueda hacer presumir que existió una prestación deficiente del servicio por parte de APM, y por lo tanto, que permita imputarle la responsabilidad por la demora en la salida de los contenedores con destino de importación, fuera del plazo de las 48 horas de libre almacenamiento. Asimismo, MEDITERRANEAN no ha cumplido con demostrar que procedió a retirar su carga dentro del plazo libre establecido por APM y que, debido a circunstancias ajenas a ellos, esto no pudo ser realizado.
- 47.- Por lo expuesto, cabe que la pretensión de la apelante en el extremo referido que se deje sin efecto el cobro de la factura N° 002-0084942 correspondiente al servicio de Uso de Área Operativa – Contenedores de Importación sea desestimada. En consecuencia, corresponde

confirmar la resolución apelada que declaró infundado el reclamo en el extremo referido a dicha factura.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN¹⁸;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/386-2014; y en consecuencia declarar **INFUNDADO** el reclamo presentado por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. por concepto de uso de área operativa respecto de la factura N° 002-0084942.

SEGUNDO.- DECLARAR que la presente resolución agota la vía administrativa.

TERCERO.- NOTIFICAR a MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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

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


ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN

¹⁸ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN. Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN.

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

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- 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".