



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° 136-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N° 002

EXPEDIENTE N° : 136-2014-TSC-OSITRAN
APELANTE : ADM ANDINA PERÚ S.R.L.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CS/
APMTC/CS/307-2014

RESOLUCIÓN N° 2

Lima, 18 de agosto de 2015

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

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. (en adelante, ADM ANDINA o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CS/307-2014 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES

- 1.- Mediante correo electrónico de fecha 27 de marzo de 2014, ADM ANDINA solicitó la anulación de la factura N° 003-0033997 cuyo importe asciende a US\$ 4,543.00 (cuatro mil quinientos cuarenta y tres con 00/100 dólares de Estados Unidos de América), emitida por el concepto de compensación de cuadrilla no utilizada. Al respecto, argumentó que de conformidad con lo señalado por el OSITRAN, mediante Oficio N° 518-13-STSC, APM no cumplió con comunicar a los usuarios cuáles serían las características de la operación (tonelaje a movilizar, bodegas a atender, cuadrillas de estibadores a utilizar, maquinaria requerida), lo cual hubiera permitido, especialmente para el caso de descarga directa, calcular cuántos vehículos enviar y con qué frecuencia, a fin de retirar la carga del puerto, correspondiendo a la Entidad Prestadora comunicar la cantidad de camiones por

hora que debía tener en el puerto a fin de no verse afectada con el cobro del referido recargo.

- 2.- A través de la Carta N° 688-2014-APMTC/CL, de fecha 15 de abril de 2014, APM comunicó a ADM ANDINA la ampliación del plazo de 30 días adicionales para dar respuesta al reclamo interpuesto por esta última.
- 3.- El 13 de mayo de 2014 APM notificó la Resolución N° 1 declarando fundada en parte en el extremo de emitir una nota de crédito para la factura N° 003-0033997 por el importe correspondiente a 03 horas del recargo por compensación de Cuadrilla No Utilizada, de acuerdo con los siguientes argumentos:
 - i.- De acuerdo con lo dispuesto en la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 2.2, vigente al momento de la prestación del servicio, APM se encuentra facultada a cobrar por los servicios prestados a la nave, dentro de los cuales se encuentra comprendido el "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada", 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 tiene derecho a realizar el cobro del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada cuando compruebe que por razones ajenas a su responsabilidad las operaciones de la nave se vean afectadas por diferentes circunstancias, como por ejemplo, la falta de camiones.
 - 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 Cape York Mfto.2014-0320, las que ascendieron a un aproximado de 11 horas, originadas por la falta de camiones, inconveniente que es de entera responsabilidad de ADM ANDINA.
 - iv.- La falta de camiones afectó la normal operación de la descarga en las bodegas N° 2 y 4 de la nave Cape York los días 12 y 13 de febrero de 2014, circunstancias que se encuentran registradas en el Reporte de Estado de Hechos de dicha nave.
 - v.- APM tiene la obligación de informar a los usuarios, entre ellos a los agentes marítimos y a los clientes en general, las operaciones de las naves que acoderan en el Terminal Norte a través de su página web, mediante la opción "programa de naves", cuya programación se realiza tres veces al día de acuerdo al desarrollo de las operaciones.

- vi.- Adicionalmente, en la Junta de Operaciones en el área que APM realiza diariamente, se verifica la asistencia de los representantes de Canopus, hecho que confirmaría que la reclamante conocía respecto del número de toneladas programadas a descargar en la nave Aloe.
- vii.- Generalmente, para este tipo de operaciones se utilizan camiones cisternas con una capacidad de 30 toneladas. En ese sentido, al contar con la información de las características de la mercancía a descargar, el agente marítimo de la nave Cape York, así como la empresa ADM ANDINA, fueron informados del total de jornadas en las que se realizaría la operación de descarga (07 jornadas aproximadamente). En consecuencia, si el total de descarga era de 9,573.270 toneladas, si cada camión puede trasladar 30 toneladas y la descarga de toda la mercancía se realizaría en 07 jornadas; entonces se puede afirmar que ADM ANDINA tenía pleno conocimiento de que el desembarque por jornada sería de 1,367.61 toneladas equivalentes a 46 camiones por jornada.
- viii.- La función de APM es garantizar que las operaciones de las naves en el puerto se realicen de manera adecuada y de acuerdo a los estándares permitidos, no de verificar la planificación de los camiones que envía el usuario.
- ix.- Se debe considerar que los usuarios conocen los términos y condiciones del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como del Reglamento de Operaciones, los cuales son de conocimiento público. Por ello, los usuarios podrían calcular el periodo máximo en el que deberán desarrollar sus operaciones con la finalidad de evitar el pago por costos adicionales y/o innecesarios, los cuales pueden generarse por el desarrollo ineficiente de las operaciones.
- x.- El artículo 9 del Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios, establece que los usuarios deberán utilizar la infraestructura portuaria y los servicios derivados de su explotación, respetando las condiciones, plazos y reglas establecidas para dicha infraestructura, siempre que estas sean debidamente informadas.
- xi.- De esta manera, se puede concluir que en caso los usuarios del Terminal Norte Multipropósito no respeten las normas y reglas internas dictadas por APM, en su calidad de Entidad Prestadora, estos deberán asumir las responsabilidades que les compete por no haber actuado conforme a los lineamientos que rigen las operaciones dentro de dicho Terminal Portuario.



- 4.- Con fecha 02 de junio 2014, ADM ANDINA interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando los argumentos de su escrito de reclamo y añadiendo lo siguiente:
- i.- APM es quien define el Plan de Operaciones, por ello le corresponde comunicar dicho plan al usuario a fin de que las operaciones se realicen conforme con lo programado, lo que forma parte de las condiciones del servicio, ello con la finalidad de evitar la aplicación de recargos por acciones u omisiones que puedan generar sobrecostos a la Entidad Prestadora.
 - ii.- Corresponde a APM comunicar al usuario las características de la operación, lo cual permitirá al consignatario, especialmente en el caso de descarga directa, calcular cuántos vehículos está obligado a enviar y con qué frecuencia, con la finalidad de retirar la carga de puerto.
 - iii.- APM alega que ha cumplido con brindar la información de las operaciones a través de la publicación de la Programación de Amarraderos en su página web; sin embargo, no puede pretender que el consignatario se guíe únicamente de dicha información, puesto que no considera el total de bodegas a atender durante las descargas, ni el número de cuadrillas a utilizar por bodega.
 - iv.- La función de APM como agente de descarga, es la de brindar la información suficiente, antes del inicio de cada operación a efectos de poder realizar las coordinaciones correspondientes con las empresas de transporte, a fin de evitar paralizaciones y futuros cobros por compensación de cuadrilla no utilizada.
 - v.- Finalmente, señaló que la información brindada por APM, es incompleta, reactiva y sin la debida anticipación, lo que genera descoordinaciones durante las operaciones de descarga.
- 5.- El 18 de junio de 2014, 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 que declaró fundado en parte el reclamo de ADM ANDINA, añadiendo lo siguiente:
- i.- Como es de conocimiento de ADM, las operaciones correspondientes a la descarga de mercancía a granel se realizan mediante operaciones de descarga directa, directamente de la bodega de la nave al camión que es enviado por el usuario; por lo que el departamento de operaciones de APM se encarga de realizar un cálculo aproximado del número de jornadas que requerirá la operación con la finalidad de realizar una descarga de manera fluida y continua.

- ii.- El problema que generó retraso en el desarrollo de las operaciones y que ocasionó que las mismas no puedan realizarse de manera continua y fluida, obedeció a la falta de camiones y/o envío insuficiente para la atención de las operaciones de la nave Cape York.
- iii.- La falta de camiones afectó la normal operación de la descarga en las bodegas N° 2 y 4 de la nave Cape York los días 12 y 13 de febrero de 2014, las que se encuentran en el Reporte de Estado de Hechos de dicha nave y en el reporte de camiones que ingresaron para el recojo de la mercancía perteneciente a la autorización N° 25530.
- iv.- A manera de ejemplo de la falta de camiones, indicó lo siguiente:
- El camión de placa D4K752 ingresó el 12 de febrero a las 22:12 horas, ocurriendo que desde esa hora no se generó el ingreso de ningún camión hasta el día 13 de febrero de 2014 a las 09:52 horas en las que ingresó el camión de placa D5Q867, generando un tiempo de espera de 11 horas y 40 minutos.
 - El camión de placa DgC893 ingresó el 12 de febrero a las 20:48 horas, ocurriendo que desde esa hora no se generó el ingreso de ningún camión hasta las 22:12 horas en las que ingresó el camión de placa D4K752, generando un tiempo de espera de 01 hora y 23 minutos.
- v.- Por otro lado, en relación a la información que APM debe proporcionar a los usuarios, mencionan que antes de la llegada de la nave, los agentes marítimos son únicamente quienes les informan sobre las características de la carga a operar.
- vi.- En el presente caso, fue Canopus S.A. fue quien comunicó a APM el arribo de la nave, sus características y el total de la carga a descargar. Dicha información fue transmitida a la Entidad Prestadora mediante la solicitud de atraque de la nave Cape York, manifiesto 2014-0320.
- vii.- Adicionalmente a ello, APM señala que mediante correo electrónico de fecha 12 de febrero de 2014, enviado por el área de operaciones, se puede verificar la información acerca del plan de descarga para la mencionada nave, indicando el número de cuadrillas con las que se trabajaría por jornada y la cantidad aproximada de toneladas a descargar por bodega.

- viii.- Con toda esa información, el Agente Marítimo, así como la empresa ADM, fueron informados por APM del total de jornadas en las que se realizaría la operación de descarga (07 jornadas aproximadamente). Siendo así, la reclamante contaba con la siguiente información: i) que la operación se realizaría en siete jornadas; ii) que el total de carga a granel a desembarcar era de 9,573.270 toneladas; y, iii) que cada camión podía movilizar treinta (30) toneladas, por lo que se puede afirmar que ADM ANDINA tenía pleno conocimiento que el desembarque por jornada sería de 1,367.61 toneladas equivalente a 46 camiones por jornada.
- ix.- Asimismo, recalcó que los usuarios conocen los términos y condiciones del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como su Reglamento de Operaciones, los cuales son de conocimiento público; por lo que los usuarios 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, los cuales en el presente caso, son calculados como un resarcimiento, correspondiente a los daños y perjuicios ocasionados por los usuarios al Terminal Norte Multipropósito durante el desarrollo de las operaciones portuarias a cargo de APM.
- 6.- A través del Oficio N° 399-15-STSC-OSITRAN (en adelante, el Oficio del TSC), de fecha 20 de julio de 2015, la Secretaría Técnica del TSC solicitó a APM remita los documentos que acrediten que cumplieron con lo establecido en el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios y su Reglamento de Operaciones, e informaron los niveles de descarga que se realizarían por operación para la atención de la carga a granel de la apelante, referida a la nave Cape York.
- 7.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico (e), la audiencia de conciliación que se llevó a cabo el 21 de julio de 2015 con la asistencia de la parte apelante. El 22 de julio de 2015, se realizó la audiencia de vista con la asistencia de ADM ANDINA quien realizó el informe oral correspondiente, quedando la causa al voto.
- 8.- Cabe señalar, que en el Informe Oral los representantes de ADM ANDINA manifestaron que no correspondía que se le efectúe el cobro por concepto de cuadrilla no utilizada, en la medida que siendo dicho recargo aplicable, como consecuencia de servicios brindados a la nave, y no a la carga, únicamente debían cobrarse a la línea naviera, y no al consignatario. En tal sentido, manifestaron que no debería aplicarse la figura de la "solidaridad" al cobro del referido recargo. Sin perjuicio de lo alegado, reiteraron que APM no había cumplido con informarles respecto de la forma y características en que se efectuarían las operaciones de descarga de su mercancía.

- 9.- Asimismo, mediante escrito de fecha 24 de julio de 2015, ADM ANDINA presentó alegatos finales, reiterando los argumentos esgrimidos en su reclamo y recurso de apelación, señalando además, lo siguiente:
- i.- Respecto a la aplicación de la compensación por recargo a favor de APM, ADM ANDINA alega que no existe norma legal que los obligue a pagar un recargo por compensación de cuadrilla no utilizada; ya que en la sección 2.2 de la Lista de Precios por Otros Servicios y Recargos, se establece que el mencionado cobro es un recargo aplicable a la nave, y siendo ADM ANDINA consignataria de la carga, no corresponde que se les aplique dicho recargo.
 - ii.- Debido a que APM señala que el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada tiene la naturaleza de un derecho resarcitorio, ADM ANDINA alega que se debe efectuar la aplicación del Código Civil, y que la entidad prestadora debe cumplir con acreditar que se han configurado en este caso, los elementos de responsabilidad contractual, configurándose un abuso de derecho por parte de APM, de acuerdo a lo establecido en Artículo II del Título Preliminar del Código Civil, ya que no se encuentra amparado en la Ley.
 - iii.- Conforme a lo indicado por APM, sobre la existencia de un correo electrónico de fecha 12 de febrero de 2014, en el cual se indica el plan de descarga programada para la nave Cape York, ADM ANDINA manifestó que dicha comunicación no fue dirigida a ellos.
- 10.- Mediante escrito de fecha 30 de julio de 2015, APM presentó alegatos finales, reiterando los argumentos esgrimidos en su Resolución N° 1 y en su escrito de absolución, señalando, además, lo siguiente:
- i.- La falta de camiones, los cuales deben ser contratados y proporcionados directamente por el usuario, generó paralizaciones innecesarias en las operaciones portuarias, lo cual afectó el procedimiento de descarga de las diferentes bodegas de las naves que arribaron al Terminal Portuario y 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 y se tuvieron muchos tiempos muertos, durante la operación de descarga, hecho que generó la aplicación del Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada a ADM ANDINA.
 - ii.- En atención a lo dispuesto en el artículo 37 del Reglamento de Operaciones de APM, con relación a las naves que transportan carga a granel sólido, 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 APM 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.

- iii.- Lo indicado en el párrafo anterior, 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 cual se realiza tres veces al día de acuerdo con el desarrollo de las operaciones.
 - v.- En base a la información que le comunican los agentes marítimos, así como la información publicada vía website por el Administrador Portuario, los usuarios se encuentran en la capacidad de calcular el período en el que se realizarán las operaciones de una nave, así como de determinar el número de camiones que requieren para recoger su carga, con la finalidad de evitar el pago de costos adicionales.
- 11.- A través de la Carta N° 978-2015-APMTC/CL, recibida por OSITRAN el 11 de agosto de 2015, APM remitió, entre otros documentos, el "*Stowage Plan*" (Plan de estiba o desembarque) correspondiente a la nave Cape York, señalando lo siguiente:
- i.- En relación a la cantidad de toneladas a descargar por bodega, señaló que son los usuarios quienes poseen dicha información, al ser quienes solicitan (a través de su Agente Marítimo) los servicios a la nave y detallan las especificaciones de cada operación de embarque o descarga, lo que se puede acreditar en el referido "*Stowage Plan*". Agregó que, en el referido documento se puede verificar información referente a la cantidad de mercadería que contiene cada bodega y a qué consignatario pertenece.
 - ii.- La información relacionada con el número de jornadas que necesitará cada nave para culminar las operaciones, se puede encontrar en su página web www.apmterminalscallao.com a través de la opción "programa de naves", la



cual es actualizada tres veces al día, precisando que el área de tráfico es la encargada de enviar directamente a los usuarios tal información.

iii.- Con relación a la información referida a la cantidad de cuadrillas que APM dispone para cada operación, ésta es transmitida a los agentes marítimos o consignatarios que participan en las reuniones pre-operativas que se realizan diariamente a las 10:00 horas dentro del Terminal Portuario, y que son realizadas para que los involucrados en la operación tengan conocimiento sobre los aspectos relevantes de dichas operaciones, como es el caso de la cantidad de cuadrillas. Para el caso de las coordinaciones de las operaciones de la nave Cape York, el agente marítimo asistió a la junta de puertos.

iv.- Si bien APM no cuenta con un documento con el detalle de la información que se brinda en las mencionadas reuniones, resulta lógico que al ser una reunión de coordinación de operaciones, en aquella se informan las características propias de cada operación. De no ser así, son los mismos agentes marítimos o consignatarios que se encuentran presentes, los encargados de solicitarla, pues las líneas navieras son las principales interesadas, al realizar las labores de supervisión del cumplimiento de las operaciones ejecutadas por APM.

v.- En consecuencia, no es posible sostener que APM no informa de las características de cada operación.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

12.- 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° 003-0033997, 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

13.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM¹, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución

¹ Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN.

de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)², 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.

- 14.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La resolución N° 1 de APM, que contiene la decisión de declarar infundado el reclamo, fue notificada a ADM ANDINA el 13 de mayo de 2014.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 03 de junio de 2014.
 - iii.- ADM ANDINA presentó su recurso de apelación el 03 de junio de 2014, evidenciándose que lo interpuso en el plazo exigido normativamente.
- 15.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG³, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 16.- 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.

"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".

² 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".

³ 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".

III.2.- EVALUACIÓN DE LAS CUESTIONES DE FONDO DEL RECURSO DE APELACIÓN

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

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

1.23.97. Servicios

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

1.23.98. Servicios Especiales

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

1.23.99. Servicios Estándar

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

- 18.- Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el concepto de servicio engloba tanto al Servicio Estándar, como a los Servicios Especiales. El primero se divide en servicios que se brindan a la nave (uso de amarraderos) y a la carga (carga y descarga, tracción, manipuleo, trinca y destrinca, entre otros).
- 19.- De la lectura de las cláusulas citadas se puede advertir que el Contrato de Concesión prevé que los servicios que se brindan en el Terminal Portuario son, en principio, servicios portuarios, respecto de los cuales la Entidad Prestadora se encuentra legitimada a cobrar una tarifa o un precio.

- 20.- Adicionalmente, el Contrato de Concesión prevé el cobro de tarifas sólo bajo tres escenarios: (i) en el caso de los Servicios Estándar, (ii) en el caso de los Servicios Especiales incluidos en el Anexo 5, y (iii) en el caso de los Servicios Especiales no previstos en el Contrato de Concesión o servicios nuevos en los cuales el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (en lo sucesivo, INDECOPI) verifique que no existen condiciones de competencia. Esto se puede verificar en las cláusulas 1.23.102, 8.20 y 8.23:

"1.23.102 Tarifa

Contraprestación económica que, de acuerdo a lo previsto en este Contrato de Concesión, cobrará la SOCIEDAD CONCESIONARIA por la prestación de los Servicios Estándar o de ser el caso, de un Servicio Especial, de acuerdo a lo que establezca el REGULADOR, sin incluir los impuestos que resulten aplicables."

"8.20 SERVICIOS ESPECIALES

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

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

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

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

(...)

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando

la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismo términos y condiciones."

[El subrayado es nuestro.]

- 21.- Por otro lado, el cobro por concepto de "Compensación de cuadrilla no utilizada" se encuentra detallado en lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"⁴. 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 o se suspende por decisión o responsabilidad de la línea naviera o el consignatario dependiendo del contrato de fletamento. En el caso de la suspensión, se aplicará el recargo cuando éste prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones.

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

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

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

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

- 22.- 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.

⁴ <http://www.apmterminalscaillao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicios08072013.pdf>

- 23.- Como se desprende de lo antes señalado, el cobro por un recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario, sino que se genera, por el incumplimiento de aquellas cláusulas que fueron aceptadas al establecer la relación contractual; en el presente caso, que no se utilice un personal asignado para el servicio solicitado.
- 24.- 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"*.
- 25.- 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]
- 26.- Como se verifica en el mencionado informe, las áreas técnicas de OSITRAN han precisado que el cobro por concepto de "Compensación de cuadrilla no utilizada" es un recargo que busca que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora.
- 27.- 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.
- 28.- En ese sentido, con relación a lo alegado por ADM ANDINA en su informe oral y alegatos, en referencia a que correspondería que el cobro de cuadrilla no utilizada fuera requerido, únicamente, a la línea naviera, cabe recordar que en el documento

denominado Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"⁵ que APM publica en su página web, reseñado en los párrafos precedentes, se establece entre los recargos aplicables a la nave, el recargo "por Compensación de Cuadrilla No Utilizada", consecuencia de lo cual, dicha Entidad Prestadora se encuentra facultada a poder repetir este cobro, no sólo a la línea naviera, sino también al consignatario de la carga, siempre y cuando se haya comprobado que la aplicación de ese recargo fue responsabilidad de éste último. En este caso, ADM ANDINA es el consignatario de la mercancía, motivo por el cual, APM se encontraría habilitada a poder requerirle el pago de este recargo, siempre y cuando el referido cobro se efectuara por responsabilidad de la apelante, lo que será motivo de análisis en los párrafos siguientes.

- 29.- Adicionalmente, en su informe oral y alegatos, ADM manifestó que la Entidad Prestadora debía de acreditar la existencia de los elementos de la responsabilidad contractual establecidos en el Código Civil, específicamente del daño, a fin de poder exigir el pago del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada. Al respecto cabe acotar, que en la medida que el recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario, sino debido al incumplimiento de los acuerdos pactados por las partes producto de la relación contractual, dicho cobro se considera como una penalidad cuya aplicación pueden ser establecida y aceptada por las partes, según lo establecido en el artículo 1341 del Código Civil:

"Artículo 1341.- El pacto por el que se acuerda que, en caso de incumplimiento, uno de los contratantes queda obligado al pago de una penalidad, tiene derecho de limitar el resarcimiento a esta prestación y a que se devuelva la contraprestación, si la hubiere; salvo que se haya estipulado la indemnización del daño ulterior. En este último caso, el deudor deberá pagar el íntegro de la penalidad, pero ésta se computa como arte de los daños y perjuicios si fueran mayores."

[el subrayado es nuestro]

⁵ **PRECIOS POR OTROS SERVICIOS Y RECARGOS**

Recargos a los Servicios prestado a la Nave

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, este 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 este prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones.

(...)

De la misma forma, este recargo será aplicado encaso la línea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se disponga 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.

(...)

- 30.- Consecuentemente, en la medida que el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada configura una penalidad, le resulta aplicable lo dispuesto por el artículo 1343⁶ del Código Civil, conforme al cual, para exigir el pago de la penalidad, no le es exigible al acreedor probar los daños y perjuicios sufridos, en la medida que esta se encuentra previamente establecida, bastando con acreditar la existencia del incumplimiento y que este es imputable al deudor.
- 31.- En efecto, debe resaltarse que en vista de que el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, se encuentra previsto en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, publicada en su página web, se verifica que el usuario fue informado de las condiciones ofrecidas por el Terminal Portuario para la prestación del servicio, incluyendo los recargos en caso de incumplimiento, así como el monto de recargo a cobrarse, no cabiendo alegar el desconocimiento de los mismos.
- 32.- En este sentido, corresponde desestimar los argumentos de ADM sobre estos extremos de su apelación, correspondiendo realizar el análisis de fondo de la materia controvertida, a fin de verificar si en el presente caso corresponde que APM efectuara el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.
- 33.- Al respecto, cabe recordar que ADM ANDINA alegó que debía anularse el cobro por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada durante las operaciones de descarga directa de carga a granel, aduciendo que fue APM quien no brindó un servicio idóneo al no remitir la información necesaria relacionado a las características de la operación que le permitiese organizarse a fin de enviar los camiones suficientes para el retiro de su carga.
- 34.- Por su parte, APM afirmó que la apelante no contó con la cantidad de unidades de transporte suficiente para atender la descarga de su mercancía, correspondiendo el cobro por la compensación de cuadrilla no utilizada.

Sobre la organización de los servicios que brinda APM

- 35.- 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:

⁶ Artículo 1343.- Para exigir la pena no es necesario que el acreedor pruebe los daños y perjuicios sufridos. Sin embargo, ella sólo puede exigirse cuando el incumplimiento obedece a causa imputable al deudor, salvo pacto en contrario.

"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]

- 36.- 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]

- 37.- 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.⁷

⁷ 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.

- 38.- 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.
- 39.- El Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios⁸, con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar la información, establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

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

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".

- 40.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurrido los hechos⁹, 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"*.

- 41.- En los artículos 54 y 56 del mencionado Reglamento de Operaciones se establece:

"Artículo 54.- APM TERMINALS coordinará con los usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen

⁸ Aprobado a través de la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.

⁹ Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG y sus modificatorias.

actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones"

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

Contempla las siguientes acciones:

- a.- Planear e impartir las disposiciones para el desarrollo de las operaciones.*
 - b.- Evaluar la magnitud de cada operación, recursos necesarios, posibilidades de congestión y medidas a adoptarse.*
 - c.- Planear la asignación de amarraderos.*
 - d.- Programar al recepción y el despacho de la carga a través del sistema de citas".*
- 42.- Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión, el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, y el Reglamento de Operaciones de APM reconocen el derecho de los usuarios de acceder a información completa y detallada sobre la forma en que los servicios serán brindados por APM, ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora.
- 43.- 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.
- 44.- 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.
- 45.- En este orden de ideas, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, determine la forma en que dichas operaciones serán llevadas a cabo, lo que deberá ser informado al usuario de manera oportuna, con la finalidad de que este último, en virtud del derecho de información que ostenta, tome conocimiento del alcance del servicio que recibirá, así como de las obligaciones que

como usuario debe asumir, entre ellas, el pago de tarifas o precios o en su defecto recargos.

Sobre el cobro de la factura N° 003-0033997

- 46.- El artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN prescribe que en los reclamos relacionados con facturación, información e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que los servicios se brindaron de conformidad con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
- 47.- 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.
- 48.- En el caso bajo análisis, conforme se desprende de su escrito de absolución del Recurso de Apelación, APM realizó directamente la descarga de carga sólida a granel desde la nave a los vehículos de transporte terrestre que ADM ANDINA dispuso para el retiro de dicha carga del Terminal Portuario.
- 49.- Con relación al nivel de Servicio y productividad para la carga sólida a granel, en el Anexo 3 del Contrato de Concesión se exige que APM realice en promedio trimestral la descarga de 400 toneladas/hora¹⁰, no habiéndose fijado un nivel de servicio por operación, como si sucede en otros servicios¹¹.
- 50.- APM sostiene que durante la operación de descarga materia de análisis hubo un retraso de 11 horas debido a la falta de vehículos de transporte que debió enviar el usuario para el retiro de su carga, por lo que el cobro del recargo por cuadrilla no utilizada estuvo justificado.

¹⁰ Este nivel se incrementará en función a la Ejecución de la Etapa correspondiente, conforme al siguiente detalle establecido en el Numeral II del mencionado Anexo 3:

"I. Niveles de Servicio y Productividad de la Infraestructura Portuaria existente a partir de la fecha de Toma de Posesión.

(...)

g) Niveles de Servicio y Productividad para carga sólida a granel

• 400 toneladas/hora promedio trimestral para granel en general".

¹¹ Como ejemplo de lo dicho, en el mencionado Anexo 3 del Contrato de Concesión se establece que el tiempo de inicio de descarga y de zarpe de la nave por operación individual no podrá ser mayor a treinta minutos.



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° 136-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN FINAL N 002

- 51.- Al respecto, como se indicó anteriormente, para la desestiba de carga sólida a granel en el Contrato de Concesión, el nivel de productividad y servicio exigido no se mide por operación, sino por promedio trimestral, el cual no debe ser menor a 400 toneladas por hora.
- 52.- Por lo tanto, el Contrato de Concesión permite a APM organizar y determinar de manera libre su capacidad de descarga en cada operación individual, y cumplir con sus obligaciones, siempre que dicha descarga no sea menor al referido promedio trimestral. Esto significa que en cada operación individual, el usuario deberá respetar el nivel de descarga decidido por APM.
- 53.- Dicho de otro modo, el establecimiento del nivel de descarga en cada operación individual es parte de la facultad de APM para organizar, gestionar y programar las operaciones relacionadas con la prestación de los servicios a los usuarios de la manera más eficiente, según considere pertinente, de acuerdo con los recursos (operativos, humanos, financieros) con los que cuente, respetando los parámetros establecidos para tal efecto en el Contrato de Concesión y en el Expediente Técnico.
- 54.- Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través de la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN indicó que para el supuesto de descarga, una vez determinada la planificación, APM debe comunicar al usuario las características de la operación (tonelaje a movilizar, bodegas a atender, 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 la carga del puerto.
- 55.- En consecuencia, si bien APM tiene la facultad de determinar cuál será el nivel de descarga de mercadería a granel en cada operación individual, esta prerrogativa exige como contrapartida que informe las características de dicha operación al usuario para que este pueda organizarse y enviar los vehículos suficientes.
- 56.- Ello es concordante con lo establecido en el Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios¹², según el cual corresponde a la Entidad Prestadora brindar la información relevante sobre los servicios brindados y sus condiciones.
- 57.- En el caso de que APM no determine un nivel de descarga general y fijo para todas las operaciones, sino que más bien depende de los recursos con los que cuenta y de la organización para cada operación; entonces, de acuerdo con el Reglamento de Operaciones, la oportunidad para informar a los usuarios cuál será el volumen de

¹² Aprobado por la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.

descarga individual será al momento de establecer y comunicar el respectivo Plan de Operaciones.

- 58.- Lo indicado es coherente con el establecimiento del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, puesto que para su aplicación se requiere que se haya incumplido con el Plan de Operaciones por causas imputables al usuario.
- 59.- Siendo esto así, se hace necesario acreditar que el usuario conocía cuál iba a ser el nivel de descarga, a efectos de que programara qué cantidad de camiones debía llevar como mínimo para que la atención se realizara sin contratiempos. En tal sentido, en el presente caso, en aplicación del artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, correspondía a la Entidad Prestadora probar que informó del nivel de descarga al usuario al momento de determinar y comunicar o el Plan de Operaciones o en alguna de las reuniones pre-operativas que la Entidad Prestadora tuvo con el usuario.
- 60.- Como se ha mencionado anteriormente, a través del Oficio N° 399-15-STSC-OSITRAN se solicitó a APM remita los documentos que acrediten si habría cumplido con informar a la apelante el nivel de descarga que se realizaría por operación para la atención de la carga a granel de ADM ANDINA, referida a la nave Cape York. En virtud a ello, la Entidad Prestadora presentó la Carta N° 978-2015-APMTC/CL, la cual contiene, el plan de estiba y/o descarga de la referida nave, reiterando que con relación a la cantidad de toneladas a descargar por bodega los usuarios cuentan con tal información pues a través de sus agentes marítimos solicitan los servicios a la nave y detallan las especificaciones de cada operación de embarque o descarga, y agrega que la información sobre el número de jornadas que necesita cada nave para culminar las operaciones fue informada a través de su página web.
- 61.- Al respecto, cabe señalar lo siguiente:
- Si bien es posible que el "*Stowage Plan*" (Plan de estiba o desembarque) puede que sea presentado por el Agente Marítimo, en dicho documento solo se indica qué cantidad de carga se encuentra en cada bodega de la nave, sin establecer el nivel de descarga a efectuar por parte de la Entidad Prestadora para el desembarque de dicha mercancía, pues ello es de entera discreción de APM.
 - La información a la que hace alusión APM no acredita que haya informado al usuario (ADM ANDINA) las condiciones en las cuales dicha Entidad Prestadora efectuará las operaciones de desembarque a efectos de que la apelante pueda saber a ciencia cierta cuál será el nivel de descarga que por operación deberá realizar, ello con el fin de que ADM ANDINA pueda asignar de manera eficiente la cantidad de vehículos a enviar para su retiro.

- Finalmente, respecto de la programación de atraques que se encuentran en la página web de APM, cabe acotar que en dicha programación no se verifica que se consigne información referida a la cantidad de cuadrillas a utilizar, no habiéndose establecido tampoco el nivel de descarga conforme al cual se efectuará el desembarque de una determinada mercancía.

62.- Con relación al correo electrónico de fecha 12 de febrero de 2014, es importante recalcar que si bien en este se señala la cantidad de jornadas a trabajar, cuadrillas a utilizar y cantidad de descarga a realizar por bodega, se puede verificar que este fue remitido al propio personal de APM y no al usuario, tal y se observa del referido documento:

From: Zapata, Manuel Luis
Sent: miércoles, 12 de febrero de 2014 05:48 a.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER; +D APMT CALLAO TRAFICO; Ysique, Magdalene Margoth; julio.chapilliquen_equinox@ymail.com
Cc: Gamero, Carlos Enrique; Vidat, Javier Francisco; del Aguila, Enrique; Ormeno, Jorge
Subject: CAPE YORK - PLAN DE TRABAJO
Attachments: STOWAGE PLAN - CAPE YORK.PDF

Estimados,

A continuación plan de trabajo de la nave en mención:
ETA: 10/02 23:00
ETB: 12/02 07:00
I.O : 12/02 07:30
Muelle 4B

Esta nave trae carga granel (US YELLOW CORN), cliente ADM ANDINA S.R.L., a razón de 9573.270 tons, distribuidos de la siguiente manera:

Hold 2	4561.000 tons
Hold 4	5012.270 tons

- 63.- Con relación a las juntas pre-operativas, APM adjunto una hoja de asistencia en la cual se observa que el agente marítimo Canopus S.A; sin embargo, en dicho documento solo se verifica las firmas de los usuarios o representantes que asistieron a dicha junta, mas no se acredita que en dichas reuniones ambas partes coordinaron respecto de las características en qué se realizaría la descarga de la mercancía de la apelante.
- 64.- Siendo así, de los medios probatorios presentes no se observa documento alguno que acredite que APM comunicó a ADM ANDINA cuál sería el respectivo nivel de descarga (máxime si fue la propia Entidad Prestadora quien manifestó que por lo menos se debió disponer de 46 camiones a fin de realizar una descarga de 1,367.61 toneladas por jornada). En tal sentido, correspondía a APM informar el referido nivel de descarga, puesto que se encuentra en mejor condición de establecer las

condiciones y la forma en que realizará el desembarque de una determinada mercancía por operación.

- 65.- Ahora bien, APM ha señalado que es el agente marítimo el encargado de brindar las características de la mercancía a descargar, toneladas a trabajar e información referencial de la nave, hecho que supondría que todos los usuarios e intervinientes en esta operación de descarga ya contaban con la información suficiente que le permitiera establecer como sería el nivel de descarga y por ende disponer lo vehículos necesarios para su atención.
- 66.- Al respecto, cabe señalar que si bien los usuarios tienen pleno conocimiento de la cantidad de mercancía a descargar, ello no implica que conozcan cómo ejecutará tal operación APM, dado que aquella es la única entidad en condiciones de establecer las características de la descarga de mercancía. En efecto, APM al detentar el control y manejo de la actividad, puede establecer cuántas toneladas podrá atender por camión y los recursos que requiere para una determinada operación.
- 67.- En ese sentido, la Entidad Prestadora debió brindar la información adecuada y detallada respecto de las características de la operación (tonelaje a movilizar, bodegas a atender, cuadrillas de estibadores a utilizar, maquinaria requerida), a efectos de permitirle al usuario, en este caso ADM ANDINA, calcular el número de unidades vehiculares a enviar, así como la frecuencia en que debía enviarlos en un determinado lapso de tiempo.
- 68.- Cabe resaltar que si bien ADM ANDINA es un usuario que conoce la operatividad portuaria, por lo que eventualmente podría determinar cuál sería el nivel de descarga adecuado y en virtud de ello disponer una frecuencia determinada de camiones, también es cierto que en su calidad de usuario se encuentra supeditado a las decisiones operativas de APM, empresa que finalmente conoce de antemano la prioridad, velocidad, día y hora en la que puede ser realizada la descarga.
- 69.- Finalmente, en cuanto a los tickets de los camiones adjuntados por APM a fin de acreditar la falta de envío de los camiones por parte del usuario, se debe indicar que dichos medios probatorios carecen de relevancia, en la medida que ha quedado acreditado que la Entidad Prestadora no cumplió con informar el Plan de Operaciones al apelante. Por ello, mal hace APM al pretender exigir la obligación del usuario de enviar medios de transporte para el retiro de su carga, cuando éste nunca tuvo conocimiento de las condiciones ni el momento en que debía enviar los referidos camiones.

- 70.- En consecuencia, no resulta razonable que APM realice un cobro por concepto de cuadrilla no utilizada al no haber informado debidamente al usuario, las obligaciones que ADM ANDINA debía de cumplir a efectos de que las operaciones de descarga no se vieran interrumpidas, omisión de información que finalmente provocó que la paralización de dichas operaciones sea atribuible a la Entidad Prestadora.
- 71.- En tal sentido, en la medida que en la Resolución N° 1, APM reconoció en parte el reclamo de la apelante, emitió una nota de crédito para la factura N° 003-0033997 por el importe correspondiente a 03 horas del recargo en mención; por lo que queda pendiente aún, se deje sin efecto el cobro correspondiente al recargo por 08 horas de compensación por 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;

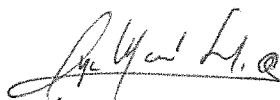
SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CS/307-2014 y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto de la factura N° 003-0033997 emitida por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada, dejando sin efecto su cobro; quedando agotada la vía administrativa.

SEGUNDO.- NOTIFICAR a la empresa ADM ANDINA PERÚ S.R.L. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución, así como el Oficio N° 018-14-GRE-OSITRAN.

TERCERO.- DISPONER la publicación de la presente resolución en la página web 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