



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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

EXPEDIENTE N° : 52-2014-TSC-OSITRAN

APELANTE : INDUSTRIAS TEAL S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 1 de los expedientes
N° APMTC/CS/1296-2013, APMTC/CS/1297-2013,
APMTC/CS/1298-2013, APMTC/CS/1299-2013,
APMTC/CS/1300-2013, APMTC/CS/1301-2013,
APMTC/CS/1302-2013, APMTC/CS/1303-2013 y
APMTC/CS/1304-2013.

RESOLUCIÓN N° 2

Lima, 30 de octubre 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 INDUSTRIAS TEAL S.A. (en adelante, INDUSTRIAS TEAL o la apelante) contra la resolución N° 1 emitida en los expedientes N° APMTC/CS/1296-2013, APMTC/CS/1297-2013, APMTC/CS/1298-2013, APMTC/CS/1299-2013, APMTC/CS/1300-2013, APMTC/CS/1301-2013, APMTC/CS/1302-2013, APMTC/CS/1303-2013 y APMTC/CS/1304-2013 (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 cartas remitidas a APM el 31 de diciembre de 2014, INDUSTRIAS TEAL solicitó la anulación de las facturas N° 003-0023189, 003-0022913, 003-0024046, 003-0024048, 003-0021408, 003-0022921, 003-0024045, 003-0023184 y 003-0026041 cuyo importe total asciende a US \$ 33 453.00 (treinta y tres mil cuatrocientos cincuenta y tres y 00/100 dólares de Estados Unidos de América), emitidas por el concepto de compensación de cuadrilla no utilizada, argumentando que su empresa

no está dentro de ninguno de los supuestos establecidos en el numeral 5.4.2.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM.

- 2.- Mediante cartas N° 120-2014/APMTC/CS, 121-2014/APMTC/CS, 122-2014/APMTC/CS, 137-2014/APMTC/CS, 138-2014/APMTC/CS, 139-2014/APMTC/CS, 140-2014/APMTC/CS, 141-2014/APMTC/CS y 142-2014/APMTC/CS de fecha 22 de enero de 2014, APM comunicó a INDUSTRIAS TEAL la ampliación del plazo hasta 30 días, a fin de dar respuesta a los reclamos interpuestos por esta última.
- 3.- El 12 de febrero de 2014, APM notificó la Resolución N° 1, declarando infundado los reclamos presentados, de acuerdo con los siguientes argumentos:
 - i.- De conformidad con el artículo 150 de la Ley del procedimiento Administrativo General, APM procederá a emitir un único pronunciamiento para los reclamos presentados, cuyos números de expediente son APMTC/CS/1296-2013, APMTC/CS/1297-2013, APMTC/CS/1298-2013, APMTC/CS/1299-2013, APMTC/CS/1300-2013, APMTC/CS/1301-2013, APMTC/CS/1302-2013, APMTC/CS/1303-2013 y APMTC/CS/1304-2013, a fin de otorgar la solución de un mismo caso y que todas las actuaciones que coadyuven a resolver una misma materia controvertida, estén reunidas.
 - ii.- De acuerdo con lo dispuesto por el numeral 5.4.2.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM (versión 1.6), el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada 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, dependiendo del contrato de fletamento.
 - 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 las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, United Miravalles, Slettnes, Taurus Two, Atlantic Emblem y Lisa J, las que ascendieron a un aproximado de 81 horas en total y que fueron originadas por la falta de transporte que debió enviar INDUSTRIAS TEAL para el retiro de carga.
 - iv.- Dicha situación se vio reflejada del análisis que se realizó de las unidades de transporte enviadas para el recojo de la carga relacionada con las Autorizaciones de Descarga Directa Internacionales N° 11230, 17547, 18925, 18926, 18898, 8783, 17870, 17871, 18537, 11231 y 12169, las cuales fueron tramitadas por la empresa AGENCIAS RANSA S.A. (en adelante, RANSA) para la descarga de la mercadería de INDUSTRIAS TEAL, que arribó en las referidas naves.

- v.- Es importante mencionar que antes de la llegada de las naves, los agentes marítimos informan sobre las características de la carga a operar, información que es recibida por APM para programar las operaciones de descarga. Es así que, la Agencia Marítima Trabajos Marítimos S.A. (en adelante TRAMARSA), solicitó el atraque de las naves Mottler de manifiesto N° 2013-1052, Navíos Achilles de manifiesto N° 2013-1592, Prabhu Daya de manifiesto N° 2013-1731, Hanjin Isabel de manifiesto N° 2013-1744, United Miravalles N° 2013-0754, Slettnes de manifiesto N° 2013-1625, Taurus Two N° 2013-1670, Atlantic Emblem de manifiesto N° 2013-1000 y Lisa J de manifiesto N° 2013-118; solicitudes en las cuales se informó sobre el nombre de la nave, manifiesto, muelle, tipo de carga, toneladas a descargar, entre otros. Luego de recibir dicha información, APM asignó un muelle para el atraque de la nave de acuerdo a las características proporcionadas.
- vi.- Asimismo, APM tiene la obligación de informar a todos los usuarios, entre ellos los agentes marítimos y 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.
- vii.- Adicionalmente, en la Junta de Puertos que el área de Operaciones de APM realiza diariamente, se observó la asistencia de representantes de TRAMARSA¹, argumento que confirma que el agente marítimo conocía del número de toneladas programadas para la descarga de las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, United Miravalles, Slettnes, Taurus Two, Atlantic Emblem y Lisa J.
- viii.- En ese sentido, al contar con la información de las características de la mercancía a descargar, el agente marítimo de las naves, así como la empresa INDUSTRIAS TEAL, fueron informados del total de jornadas en las que se realizarían las operaciones de descarga, operación que se realizaría de la siguiente manera:
- Factura N° 003-0023189 (6 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 1,000.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 6 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 167 toneladas, equivalente a 6 camiones por jornada.

¹ Folios 163-168 del expediente.

- Factura N° 003-0022913 (9 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 6,000.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 9 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 667 toneladas, equivalente a 22 camiones por jornada.
- Factura N° 003-0024046 (8 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 12,500.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 8 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 1,562 toneladas, equivalente a 52 camiones por jornada.
- Factura N° 003-0021408 (11 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 6,500.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 11 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 590 toneladas, equivalente a 20 camiones por jornada.
- Factura N° 003-0022921 (11 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 6,500.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 11 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 590 toneladas, equivalente a 20 camiones por jornada.
- Factura N° 003-0024045 (9 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 3,530.235 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 9 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 392 toneladas, equivalente a 13 camiones por jornada.
- Factura N° 003-0023184 (8 jornadas aproximadamente)
Si el total de carga a granel a descargar fue de 3,100.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 8 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 387.5 toneladas, equivalente a 13 camiones por jornada.



- Factura N° 003-0026041 (7 jornadas aproximadamente)

Si el total de carga a granel a descargar fue de 7,850.00 toneladas, si la descarga de toda la mercadería se realiza en 7 jornadas y si cada camión puede trasladar 30 toneladas, entonces se puede afirmar que INDUSTRIAS TEAL tenía pleno conocimiento de que la descarga por jornada sería de 1,121.428 toneladas, equivalente a 38 camiones por jornada.

- ix.- Por otro lado, rechazan los argumentos expuestos por INDUSTRIAS TEAL en el extremo en el que afirma que su empresa no está dentro de ninguno de los supuestos establecidos en el numeral 5.4.2.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, en la medida que de acuerdo a dicho reglamento, el cobro procede cuando al disponer de cuadrillas para realizar las operaciones de descarga, esta se ve interrumpida por imprevistos ajenos a la responsabilidad de APM.
- x.- En atención a lo expuesto, el cobro de la tarifa reflejada en las facturas emitidas, tiene como base fundamental la prestación efectiva del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, por parte de APM. En el presente caso, se está limitando a cobrar por un servicio que efectivamente brindaron y por el cual el reclamante se vio beneficiado, perjudicando además las operaciones de descarga de las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, United Miravalles, Slettnes, Taurus Two, Atlantic Emblem y Lisa J, consecuencia de lo cual, le corresponde a APM emitir la factura por el recargo de Compensación de Cuadrilla No Utilizada con respecto a las naves mencionadas.
- 4.- Con fecha 20 de febrero de 2014, INDUSTRIAS TEAL interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando el argumento de sus escritos de reclamos y añadiendo lo siguiente:
- i.- APM sostiene que de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.4 de la versión 1.6 de su Reglamento de Tarifas y Política Comercial, se encuentra facultado para cobrar recargos cuando en el transcurso de una relación comercial existente entre el operador portuario y el usuario del terminal, hubiese surgido un hecho generador que se encuentre comprendido dentro de dicho cuerpo normativo, ocurriendo que en el presente caso, el recargo facturado se encuentra estipulado en el artículo 5.4.2.1 y opera en el supuesto en el que las operaciones de descarga se vieron interrumpidas por la falta de camiones que debió enviar su representada; sin embargo, APM no analiza que la falta de camiones es consecuencia de una prestación deficiente del servicio por parte de la Entidad Prestadora.
- ii.- En el contrato de concesión se reconoce que es facultad de APM, organizarse, gestionar y programar la prestación de los servicios a los usuarios de la manera



más eficiente; por lo que APM es el único responsable de planear las operaciones y determinar los recursos necesarios para ello.

- iii.- En ese sentido, de acuerdo a lo establecido en la Nota N° 073-2013-GS-OSITRAN, para el caso particular de compensación por cuadrilla no utilizada, APM debe comunicar al usuario las características de la operación, tanto el tonelaje a movilizar, bodegas a atender, cuadrillas de estibadores a utilizar, maquinaria y otros que le permitan al usuario calcular la cantidad de camiones que debe proveer para poder llevar a cabo la operación de descarga que se ajuste al plan de operaciones elaborado por APM.
 - iv.- Si APM pretende que un usuario pague el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, resulta necesario que las pruebas demuestren que se trata de una situación que no ha sido inducida por el terminal portuario, o que éste ha otorgado las herramientas necesarias para poder impedir la generación de sobrecostos al terminal.
 - v.- En ese sentido, resultaría poco razonable para el presente caso, que se pretenda el cobro por cuadrilla no utilizada cuando el origen del mismo ha sido motivado por un acto u omisión del usuario que no pudo ser evitado y no le es imputable, ya que APM no cumplió con remitir información suficiente que permitiera el envío de los camiones necesarios para poder cubrir la operación de desembarco y el manejo de la carga de manera efectiva.
- 5.- El 12 de marzo 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, añadiendo lo siguiente:
- i.- 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 las naves Mottler de manifiesto N° 2013-1052, Navíos Achilles de manifiesto N° 2013-1592, Prabhu Daya de manifiesto N° 2013-1731, Hanjin Isabel de manifiesto N° 2013-1744, United Miravalles N° 2013-0754, Slettnes de manifiesto N° 2013-1625, Taurus Two N° 2013-1670, Atlantic Emblem de manifiesto N° 2013-1000 y Lisa J de manifiesto N° 2013-118.
 - ii.- Los recargos tienen una naturaleza similar a la de una penalidad, puesto que son cobrados bajo determinados supuestos, los cuales han sido taxativamente considerados en la sección 5.4 del Reglamento de Tarifas de APM.

- iii.- Asimismo, el cobro de los recargos no responden a la prestación de un servicio, sino que son cobrados como parte del derecho con el que cuenta el administrador portuario para organizar sus operaciones de manera eficiente al interior del Terminal. En ese sentido, el cálculo del monto a cobrar por recargo es similar al pago de una compensación, puesto que responde a los daños y perjuicios ocasionados por los usuarios durante el desarrollo de las operaciones a cargo de APM.
- iv.- Siendo esto así, APM tiene el derecho a: i) exigir el pago del resarcimiento correspondiente por los daños y perjuicios ocasionados durante el desarrollo de las operaciones dentro del Terminal Portuario; y, ii) dicho derecho puede ser ejercido directamente entre las partes, según lo reconocido por la Gerencia de regulación de OSITRAN mediante el Oficio N° 028-13-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de mayo de 2013.
- v.- Conviene precisar que el artículo 9 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, aprobado mediante Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Usuarios), establece que los usuarios deberán utilizar la infraestructura portuaria y los servicios derivados de su explotación, respetando las condiciones, plazos y reglas establecidos para dicha infraestructura; siempre que estas hayan sido debidamente informadas. Precisó que los recargos son de conocimiento público, por lo que, en caso los usuarios no realicen sus operaciones conforme a los lineamientos establecidos, estos deberán asumir la responsabilidad correspondiente.
- vi.- Por otro lado, los usuarios cuentan con toda la información necesaria y suficiente para realizar la planificación de sus operaciones al interior del terminal, dependiendo del tipo de carga y de las particularidades de la misma.
- vii.- Rechaza los argumentos expuestos por INDUSTRIAS TEAL, en el extremo en que señala que APM no habría cumplido con brindar la información referida a las características de determinada operación, o que la información brindada resulta insuficiente a fin de programar el envío de camiones.
- viii.- Agrega que el enviar información más detallada y formal, respecto de la cantidad de camiones que cada usuario debe de enviar al terminal para que la descarga de una nave se realice de manera fluida resulta ineficiente, pues esta tarea corresponde sea realizada por cada uno de los usuarios. En ese sentido, no resulta razonable que se exija al administrador portuario, que haciendo uso de la información con la que ya cuenta el usuario, realice un planeamiento detallado de las operaciones para cada caso concreto.



- ix.- En virtud a lo señalado, el cobro de la Tarifa reflejada en la emisión de las facturas objeto de cuestionamiento, tiene como base fundamental la prestación efectiva del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada por parte de APM. En el presente caso, el administrador portuario se está limitando a cobrar por un servicio que efectivamente brindó y por el cual el reclamante se vio beneficiado.
- 6.- Con oficio N° 584-15-TSC-OSITRAN del 15 de setiembre de 2015,² la Secretaría Técnica del TSC solicitó a APM remitiera los documentos que acrediten que informó respecto del nivel de descarga que se realizaría por operación para la atención de la carga de granel de la empresa INDUSTRIAS TEAL S.A. que arribó en las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, United Miravalles, Slettnes, Taurus Two, Atlantic Emblem y Lisa J.
- 7.- A través de la Carta N° 1334-2015-APMTC/CL, recibida por OSITRAN el 30 de setiembre de 2015, APM remitió, entre otros documentos, el "*Stowage Plan*" (Plan de estiba o desembarque) correspondiente a las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, Slettnes, Atlantic Emblem y Lisa J. y correos electrónicos donde comunicó el plan de descarga de las naves, 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.apmterminalsallao.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

² Folios 1134 del expediente

las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, Slettnes, Atlantic Emblem y Lisa J., 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.
- 8.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico (e), la audiencia de conciliación se llevó a cabo el 14 de octubre de 2015 con la inasistencia de ambas partes. El 26 de octubre de 2015 se realizó la audiencia de vista, quedando la causa al voto.
- 9.- Con fecha 29 de octubre de 2015, APM presentó escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado en sus escritos anteriores y añadiendo lo siguiente:
- i.- En atención a lo dispuesto en el artículo 37 del Reglamento de Operaciones de APM, los agentes marítimos tienen la obligación de comunicar al Administrador Portuario con un mínimo de 72 horas de anticipación, los datos correspondientes a la nave, hora y fecha de arribo, el calado, el tipo operación, así como la información preliminar correspondiente a la operación de carga y descarga, según corresponda, ello con el fin de que 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. Ello ha sido respaldado en la Resolución Final emitida en el expediente N° 115-2013-TSC-OSITRAN, la cual señaló que a partir de la información remitida por el agente marítimo, APM asigna los amarraderos y muelles, determina la prioridad de atención, así como las horas de ingreso, permanencia y salida de las naves en el puerto. Sin embargo, consideran que no forma parte de las funciones de APM el planificar el número de camiones que necesita enviar el usuario, puesto que éste tiene una relación directa con el Agente Marítimo, y éstos son los encargados de comunicarle cuando y bajo qué parámetros podrán retirar su carga desde el TNM.
 - ii.- APM ha cumplido con la obligación de informar a los usuarios, entre ellos a los agentes marítimos y clientes en general, las características de la operación

mediante la publicación de la Programación de Amarraderos, vía *website*, lo que se realiza tres veces al día de acuerdo con el desarrollo de las operaciones.

- iii.- Se debe recalcar que de acuerdo al material probatorio aportado por APM respecto del expediente objeto de controversia, se concluye que el usuario fue debidamente informado del total de jornadas en las que se realizaría la operación de descarga, a través de los diferentes correos electrónicos, la Programación de Amarraderos y Planes de Descarga de las Naves. Lo antes señalado se encuentra debidamente detallado en el escrito de elevación de expediente presentado por APM.
- iv.- Por lo antes expuesto, se puede advertir que a partir de las diferentes comunicaciones cursadas entre APM y los representantes del usuario durante todo el servicio, éste tuvo pleno conocimiento del número de toneladas programadas para la descarga de las referidas naves, lo cual demuestra que la reclamante manejaba toda la información necesaria para programar una descarga fluida y/o sin complicaciones.
- v.- Finalmente, señaló que se encuentra obligada a aplicar las normas con criterio y razonabilidad, por lo que no resultaría válido que por una supuesta falla al deber de información se autorice a los usuarios a no pagar al Administrador Portuario, considerando que la determinación de los recargos no se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, más aún si se ha comprobado la existencia real de paralizaciones que generan la ineficiencia de las operaciones programadas al interior del TNM, por causas ajenas a APM, y considerando que existe regulación expresa de los supuestos que conllevan a la aplicación del referido recargo por Compensación por Cuadrilla no Utilizada.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

10.- 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 las facturas N°003-0023189, 003-0022913, 003-0024046, 003-0024048, 003-0021408, 003-0022921, 003-0024045, 003-0023184 y 003-0026041, emitidas 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

- 11.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM³, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁴, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 12.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La resolución N° 1 de APM, que contiene la decisión de declarar fundado en parte los reclamos, fue notificada a INDUSTRIAS TEAL el 12 de febrero de 2014.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 5 de marzo de 2014.
 - iii.- INDUSTRIAS TEAL presentó su recurso de apelación el 20 de febrero de 2014, es decir, dentro del plazo legal.
- 13.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG⁵, 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.

³ Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN.

"3.1.2 Recurso de Apelación"

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

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

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

⁴ 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".

⁵ 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".

- 14.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

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

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

1.23.97. Servicios

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

1.23.98. Servicios Especiales

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

1.23.99. Servicios Estándar

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

- 16.- Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el concepto de servicio engloba tanto al Servicio Estándar, como a los Servicios Especiales. El primero se divide en servicios que se brindan a la nave (uso de amarraderos) y a la carga (carga y descarga, tracción, manipuleo, trinca y destrinca, entre otros).
- 17.- De la lectura de las cláusulas citadas se puede advertir que el Contrato de Concesión prevé que los servicios que se brindan en el Terminal Portuario son, en principio,

servicios portuarios, respecto de los cuales la Entidad Prestadora se encuentra legitimada a cobrar una tarifa o un precio.

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

"1.23.102 Tarifa

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

"8.20 **SERVICIOS ESPECIALES**

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

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro.]

- 19.- El artículo 1.5.21 del Reglamento de Tarifas de APM, vigente a la fecha de sucedidos los hechos⁶, define al recargo de la siguiente manera:

"1.5.21 **Recargo.**- Es el monto dinerario que deberá pagar el usuario para compensar determinada actividad/inactividad, rendimiento, entre otros, que se encuentran establecidos en el presente reglamento".

- 20.- Asimismo, en el artículo 5.4.2.1 del mencionado reglamento se especifica claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"5.4.2.1 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 solicite el término de operaciones antes del término de la jornada.

De la misma forma, este recargo será aplicado en caso la línea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se dispongan las cuadrillas para la atención a la nave y ésta por razones no imputables al terminal, demore su atraque e inicio de operaciones⁷

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".

⁶ Versión 1.6, vigente desde el 12 de octubre de 2012.

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

- 21.- En tal sentido, el “*recargo por compensación de cuadrilla no utilizada*”, cuyo cobro es materia de cuestionamiento por la apelante, se genera, entre otras razones, cuando el usuario, a pesar de disponer del personal provisto por APM para la prestación del servicio estándar, cancela, suspende o paraliza la prestación de dicho servicio.
- 22.- 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.
- 23.- 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”.

- 24.- 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]

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

- 27.- En el presente caso, INDUSTRIAS TEAL alega que debe 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 remitió la información necesaria relacionada a las características de la operación que le permitiese organizarse a fin de enviar los camiones suficientes para el retiro de su carga.
- 28.- Por otro lado, APM afirma que la apelante no contó con la cantidad de unidades de transporte suficiente para atender la descarga de su mercancía, correspondiendo el cobro por la compensación de cuadrilla no utilizada.

Sobre la organización de los servicios que brinda APM

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

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

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

[El subrayado es nuestro]

- 30.- Vinculado con lo anterior, el numeral 8.2 de la cláusula 8 del referido Contrato señala:

"Corresponde a la SOCIEDAD CONCESIONARIA diseñar y administrar los Servicios que proporcionará a los Usuarios del Terminal Norte Multipropósito de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en el Contrato de Concesión y en el Expediente Técnico".

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

- 31.- De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de APM llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad

Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que 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.⁸

- 32.- En razón de ello, APM puede administrar el terminal, destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesarios de manera autónoma. Dicho de otro modo, lo que el Contrato le otorga al Concesionario es la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.
- 33.- El Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios⁹, 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...

⁸ 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.

⁹ Aprobado a través de la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.

Igualmente tienen derecho a conocer, con la debida anticipación, sobre cualquier circunstancia que altere los servicios".

34.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurrido los hechos¹⁰, señala en su artículo 7 que *"es responsabilidad de APM Terminals: planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión"*.

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

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

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

Contempla las siguientes acciones:

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

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

c.- Planear la asignación de amarraderos.

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

36.- Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión, el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, y el Reglamento de Operaciones de APM reconocen el derecho de los usuarios de acceder a información completa y detallada sobre la forma en que los servicios serán brindados por APM, ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora.

37.- Cabe señalar que ese derecho no sólo lo ostenta el usuario cuando la Entidad Prestadora va a programar la prestación de un servicio, sino que también se extiende a toda la cadena logística portuaria en la que la Entidad Prestadora participa como proveedora.



¹⁰ Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG y sus modificatorias.

- 38.- El derecho de acceder a información de los usuarios es de suma importancia, toda vez que les permite efectuar un cálculo adecuado y certero sobre los tiempos y costos en los que tendrá que incurrir al realizar operaciones dentro de la cadena logística portuaria. Por tal razón, dicha información resultaría útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y que les permitan maximizar sus beneficios, evitando así, incurrir en sobrecostos no esperados.
- 39.- En este orden de ideas, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, determine la forma en que dichas operaciones serán llevadas a cabo, lo que deberá ser informado al usuario de manera oportuna, con la finalidad de que este último, en virtud del derecho de información que ostenta, tome conocimiento del alcance del servicio que recibirá, así como de las obligaciones que como usuario debe asumir, entre ellas, el pago de tarifas o precios o en su defecto recargos.

Sobre el cobro de las facturas N° 003-0023189, 003-0022913, 003-0024046, 003-0024048, 003-0021408, 003-0022921, 003-0024045, 003-0023184 y 003-0026041

- 40.- El artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN prescribe que en los reclamos relacionados con facturación, información e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que los servicios se brindaron de conformidad con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
- 41.- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones se alteren por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
- 42.- En el caso bajo análisis, conforme se desprende de su escrito de absolución del recurso de apelación, APM realizó directamente la descarga de carga a granel desde las naves a los vehículos de transporte terrestre que INDUSTRIAS TEAL dispuso para el retiro de dicha carga del Terminal Portuario.
- 43.- 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/hora¹¹, no habiéndose fijado un nivel de servicio por operación, como si sucede en otros servicios¹².

- 44.- APM sostiene que durante la operación de descarga hubo un retraso de 81 horas en total, debido a la falta de vehículos de transporte que debió enviar el usuario para el retiro de su carga, por lo que el cobro del recargo de cuadrilla no utilizada estuvo justificado.
- 45.- 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.
- 46.- Sin embargo, cabe señalar que 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.
- 47.- 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 y cuadrillas de estibadores a utilizar), 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.
- 48.- 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

¹¹ 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".

¹² 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.

usuario para que este pueda organizarse y enviar los vehículos suficientes, de acuerdo con lo establecido en los artículos 5 y 7 del Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios¹³, según el cual corresponde a la Entidad Prestadora brindar la información relevante sobre los servicios brindados y sus condiciones.

- 49.- En el caso de que APM no determine un nivel de descarga general y fijo para todas las operaciones, sino que más bien depende de los recursos con los que cuenta y de la organización para cada operación; entonces, de conformidad con el Reglamento de Operaciones de APM, la oportunidad para informar a los usuarios cuál será el volumen de descarga individual será al momento de establecer y comunicar el respectivo Plan de Operaciones, criterio que también ha sido recogido en la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN.
- 50.- 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.
- 51.- Siendo esto así, se hace necesario acreditar que el usuario conocía cuál iba a ser el nivel de descarga, a efectos de que programara qué cantidad de camiones debía llevar como mínimo para que la atención se realizara sin contratiempos. En tal sentido, en el presente caso, en aplicación del artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, correspondía a la Entidad Prestadora probar que informó del nivel de descarga al usuario al momento de determinar y comunicar el Plan de Operaciones o en alguna de las reuniones pre-operativas que la Entidad Prestadora tuvo con el usuario.
- 52.- Al respecto, cabe señalar el artículo 55 del Reglamento de Operaciones de APM, establece expresamente que las comunicaciones entre APM y los usuarios se realizan por correo electrónico o cualquier otro medio documentado en aspectos relacionados con las naves, operaciones de embarque y descarga de mercadería, movilización de carga, almacenaje, transporte, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios. En tal sentido toda información vinculada a las operaciones portuarias debe ser transmitidas a todos los usuarios de los servicios a través del correo electrónico o medio documentado, puesto que se considera que a través de este medio es más seguro confirmar, corroborar y acreditar que efectivamente APM cumplió con su obligación de informarles adecuadamente sobre los aspectos relacionados a las operaciones que conciernan o afecten a los intereses de éstos.

¹³ Aprobado por la Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN.



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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

- 53.- Con respecto a la asignación de amarraderos, el artículo 61 establece nuevamente la obligación de comunicar por correo electrónico y además para este caso y para la publicación de la lista de arribo de naves se podrá publicar además, vía website; sin embargo el uso del website debe entenderse como un método complementario pero no alternativo ni sustituto del correo electrónico o medio documentado para el caso de información al usuario de asignación de amarraderos y lista de arribo de naves.
- 54.- Sin perjuicio de ello, si bien la programación de amarraderos se encuentran en la página web de APM a disposición de los usuarios, cabe señalar que en dicha programación no se verifica que se haya consignado información referida a la cantidad de cuadrillas a utilizar, ni que se haya establecido el nivel de descarga conforme al cual se efectuará el desembarque de una determinada mercancía para las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, United Miravalles, Slettnes, Taurus Two, Atlantic Emblem y Lisa J.¹⁴
- 55.- En el presente caso, se puede apreciar que la Entidad Prestadora adjuntó el reporte de los camiones que ingresaron para el recojo de la mercadería de la apelante, a fin de acreditar la mala programación en el envío de unidades para el recojo de la mercadería de INDUSTRIAS TEAL; sin embargo, se debe tener en cuenta que antes de exigirse al usuario una programación adecuada para el envío de sus unidades, se debe verificar si previamente APM cumplió con informarle respecto del nivel de descarga de las mencionadas naves a fin de que pueda programar tal envío.
- 56.- Cabe indicar que a través del Oficio N° 584-15-STSC-OSITRAN solicitó a APM remitan los documentos que acrediten que había cumplido con informar a la apelante, el nivel de descarga que se realizaría por operación, para la atención de la carga a granel de INDUSTRIAS TEAL referidas a las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, United Miravalles, Slettnes, Taurus Two, Atlantic Emblem y Lisa J.
- 57.- En virtud de ello, la Entidad Prestadora presentó la Carta N° 1334-2015-APMTC/CL, la cual contiene los stowage plan de las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, Slettnes, Atlantic Emblem y Lisa J, y los correos electrónicos a través de los cuales se comunica el plan de estiba y/o descarga de las naves Mottler, Navíos Achilles, Prabhu Daya, Hanjin Isabel, Atlantic Emblem y Lisa J; 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.

¹⁴ Folios 1146-1307 del expediente

- 58.- Adicionalmente, APM señaló que al agente marítimo contaba con información sobre las operaciones portuarias de embarque, tales como cantidad de toneladas, jornadas que necesitará para que cada nave pueda culminar sus operaciones y cantidad de cuadrillas a utilizar.
- 59.- Al respecto cabe señalar lo siguiente:
- Si bien es posible que el "*Stowage Plan*" (Plan de estiba o desembarque) 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 (INDUSTRIAS TEAL) 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 AGROINDUSTRIA 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 como se ha señalado previamente, dicho medio no es el idóneo para enviar información a los usuarios sobre la asignación de amarraderos y lista de arribo de naves, además del hecho de que 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.
- 60.- Asimismo, con relación a los correos electrónicos presentados, si bien en ellos se señala la cantidad de jornadas a trabajar, cuadrillas a utilizar y cantidad de descarga de mercadería que se realizará por bodega, se puede advertir que ningún representante de INDUSTRIAS TEAL, fue incluido entre los destinatarios de estas, tal como se observa a continuación:





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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Riega, Luis Eduardo

From: Palacio, Ruben Dario
Sent: miércoles, 05 de junio de 2013 10:14 a.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners
Cc: +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER; Gamero, Carlos Enrique; del Aguila, Enrique; Frontado, Manuel Antonio
Subject: PRE OPERATIVA - MV MOTTIER

Srs PSI

ETA: Nava en bahía
ETB: 06/0700

Esta nave trae para descargar en Callao 23700MT de trigo para 06 consignatarios diferentes (7000 mt de Mollicentro van para SILOS)
La distribución por Bodegas es la siguiente:

HOLD No. 6	HOLD No. 5	HOLD No. 4	HOLD No. 3
slack ALBANY - CALLAO 2,726.021 MT WHEAT SRW	full ALBANY - CALLAO 6,019.001 MT WHEAT SRW	EMPTY	full ALBANY - CALLAO 6,021.00 MT WHEAT SRW SILOS
	Cargill 1,201.021 Kraft 3,838.980 Mollicentro (SILOS) 979.000		
Kraft 2,726.020			Mollicentro 8,02
2,726.020	6,019.001		8,02

Receiver	Port	BL Number	BL Figures	QTTY
Molitalla	CALLAO			2,000.000
Molinera del Centro				7,000.000
Alicorp				3,000.000
Teal				1,000.000
Kraft				9,500.000
Carguill				1,201.021
			TOTAL	23,701.021

SECUENCIA DE DESCARGA:
Jornada 1 y 2 (03 manos)

1



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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Riega, Luis Eduardo

From: Palacio, Ruben Dario
Sent: viernes, 13 de septiembre de 2013 06:12 p.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER
Cc: del Aguila, Enrique; Vidal, Javier Francisco; Gamero, Carlos Enrique; Aguilar, Carlos Edgar; Chapilliquen Chapilliquen, Julio
Subject: MV NVAOS ACHILLES - PLAN DE DESCARGA
Attachments: Navios Achilles - Stow Plan (CLL).xls; Navios Achilles - BL 1 (Callao).jpg; Navios Achilles - BL 2 (Callao).jpg

Señores PSI,

ETA: nave en bahía
ETB: 14/1500 hrs
Est Operaciones: 11 jornadas

Señores esta nave trae 33000 Mt de Trigo a granel, consignado para Alicorp e Industrial Teal, distribuidos en 04 bodegas de la siguiente manera:

bodega 5	bodega 4	bodega 3	bodega 2	bodega 1
TRIGO	TRIGO	VACIA	TRIGO	TRIGO
			Ind. Teal 6000	
ALICORP 5000	ALICORP 11066		ALICORP 5055	ALICORP 5879

TOTAL 5000 TOTAL 11066 TOTAL 0 TOTAL 11055 TOTAL 5879.000

SECUENCIA DE DESCARGA:

La nave iniciará operaciones con 04 cuadrillas:

Jornadas 1,2,3,4,5,y,6 (04 cuadrillas)

Bod 1 - 5879 mt (Vacía)

Bod 2 - 6000 MT desc

Bod 4 - 6000 Mt desc

Bod 5 - 5000 MT (vacía)

Jornadas 7,8,9,10 y 11 (02 cuadrillas)

Bod 2 - 5055 MT (vacía)

Bod 4 - 5065 MT (Vacía)

Salte

Ruben Palacio Rimondi
General Cargo Supervisor
APMT Terminals Callao
Av. Comandante Raygada N°111



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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Riega, Luis Eduardo

From: Palacio, Ruben Dario
Sent: lunes, 30 de septiembre de 2013 01:47 p.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER
Cc: Julio Chapilliquen (julio.chapilliquen_equinox@ymail.com); del Aguila, Enrique; Vidal, Javier Francisco; Gamero, Carlos Enrique; Aguilar, Carlos Edgar
Subject: MV PRABHU DAYA - PLAN DE DESCARGA (CORREGIDO)

Señores,

Adjunto nueva distribución de consignatarios por bodega:

bodega 5	bodega 4	bodega 3	bodega 2	bodega 1
TRIGO	TRANSITO		TRANSITO	TRIGO
ULICORP 1860				
TEAL 3370				
TRANSITO				TEAL 9130
TOTAL 5230	TOTAL 0	TOTAL 0	TOTAL 0	TOTAL 9130.000

Ruben Palacio Rimondi
General Cargo Supervisor
APMT Terminals Callao
Av. Comaliniante Raygada Nº111
Callao - Perú
Oficina: +511-200-8839
Celular: +51 981-694448

ruben.palacios@apmterminals.com

Lifting Global Trade
www.apmterminalscallao.com.pe

From: Palacio, Ruben Dario
Sent: Lunes, 30 de Septiembre de 2013 01:40 p.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER
Cc: Julio Chapilliquen (julio.chapilliquen_equinox@ymail.com); del Aguila, Enrique; Vidal, Javier Francisco; Gamero, Carlos Enrique; Aguilar, Carlos Edgar
Subject: MV PRABHU DAYA - PLAN DE DESCARGA

Señores PSI,

ETA: 29/2100 hrs
ETD: 02/0700 hrs
Est Operaciones: 9 jornadas

1

Página 26 de 32



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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Riega, Luis Eduardo

From: Palacio, Ruben Dario
Sent: miércoles, 02 de octubre de 2013 08:27 a.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER
Cc: del Aguila, Enrique; Vidal, Javier Francisco; Gamero, Carlos Enrique; Aguilar, Carlos Edgar
Subject: MV HANJIN ISABEL - PLAN DE DESCARGA
Attachments: Hanjin Isabel - Cargo Manifest.pdf; Hanjin Isabel - Stow Plan.xls; Hanjin Isabel - Ship's Particulars.pdf; Hanjin Isabel - OBL.pdf

Señores PSI,

ETA: 03/0500 hrs
ETB: 04/2300 hrs
Est Operaciones: 09 jornadas

Señores esta nave trae para Callao 30569.77 MT de trigo (02 grados) para 5 clientes diferentes, distribuidos en 05 bodegas de la siguiente manera:

bodega 5	bodega 4	bodega 3	bodega 2	bodega 1
TRIGO 13.5%	TRIGO 12.5%	TRIGO 12.5%	TRIGO 13.5%	TRIGO 13.5%
TEAL 1500	MOLITALIA 2551			EL TRIUNFO 550
ALICORP 6485.77	ALICORP 6049	ALICORP 967	ALICORP 8617	COGORNO 3850
TOTAL 7985.77	TOTAL 8600	TOTAL 967	TOTAL 8617	TOTAL 4400.000

SECUENCIA DE DESCARGA:

En esta nave iniciaremos operaciones con 04 cuadrillas:

Jornadas 1,2,3,4 y 5 (04 cuadrillas)

Bod 1 - 4400 Mt (vacía)
Bod 2 - 5000 Mt desc
Bod 4 - 5000 Mt desc
Bod 5 - 5000 Mt desc

Jornada 6 (04 cuadrillas)

Bod 2 - 1000 Mt desc
Bod 3 - 967 Mt (vacía)
Bod 4 - 1000 Mt desc
Bod 5 - 1000 Mt desc

Jornadas 7,8 y 9 (03 cuadrillas)

Bod 2 - 2617 Mt (vacía)
Bod 4 - 2600 Mt (vacía)
Bod 5 - 1985 Mt (vacía)

IMPORTANTE:



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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Riega, Luis Eduardo

From: Palacio, Ruben Darío
Sent: miércoles, 05 de junio de 2013 11:47 a.m.
To: +D APMT Callao General Cargo; +D APMT Callao GC Planners
Cc: +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER; del Aguila, Enrique; Gamero, Carlos Enrique;
Frontado, Manuel Antonio
Subject: PRE OPERATIVA - MV ATLANTIC EMBLEM

Srs PSI,

ETA: Nave en bahía
ETB: 08/1500 hrs

Esta nave trae 28004 Tm de trigo (02 grados de trigo) para 5 consignatarios diferentes.

La distribución de carga en bodegas es la siguiente:

HOLD No. 5	HOLD No. 4	HOLD No. 3	
full	slack	full	
HOUSTON - CALLAO	HOUSTON - CALLAO	HOUSTON - CALLAO	
6,742.00 MT WHEAT 12%	3,990.701 MT WHEAT 12%	7,154.00 MT WHEAT 12%	
	Molicentro 3,100.000	Molitalla 3,277.000	Molitalla
	Molitalla 890.701	El Triunfo 3,877.000	El Triunfo
			Teal
			Alicorp
Alicorp S.A.A. 6,742.000			
6,742.000	3,990.701	7,154.000	

Receiver	Port	BL Number	BL Figures	TTL QTTY
Molinera del Centro	CALLAO	1		4,167.000
Molitalla		2		4,167.701
Molino El Triunfo		3		5,209.000
Alicorp S.A.A.		4		8,360.000
Industrias Teal S.A.		5		3,100.000
Alicorp S.A.A.		6		3,000.562
TOTAL		TOTAL		28,004.263

SECUENCIA DE DESCARGA:
Jornada 1,2,3 y 4 (04 manos)

**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° 52-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Riega, Luis Eduardo

From: Palacio, Ruben Dario
 Sent: viernes, 21 de junio de 2013 01:07 p.m.
 To: +D APMT Callao General Cargo
 Cc: +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER; Gamero, Carlos Enrique; del Aguila, Enrique;
 +D APMT Callao GC Planners
 Subject: MV LISA J - PRE OPERATIVA
 Attachments: Lisa J - Stow Plan.xls

Srs PSI,

ETA: nave en bahía
 ETE: hoy 21/2300 hrs

Esta nave trae 32850 MT de trigo, distribuido de la siguiente manera (toda la descarga es con clamshell):

bodega 5	bodega 4	bodega 3	bodega 2	bodega 1
CALLAO	CALLAO	CALLAO	CALLAO	CALLAO
	Alicorp 4979.2			
Teal 7773.2	Teal 76.8	Alicorp 8395.1	Alicorp 4800	Alicorp 6825.7
TOTAL 7773.2	TOTAL 5056	TOTAL 8395.1	TOTAL 4800	TOTAL 6825.7

Total Alicorp : 25000 MT
 Total Teal : 7850 MT

SECUENCIA DESCARGA:
 Rondas 1,2,3,4 y 5 (04 manos)
 Bod 1 - 1800
 Bod 2 - Vacía
 Bod 3 - 3400
 Bod 5 - 2800

Jornada 6 y 7 (04 manos)
 Bod 1 - vacía
 Bod 3 - 1400
 Bod 4 - 3000
 Bod 5 - 800

Jornada 8 (03 manos)
 Bod 3 - 400
 Bod 4 - 2000
 Bod 5 - Vacía

Jornada 9 (02 manos)
 Bod 3 - Vacía

1

- 61.- De otro lado, la Entidad Prestadora no ha presentado medio probatorio alguno a través del cual se verifique que cumplió con informar sobre las Operaciones de Descarga de las naves United Miravalles, Slettnes y Taurus Two, relacionadas con las facturas N° 003-0021408, 003-0022921 y 003-0024045, respectivamente.
- 62.- Consecuentemente, de los medios probatorios que obran en el expediente, no se observa ningún documento que acredite fehacientemente que APM comunicó a INDUSTRIAS TEAL cuál sería el nivel de descarga respecto de las naves antes detalladas. En tal sentido, correspondía a APM informar el referido nivel de descarga, puesto que se encuentra en mejor condición de establecer las condiciones y la forma en que realizará el desembarque de una determinada mercancía por operación.
- 63.- Ahora bien, APM ha señalado que el agente marítimo es el encargado de brindar las características de la mercancía a descargar, toneladas a trabajar e información referencial de la nave, a partir de lo cual la Entidad Prestadora determina ciertos aspectos relacionados con la operación de la nave conforme a lo establecido en la Resolución Final correspondiente al expediente N° 115-2013-TSC-OSITRAN, 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.
- 64.- Al respecto, cabe señalar que si bien los Agentes Marítimos y/o demás usuarios pueden tener conocimiento de la cantidad de mercancía a descargar, ello no implica que conozcan cómo ejecutará APM tal operación, dado que aquella es la única entidad en condiciones de establecer las características de la descarga de mercancía. En efecto, al detentar el control y manejo de la actividad, APM puede establecer cuántas toneladas podrá atender y los recursos que requiere para una determinada operación.
- 65.- 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 por jornada), a efectos de permitirle al usuario, en este caso INDUSTRIAS TEAL, calcular el número de unidades vehiculares a enviar, así como la frecuencia en que debía enviarlos en un determinado lapso de tiempo.
- 66.- Cabe resaltar que si bien INDUSTRIAS TEAL es un usuario que conoce la operatividad portuaria, por lo que eventualmente podría determinar cuál sería el nivel de descarga adecuado y en virtud de ello disponer una frecuencia determinada de camiones, también es cierto que en su calidad de usuario se encuentra supeditado a las decisiones operativas que determine APM.

Cuestiones Finales

- 67.- En cuanto a los tickets de ingreso 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.
- 68.- Sobre lo alegado por APM en referencia a que el Agente Marítimo es el encargado de comunicar a los usuarios, la fecha y bajo qué parámetros se realizará la descarga de la mercadería de la nave; debemos manifestar que tal como se ha señalado anteriormente, el Reglamento de Operaciones establece el deber de la Entidad Prestadora de comunicar a los usuarios respecto de los detalles de las operaciones en las naves, no existiendo ningún dispositivo legal que traslade tal responsabilidad a los Agentes Marítimos.
- 69.- Finalmente, en cuanto a la alegación de APM referida a que la determinación de los recargos no se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, cabe recordar que de acuerdo a lo establecido en el literal a)¹⁵ del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos tiene la competencia de atender los reclamos vinculados a asuntos de facturación; precisamente, la materia controvertida en este expediente, en la medida que lo que se ha discutido a lo largo de la presente resolución es el cobro de las facturas N° 003-0023189, 003-0022913, 003-0024046, 003-0024048, 003-0021408, 003-0022921, 003-0024045, 003-0023184 y 003-0026041, por concepto de recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas.
- 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 INDUSTRIAS TEAL debía de cumplir a efectos de que las operaciones de

¹⁵ Artículo 33.- Objeto del Procedimiento

El presente procedimiento administrativo tiene como objeto la solución de los reclamos que presenten los usuarios intermedios o finales ante las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios, referidos en los literales a) y b) del numeral 1 del artículo 2 de este reglamento.

El reclamo podrá recaer respecto de los servicios regulados o, servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público, que son responsabilidad de la Entidad Prestadora siempre que se encuentren bajo la supervisión de Ositran.

En el marco de lo previsto en los párrafos precedentes de este artículo, están comprendidos, entre otros, 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.

(...)

descarga no se vieran interrumpidas, omisión de información que finalmente provocó que la paralización de dichas operaciones sea atribuible a la Entidad Prestadora.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 60 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en los expedientes N° APMT/CS/1296-2013, APMT/CS/1297-2013, APMT/CS/1298-2013, APMT/CS/1299-2013, APMT/CS/1300-2013, APMT/CS/1301-2013, APMT/CS/1302-2013, APMT/CS/1303-2013 y APMT/CS/1304-2013 y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADOS** los reclamos presentados por INDUSTRIAS TEAL S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., referidos a las facturas N° 003-0023189, 003-0022913, 003-0024046, 003-0024048, 003-0021408, 003-0022921, 003-0024045, 003-0023184 y 003-0026041, emitidas por recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, dejando sin efecto su cobro; quedando agotada la vía administrativa.

SEGUNDO.- NOTIFICAR a la empresa INDUSTRIAS TEAL S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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