



EXPEDIENTE : 46-2017-TSC-OSITRAN  
APELANTE : TRABAJOS MARITIMOS S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente APMTC/CL/99-2017

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 20 de diciembre de 2017

**SUMILLA:** *Si la Entidad Prestadora no cumpliera con registrar la información necesaria para el trámite de la autorización de ingreso de unidades de transporte del usuario al terminal portuario, no corresponderá realizar el recargo por arribo tardío.*

### VISTOS:

El recurso de apelación interpuesto por TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en lo sucesivo, TRAMARSA) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/99-2017 (en adelante, la Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en lo sucesivo, APM o la Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 1 de marzo de 2017, TRAMARSA interpuso reclamo ante APM solicitando se deje sin efecto el cobro de la factura N° 002-152614, emitida por el concepto de "Recargo por arribo tardío de contenedores"; señalando lo siguiente:
  - i.- No les corresponde cancelar la referida factura toda vez que el ingreso de los contenedores después del plazo de *dry cut off* se debió única y exclusivamente a la falta de registro oportuno de la información del *Container Announcement List*, (en adelante CAL), en el sistema por parte de APM; lo que generó que el envío de los contenedores se realizara fuera del plazo establecido.
  - ii.- A efectos de acreditar lo alegado, presentó correos electrónicos remitidos por TRAMARSA a APM informándole que el CAL no se encontraba registrado en su sistema.
  - iii.- Asimismo, el 17 de enero de 2017 a las 12:48 horas, Mediterranean Shipping Company Del Perú S.A.C. (en adelante MSC) envió un correo en el cual se informaba que el CAL final incluía los contenedores materia del reclamo; sin embargo, cuando se intentó ingresar la solicitud



- de autorización de forma automática no pudo efectuarse, toda vez que no se encontraban registrados, lo que generó demora en su envío al puerto.
- iv.- De acuerdo con los artículos 1.23.54, 1.23.72, 1.23.97, 1.23.99, 1.23.100, 2.6 y 2.7 de la sección II y los artículos 8.1 y 8.2 de la sección VIII del Contrato de Concesión, APM tiene la responsabilidad exclusiva de todos los servicios brindados en el Terminal Portuario, como es el caso de la programación de atraque de naves, así como la planificación y ejecución de las operaciones portuarias.
2. A través de la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/99-2017 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1), notificada el 20 de marzo de 2017, APM declaró fundado en parte el reclamo presentado por TRAMARSA, en el extremo referido al contenedor N° HLXU3250896 e infundado por los otros 35 contenedores vinculados a la factura N° Foo2- 152614, bajo los siguientes argumentos:
- i.- Los recargos son cobrados de forma excepcional a los usuarios del Terminal Portuario, de acuerdo con las notas ampliatorias de la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 4.0, vigente al momento de la prestación del servicio.
- ii.- En ese sentido, se encuentra facultada a cobrar los siguientes tipo de recargos: (i) Generales; (ii) por los servicios prestados a la nave; y, (iii) por los servicios prestados a la carga, encontrándose dentro de este último el recargo por arribo tardío.
- iii.- De conformidad con la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos, tiene el derecho de realizar el recargo por concepto de arribo tardío de la carga cuando el cliente solicite ingresar su mercancía a las instalaciones del Terminal Portuario después del plazo establecido en el *dry cut off* y se encuentra dentro del plazo máximo de espera aceptado y confirmado para cada nave.
- iv.- Respecto del cobro de la factura N° 002-152614, se fijó como fecha de *dry cut off* para la nave MSC AZOV el 18 de enero de 2017 a las 19:00 horas; sin embargo, tal como indica el movimiento de camiones correspondientes a la autorización N° 245631, los contenedores N° CAIU2289255, GLDU3119139, GLDU3142308, IPXU3902797, FCIU3500611, FCIU2963571, TRLU9093357, HLXU3092044, IPXU3902143, FCIU2975130, TGHU0494507, CPSU1711238, BSIU2312480, CAIU2453013, TGHU1220265, IRNU2607492, CAIU2684250, CAIU2589653, FSCU7567335, CAIU2673300, CAIU2631603, HLXU1027327, HLXU1220640, BSIU2187773, HLXU3196326, FCIU4457628, FSCU7802537, GATU0438927, FCIU428555, GLDU3469380, GATU1259000, HLXU1141242, TGHU0036952, TGHU1252663 y CLHU3197507, ingresaron después de la fecha y hora del *dry cut off*.
- v.- Es importante señalar que el 17 de enero de 2017, a las 12:48 horas, APM recibió el CAL final y procedió a registrarlo en el sistema el mismo 17 de enero de 2017 a las 22:30 horas, es decir, antes del *dry cut off* programado para el 18 de enero de 2017, a las 19.00 horas. En ese

sentido, TRAMARSA contó con 20 horas y media para ingresar sus contenedores; sin embargo, los 35 contenedores ingresaron de forma posterior al vencimiento de *dry cut off*.

- vi.- Corresponde precisar que desde la fecha de registro del CAL final en el sistema hasta el *dry cut off* de la nave MSC AZOV, la apelante contó con un plazo considerable para el envío de sus contenedores al Terminal Portuario, pudiendo evitar el incurrir en el recargo por arribo tardío.
  - vii.- Con relación al recargo por arribo tardío del contenedor N° HLXU3250896, cabe precisar que este ya había sido registrado para una nave anterior; que, nunca llegó a ingresar, lo que provocó que figurase previamente en el sistema de APM. En ese sentido, el registro del CAL final de ese contenedor no se realizó correctamente, ocurriendo que recién el 18 de enero de 2017, a las 20.19 horas, se corrigió el problema; esto es, con posterioridad al vencimiento del plazo del *dry cut off*. Conforme a lo señalado, corresponde emitir una nota de crédito para el caso del contenedor N° HLXU3250896.
3. Con fecha 10 de abril de 2017, TRAMARSA interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 en el extremo que declaró infundado el reclamo por el arribo tardío de 35 contenedores, en virtud de los siguientes argumentos:
- i.- Si bien reconocen que los contenedores vinculados a la factura N° F002-152614, ingresaron fuera del tiempo establecido, así como que el concepto de recargo por arribo tardío de carga se encuentra contemplado en la Lista de Precios por otros servicios y recargos; ello no implica que el cobro que pretende efectuar APM se encuentre justificado.
  - ii.- El Contrato de Concesión establece en su cláusula 8.1 lo siguiente:  
  
*"(...) En tal sentido, es deber de la Sociedad Concesionaria, dentro de los límites del Contrato de Concesión, responder por los actos y omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Norte Multipropósito y de los Contratistas que la Sociedad Concesionaria decida contratar(...)"*
  - iii.- Si bien el 17 de enero de 2017, a las 22:30 horas, se logró gestionar la autorización para el ingreso de los camiones, la planificación de estas operaciones requiere un tiempo razonable mayor a las 20 horas y media, otorgadas para realizar las gestiones correspondientes desde el registro del CAL en el sistema hasta la fecha de *dry cut off*; ocurriendo que lo razonable es contar con un plazo de 48 horas de anticipación.
  - iv.- En ese sentido, existió una demora por parte de APM de 10:42 horas desde el momento en que recibieron la comunicación por parte de la Línea Naviera para registrar el CAL de embarque, lo que originó que recién el 17 de enero de 2017 a las 22:30 horas se puedan generar las autorizaciones de embarque correspondientes.



- v.- Si bien el último contenedor ingresó el 19 de enero de 2017, a las 10:16 horas, aproximadamente 15 horas después del plazo de *dry cut off*; ello fue consecuencia de que APM no cumplió con registrar oportunamente el CAL de embarque, el cual permitía generar las autorizaciones de embarque y planificar el envío de sus unidades al puerto.
4. El 3 de mayo de 2017, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC) el expediente administrativo y su correspondiente absolución al recurso de apelación, en los cuales reiteró los argumentos esgrimidos en la Resolución N° 1 en el extremo que declaró infundado el reclamo de TRAMARSA.
5. El 12 de diciembre de 2017 se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de TRAMARSA, quedando la causa al voto.

## II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

6. Las cuestiones en discusión son las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de APM.
- ii.- Determinar, de ser el caso, si corresponde que TRAMARSA pague a APM la factura N° 002-152614 emitida por el concepto de "recargo por arribo tardío de contenedores".

## III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

7. Al respecto, del análisis del expediente administrativo se establece que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de TRAMARSA respecto del cobro una factura emitida por concepto de recargo de arribo tardío. Dicha situación se encuentra prevista como supuesto de reclamo en los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM<sup>1</sup> (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de APM) y en los literales a) y c), del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>2</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo

<sup>1</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM. Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

1.5.3 Materia de Reclamos (...)

1.5.3.1 La facturación y el cobro de los servicios que ofrece APM TERMINALS CALLAO S.A. derivados de la explotación de la INFRAESTRUCTURA, En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a APM TERMINALS CALLAO S.A.

1.5.3.2 La calidad y oportuna prestación de los servicios que brinda APM TERMINALS CALLAO S.A. derivados de la explotación de la INFRAESTRUCTURA. (...).

<sup>2</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

\*Artículo 33.\*

(...) Los reclamos que versen sobre:

- a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la entidad prestadora.
- c) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora....).

- 10 de este último texto normativo<sup>3</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
8. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>4</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>5</sup>, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
  9. Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
    - i.- La Resolución N° 1 de APM materia de impugnación fue notificada a TRAMARSA el 20 de marzo de 2017.
    - ii.- El plazo máximo para que TRAMARSA interponga su recurso de apelación venció el 10 de abril de 2017.
    - iii.- TRAMARSA presentó su recurso de apelación el 10 de abril de 2016, dentro del plazo exigido normativamente.
  10. Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas y cuestiones de puro derecho, con lo que se cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

*"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias*

*El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.*

*Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".*

<sup>4</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM.

*"3.1.2 Recurso de Apelación*

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

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

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

<sup>5</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

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

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

<sup>6</sup> TUO de la LPAG

*"Artículo 218.- 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".*

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

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

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

12. 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."*

13. 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).
14. 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.
15. 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.]

16. Al respecto, el cobro por concepto de arribo tardío de la carga se encuentra detallado en lista de "Precios por otros servicios y recargos"<sup>7</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

<sup>7</sup> <http://www.gpmterminalscaillao.com.pe/images/reglamentos/972877962Precios-de-otros-servicios-y-Recargos-V-3-0-.pdf>



**" Recargo por arribo tardío de la Carga**

*El recargo aplica cuando el cliente solicita ingresar su carga al Terminal después del 'Cut Off', y éste se encuentre dentro del plazo máximo de espera aceptado y confirmado por APM TERMINALS CALLAO S.A. para cada nave.*

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

17. En tal sentido, el "recargo por arribo tardío de contenedores", cuyo cobro es materia de cuestionamiento por la apelante, se genera debido a que el usuario, en el marco de la prestación de un servicio de embarque de mercancías solicita ingresar su carga una vez vencido el plazo establecido como *cut off* para la misma y este es aceptada por el operador portuario.
18. Como se desprende de lo antes señalado, el cobro por un recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario, sino que se genera a modo de compensación, por el incumplimiento de aquellas cláusulas que fueron aceptadas al establecer la relación contractual y que implicaron cambios en lo previamente planificado dentro del marco de las operaciones portuarias y/o la utilización de recursos previstos para la atención del servicio cuya prestación ha sido modificada por el usuario, en este caso, el ingreso de una determinada mercancía que no ha sido ingresada dentro del plazo del *cut off* fijado por la Entidad Prestadora.
19. Cabe señalar que el artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, también establece la obligación del usuario de cancelar los costos que implique el que un contenedor sea ingresado fuera del plazo establecido en el *cut off*, resultando evidente que la aplicación de este recargo forma parte de las condiciones comerciales que la Entidad Prestadora establece dentro del marco una relación contractual.
20. Siendo así, tal como ya ha sido establecido anteriormente por este Colegiado<sup>8</sup>, el tarifario, así como los Reglamentos Internos que describen las condiciones comerciales de los servicios que brindan entidades prestadoras son cláusulas generales de contratación que rigen la relación contractual entre el prestador de los servicios, en este caso APM, y los usuarios o beneficiarios de dichos servicios, en el presente caso TRAMARSA, siempre que estos últimos manifiesten expresa o tácitamente su voluntad de aceptar o adherirse a dichas condiciones<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Dentro de este contexto, las reglas del tarifario de ENAPU, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación, que de ser aceptadas por el usuario, serán las condiciones contractuales que regirán su relación con la entidad prestadora respecto de los servicios que se brinden. Estas condiciones serán aquellas que estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato" (considerando 31 de la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRAN).

<sup>9</sup> Sobre este punto, el contrato por adhesión (que rige la relación entre la entidad prestadora y los usuarios) es un acto jurídico, por lo que según lo prescrito en el artículo 140 del CC, la voluntad manifestada por las partes se constituye en su principal requisito de validez y que, conforme con lo normado en el artículo 141 del CC, puede ser **EXPRESO**, si se realiza de manera oral o escrita, a través de cualquier medio directo, manual, mecánico, electrónico o análogo; o, **TÁCITO**, cuando se infiere indubitadamente de una actitud o de circunstancias de comportamiento que revelan su existencia, no pudiendo determinarse su existencia cuando la ley exige declaración expresa o cuando el agente formula reserva o declaración en contrario". (Considerando 22 de la Resolución N° 004 emitida en el Expediente N° 047 y 048-2009-TSC-OSITRAN - acumulados).





21. En tal sentido, puede afirmarse que los usuarios que contratan con APM quedan sujetos a las condiciones pactadas que puedan devenir de cualquier relación contractual que ambas asuman. Precisamente, una de esas estipulaciones prevé que en caso se requiera el ingreso de un contenedor de manera posterior al plazo del *cut off* establecido por la Entidad Prestadora, el usuario deberá cancelar los costos que dicha solicitud implique, en este caso el recargo por arribo tardío de la mercancía.
22. En el presente caso, corresponde analizar si la demora en el ingreso de las carga de TRAMARSA después de la fecha y hora establecidas para el *dry cut off* fueron por causas atribuibles a APM y en consecuencia verificar si la factura materia de reclamo fue correctamente emitida.

### Sobre las obligaciones y deberes de APM

23. Como primer punto, es importante indicar que tanto en su Resolución N° 1, como en su escrito de descargos de apelación, APM reconoció que si bien el 17 de enero de 2017, a las 12:48, recibió el CAL final enviado por el agente marítimo; este recién fue registrado en su sistema el 17 de enero de 2017 a las 22:30 horas; no obstante, haber indicado que TPP contaba con 20 horas en las que podría haber ingresado a tiempo su mercancía sin incurrir en el recargo materia de reclamo.
24. Ante ello, TRAMARSA señaló que en la medida que APM no había cumplido con registrar oportunamente en su sistema el CAL final, toda vez que este fue registrado 10 horas después de ser enviado por el agente marítimo; no tuvieron el tiempo prudencial e idóneo para efectuar las gestiones necesarias para el ingreso oportuno de sus 35 contenedores.
25. Con la finalidad de determinar si APM brindó un servicio adecuado en el proceso de embarque de la mercancía de TRAMARSA, corresponde analizar éste.
26. En primer lugar, cabe señalar que, en virtud del Contrato de Concesión<sup>30</sup> suscrito con el Estado Peruano, APM está obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte), y a su vez tiene el derecho de explotar esta infraestructura, durante el plazo de vigencia de dicho contrato (30 años)<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre APM y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.

<sup>31</sup> Contrato de Concesión

#### "DEFINICIONES

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

1.23.26. *Concesión*

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

(...)

#### SECCIÓN IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN

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



observándose los estándares especificados en el Contrato y sus respectivos anexos. Así en las cláusulas 8.1 y 8.2 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

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

*8.1.- La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho (...) 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. Para el cumplimiento de tal obligación, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá observar, como mínimo, los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos.*

*(...)*

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

#### **"ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO**

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

[Subrayado y resaltado agregado]

27. Según lo citado, en virtud del derecho de concesión que le asiste, APM tiene la facultad de explotar el Terminal Norte con la finalidad de brindarle servicios a los usuarios de acuerdo con lo que planifique, observando los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos, asumiendo la responsabilidad por ello.
28. Si bien es cierto que APM está facultada a ejecutar y prestar en forma exclusiva<sup>12</sup> los servicios portuarios en el Terminal Norte, exigiendo como contraprestación los precios y tarifas respectivos<sup>13</sup>, también es cierto que tiene obligaciones derivadas del marco normativo y del propio Contrato, así como del respeto de los derechos de los usuarios, siendo responsable frente a estos por la adecuada prestación de los servicios (y también en relación con el propio Estado). Así las cláusulas 1.23.68, 2.7 y 8.6 del Contrato de Concesión establecen lo siguiente:

#### **<sup>12</sup> Contrato de Concesión**

*"2.7.- Sin perjuicio de las declaraciones contenidas en la Cláusula 3.2, el CONCEDENTE y la APN declaran y reconocen expresamente que: (...) (iii) la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión".*

#### **<sup>13</sup> Contrato de Concesión**

##### **1.23.87.- Precio**

*Se refiere a las contraprestaciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobra por la prestación de Servicios Especiales, incluyendo los impuestos que resulten aplicables, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.20. El Precio no estará sujeto a regulación.*

*(...)*

##### **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".*



### "1.23.68 Leyes y Disposiciones Aplicables

Es el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato de Concesión y el Contrato de Asociación en Participación que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra en la obligación de cumplir. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, las Normas Regulatorias, los reglamentos, directivas y resoluciones, vigentes así como aquellas que sean dictadas por cualquier Autoridad Gubernamental competente".

### "2.7 (...)

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo que antecede, las Partes y la APN reconocen expresamente que para la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios, la SOCIEDAD CONCESIONARIA observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en las Cláusulas 2.10 y 2.11, conforme resulte aplicable".

8.6. La SOCIEDAD CONCESIONARIA es responsable de brindar a los Usuarios:

- (i) El acceso a todos los Servicios de la Concesión, para lo cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestarlos de manera continua y regular, conforme a lo dispuesto en los reglamentos internos indicados en la Cláusula 8.13, respetando los principios consagrados en el artículo 14.3 de la LSPN;
- (ii) La información suficiente sobre las Tarifas, Precios, así como los términos y condiciones aplicables a los Servicios que presta, conforme a este Contrato de Concesión y a las Normas Regulatorias;
- (iii) Los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicio y Productividad y en los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión y sus Anexos; y
- (iv) Los demás derechos que contemplan las Leyes y Disposiciones Aplicables y otros que pudieren establecerse en el Contrato de Concesión".

[El subrayado y resaltado es agregado]

29. Por otro lado, APM presta dos clases de servicios portuarios: estándar y especial. El literal b) de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar a la carga comprende los servicios de descarga o embarque de cualquier tipo de carga, entre ellas, la contenedorizada<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Contrato de Concesión APM

#### "8.19 Servicios Estándar

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

La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada:

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



Asimismo, en cumplimiento de cláusula 8.13 del Contrato de Concesión, APM debe contar con un Reglamento de Operaciones, el cual es aprobado por la APN.

30. Cabe señalar que el Reglamento de Operaciones recoge y desarrolla la facultad de APM reconocida en el Contrato de Concesión para organizar, gestionar y programar las operaciones en el Terminal Norte de la manera más eficiente posible.
31. Al respecto, resulta importante recalcar que de acuerdo con el criterio ya establecido por el TSC<sup>15</sup> y lo determinado en el artículo 1392 del Código Civil<sup>16</sup>; el Tarifario, la Política Tarifaria y cualquier "reglamento interno", como lo es el Reglamento de Operaciones dirigido a los usuarios de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, constituyen cláusulas generales de contratación, puesto que en estos documentos se encuentran las condiciones preestablecidas de manera general y abstracta por una de las partes, en este caso APM, y que van dirigidas a regular sus relaciones contractuales futuras con sus usuarios quienes únicamente se adhieren a dichas condiciones.
32. Siendo esto así, conviene señalar cual es el procedimiento por el cual la Entidad Prestadora fija el *cut off* de las naves que transportan contenedores; operación que se encuentra vinculada a la que resulta materia de análisis en el presente procedimiento.
33. De lo desarrollado hasta el momento, con relación a la facultad de explotación del Terminal Portuario y al derecho de los usuarios de acceder a información, se puede señalar lo siguiente:
  - APM tiene el derecho de exclusividad para explotar de la infraestructura portuaria y la facultad de organizar las operaciones portuarias.
  - APM tiene la obligación de brindar sus servicios de manera continua y regular, conforme a lo dispuesto en los reglamentos internos que emite, como es el Reglamento de Operaciones.
  - El Reglamento de Operaciones de APM es el documento mediante la cual se recoge y desarrolla la facultad de la Entidad Prestadora reconocida en el Contrato de Concesión para organizar, gestionar y programar las operaciones en el Terminal Norte de la manera más eficiente posible, cuyas disposiciones constituyen cláusulas generales de contratación, puesto que resulta un documento en el que se encuentran las condiciones

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

<sup>15</sup> Expediente N° 015-2009-TSC-OSITRAN, 047 y 048-2009-TSC-OSITRAN y 028-2010-TSC-OSITRAN

<sup>16</sup> Código Civil

*"Artículo 1392.- Cláusulas generales de contratación*

*Las cláusulas generales de contratación son aquellas redactadas previa y unilateralmente por una persona o entidad, en forma general y abstracta, con el objeto de fijar el contenido normativo de una serie indefinida de futuros contratos particulares, con elementos propios de ellos".*

que regulan las relaciones contractuales futuras con sus usuarios, quienes únicamente se adhieren a dichas condiciones.

**Sobre las obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario para el embarque de contenedores**

34. Ahora bien, de manera previa a la fijación del *cut off* para el embarque de mercancías para exportación se requiere que previamente se conozca el día y la hora en que la nave arribará al puerto. Para poder conocer esta información se requiere la interacción conjunta entre el agente marítimo (representante de la nave) y la Entidad Prestadora.
35. En ese sentido, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento de Operaciones de APM, en el caso de naves con contenedores, el agente marítimo deberá comunicar, vía correo electrónico, el arribo de la nave con una anticipación no menor de (setenta y dos) 72 horas<sup>17</sup>.
36. Asimismo, previo al arribo, de conformidad con el literal d) del artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, el agente marítimo debe remitir a la Entidad Prestadora, entre otros, la siguiente información:
  - a) Solicitud de atraque
  - b) Archivo electrónico de lista de descarga
  - c) Archivo electrónico de lista de contenedores a embarcar (CAL)
  - d) Archivo electrónico de proyecciones de carga
  - e) Archivo UN/EDIFACT (BAPLIE)

Con dicha información se determina el muelle al que la nave será asignada, el amarradero correspondiente, la hora aproximada de arribo -ETA, la hora aproximada de ingreso a muelle -ETB y la hora aproximada de salida de la nave -ETD.

37. Cabe señalar, que con relación a la información a remitirse referida a la Lista de Contenedores a embarcar, esta resulta necesaria a efectos de que APM pueda realizar los procedimientos para el ingreso de los contenedores, conforme lo señalado en el artículo 59° del Reglamento de Operaciones de APM<sup>18</sup>, conforme a lo siguiente:

<sup>17</sup> Reglamento de Operaciones de APM

**\*Artículo 36.- Naves de contenedores**

*El Agente Marítimo de la nave deberá comunicar vía correo electrónico al Terminal Portuario, con una anticipación no menor de setenta y dos (72) horas, el arribo de su nave con indicación expresa de fecha y hora, calado, tipo de operación y la información preliminar de embarque y descarga. Para aquellas naves que tengan un tránsito menor a 72 horas se completará la información inmediatamente después del zarpe del puerto de procedencia. En caso de no presentar dicha información, el ingreso de la nave se programará de acuerdo a la disponibilidad de los amarraderos y sujeta al envío de la información solicitada para la planificación de operaciones por parte de APM TERMINALS."*

<sup>18</sup> Reglamento de Operaciones de APM

**\*Artículo 59.- Previo al arribo de la nave**

*El agente marítimo deberá presentar a APM, los siguientes documentos:*

(...)

*d. Naves que transportan contenedores:*

(...)

- iv. "(...) la Lista de Contenedores a Embarcar (CAL), deberá emitirse vía correo electrónico, a la oficina de planeamiento operativo de APM TERMINALS, a fin de iniciar el ingreso de contenedores. El CAL final se deberá enviar con veinticuatro horas (24 horas) antes de la fecha y hora del arribo de la nave".

[El subrayado es agregado]

38. Luego de ello, en el mismo literal d) del artículo 59 del Reglamento de Operaciones, APM procede a remitir al agente marítimo la información señalada en los párrafos precedentes, a efectos de que la retransmita a los embarcadores y otros actores, con el propósito de que éstos tomen conocimiento de la hora en que la mercancía deberá encontrarse en el terminal portuario para su embarque (*cut off*):

**"Artículo 59.-**

(...)

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

Estableciéndose a continuación el tiempo límite de ingreso de contenedores (CUT OFF):

- Contenedores llenos con carga seca, tendrán un plazo de ingreso al área de uso alterno, hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave."
39. De lo expuesto, queda claro que la planificación para la atención de las mercancías de los usuarios requiere de una acción conjunta entre estos y el operador portuario, en la cual existe una serie de obligaciones a cumplir por ambas partes, ello con la finalidad de que el desarrollo de las operaciones portuarias se realice en condiciones adecuadas y no se vea afectada la cadena logística portuaria.

**Sobre el cobro de la factura N° 002-152614**

40. En el presente caso, APM emitió la factura N° 002-152614 por el concepto de recargo de arribo tardío de los contenedores N° CAIU2289255, GLDU3119139, GLDU3142308, IPXU3902797, FCIU3500611, FCIU2963571, TRLU9093357, HLXU3092044, IPXU3902143, FCIU2975130, TGHU0494507, CPSU1711238, BSIU2312480, CAIU2453013, TGHU1220265, IRNU2607492, CAIU2684250, CAIU2589653, FSCU7567335, CAIU2673300, CAIU2631603, HLXU1027327, HLXU1220640, BSIU2187773, HLXU3196326, FCIU4457628, FSCU7802537, GATU0438927, FCIU428555, GLDU3469380, GATU1259000, HLXU1141242, TGHU0036952, TGHU1252663; y, CLHU3197507; destinados a ser embarcados en la nave MSC AZOV. Al respecto, indicó que, considerando que el *dry cut off* fue fijado para el 18 de enero de 2017 a las 19:00 horas, los

iv. Archivo electrónico de la Lista de Contenedores a Embarcar (CAL), que indica los contenedores anunciados para una determinada naviera, deberán emitirse vía correo electrónico, a la oficina de planeamiento operativo de APM TERMINALS, a fin de iniciar el ingreso de contenedores. El CAL final se deberá enviar con veinticuatro horas (24 horas) antes de la fecha y hora del arribo de la nave".

contenedores ingresaron fuera de dicho plazo, por lo que correspondía la aplicación del recargo por arribo tardío.

41. Ante ello, TRAMARSA indicó que la demora en el ingreso de sus contenedores se debió a causas imputables a APM, toda vez que registró el correspondiente CAL final en su sistema 10 horas después de que fuera enviado por el agente marítimo (17 de enero de 2017 a las 12:48 horas); lo que le impidió solicitar las respectivas autorizaciones motivando que enviara diversas comunicaciones solicitando apoyo al personal de APM a fin de que cumplieran con ingresar la referida información.
42. A efectos de acreditar las demoras en el ingreso de la información del CAL en el sistema de APM y sus gestiones para solucionar el inconveniente, TRAMARSA adjuntó diversos correos electrónicos, de los cuales se verifica que a las 17:25, 18:00 y 20:44 horas del 17 de enero de 2017, TRAMARSA solicitó apoyo a APM para el registro de la información en el sistema de APM a efectos de poder solicitar la emisión de la autorización para el ingreso de sus contenedores.
43. Cabe señalar que APM ha reconocido que en efecto, el agente marítimo le envió el CAL final el 17 de enero de 2017 a las 12:48 horas y que este fue ingresado a su sistema el mismo día a las 22:30 horas; no obstante, indicó que a pesar de ello; la apelante contó con los veinte (20) horas anteriores al vencimiento del *dry cut off* (19:00 horas del 18 de enero de 2017) para efectuar el ingreso de su mercancía, siendo responsabilidad de esta que hubiera ingresado fuera del plazo máximo establecido en el *dry cut off*.
44. Al respecto, conforme a lo señalado por ambas partes, de los correos remitidos por TRAMARSA a APM<sup>19</sup> que obran en el expediente, se advierte que pese a que la Entidad Prestadora contaba con el CAL final remitido por el agente, esta no cumplió con registrarlo en su sistema de forma oportuna, pese a los requerimientos de la apelante. Cabe precisar que el registro de la referida información constituía un requisito necesario para que TRAMARSA pudiera solicitar la autorización de ingreso correspondiente de sus contenedores.
45. En ese sentido, si bien APM manifiesta que desde la fecha de registro del CAL final en su sistema (22:30 horas del 17 de enero de 2017), TRAMARSA contó con veinte (20) horas para efectuar el ingreso de sus contenedores al Terminal Portuario antes del vencimiento del *dry cut off* (19:00 horas del 18 de enero de 2017), tal argumento no desvirtúa el hecho de que la Entidad Prestadora no haya cumplido con su obligación de prestar un servicio oportuno. Cabe precisar que APM tampoco ha alegado que se haya visto impedido de registrar oportunamente el CAL final en su sistema por alguna causal que lo exima de responsabilidad.
46. Al respecto, cabe indicar que de conformidad con el artículo 59° del Reglamento de Operaciones de APM<sup>20</sup>, era obligación de la Entidad Prestadora realizar las gestiones operativas que

<sup>19</sup> Ver fojas 9 a 18 del expediente.

<sup>20</sup> Reglamento de Operaciones de APM

"Artículo 59.-  
(...)

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

garantizaron el ingreso de la carga de la apelante de manera oportuna dentro del plazo establecido. Sin embargo, tal y como ha quedado acreditado, ello no sucedió en el presente caso en la medida que existió una demora en el ingreso de información necesaria para continuar con la cadena logística de transporte en el tiempo establecido.

47. Cabe señalar que la falta de registro de dicha información generó un perjuicio al usuario, toda vez que constituía un requisito previo y necesario para que TRAMARSA pudiera solicitar la autorización de ingreso correspondiente de sus contenedores, y una vez otorgada esta, poder programar oportunamente el ingreso de sus unidades de transporte al terminal portuario
48. En ese sentido, considerando que TRAMARSA se vio afectado por el accionar de APM, lo que recortó el tiempo con el que contaba el usuario a efectos de realizar las coordinaciones para el ingreso de su mercadería, no se evidenció que la referida Entidad Prestadora haya cumplido de manera adecuada y oportuna con sus obligaciones previstas en el Contrato de Concesión y su Reglamento de Operaciones.
49. Al respecto, cabe recordar que de conformidad con lo establecido en el numeral 8.6 del Contrato de Concesión, precedentemente reseñado, APM tiene la obligación de brindar sus servicios de manera continua y regular. En el presente caso, resulta evidente que APM no cumplió con prestar sus servicios a TRAMARSA ni continua ni regularmente, generando que por hechos atribuibles a la Entidad Prestadora, la apelante se viera imposibilitada de realizar acción alguna para el envío de su carga.
50. Cabe señalar que de conformidad con el artículo 34° del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, en los reclamos relacionados a calidad en el servicio, correspondía a la Entidad Prestadora acreditar que estos se brindaron conforme con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
51. En tal sentido, al haberse acreditado que APM no brindó de manera continua y regular sus servicios referidos a la planificación de las operaciones de la carga de TRAMARSA, se desprende que ello afectó a la apelante en su actividad de completar la cadena logística de transporte en el tiempo establecido en el *dry cut off*, viéndose perjudicado al incurrir en el recargo por arribo tardío de la carga al no haber ingresado su mercancía dentro del plazo señalado en el referido *dry cut off*, por hechos atribuibles a la Entidad Prestadora.
52. En consecuencia, al haberse acreditado que la demora en el ingreso de la carga de TRAMARSA luego de vencido el plazo máximo establecido en el *dry cut off* para la nave MSC AZOV, se debió a causas imputables a APM, corresponde dejar sin efecto el cobro de la factura N° 002-152614.

*Establiéndose a continuación el tiempo límite de ingreso de contenedores (CUT OFF):*

*Contenedores llenos con carga seca, tendrán un plazo de ingreso al área de uso alterno, hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave."*





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

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/99-2017, y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por TRABAJOS MARITIMOS S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto del cobro de la factura N° Foo2- 152614, emitida por concepto de recargo por arribo tardío de la carga, dejando sin efecto su cobro.

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

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

**CUARTO.- DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

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

  
ANA MARÍA GRANDA BÉCERRA  
Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
OSITRAN

<sup>21</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

<sup>\*</sup>Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Integrar la resolución apelada;
- Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda\*.

<sup>\*</sup>Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa. Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia\*.