



EXPEDIENTE : 112-2017-TSC-OSITRAN  
APELANTE : ADM ANDINA PERÚ S.R.L.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/0276-2017

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 19 de enero de 2018

**SUMILLA:** *Si no se acredita que las paralizaciones en la descarga ocurrieron por causas imputables al usuario, no procederá el cobro por el recargo de cuadrilla no utilizada.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. (en adelante, ADM ANDINA o apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0276-2017 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o entidad prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES

- 1.- Con fecha 22 de junio de 2017, ADM interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la Factura N° 003-58047, emitida por concepto de "Cuadrilla no utilizada" por la suma de US\$ 9 086.00 (Nueve mil ochenta y seis con 00/100 dólares americanos) incluido IGV, argumentando lo siguiente:
  - i.- El reclamo versa sobre el cobro que APM pretende efectuar a ADM ANDINA por "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada" en la operación de descarga de la nave "ISLAND BAY", llevada a cabo del 16 al 21 de marzo de 2017.
  - ii.- No reconoce el concepto facturado por cuadrilla no utilizada debido a que las paralizaciones de descarga de la nave ISLAND BAY no fueron responsabilidad suya sino de APM.
  - iii.- A través del correo electrónico de fecha 24 de marzo de 2017, el Jefe de Operaciones de la Agencia Marítima – CANOPUS S.A., Erick Chahua, comunicó al señor Álvaro Alonso



Valvidia, representante de APM, el rechazo de la Factura N° 003-58047, emitida por concepto de "Cuadrilla no utilizada" por veintidós (22) horas, debido a que no habían detallado las paralizaciones en las que habrían incurrido. Como contrapartida ADM ANDINA presentó el reporte de paralizaciones, elaborado por el personal de CANOPUS, en donde consta que APM incurrió en treinta y seis (36) horas y cinco (5) minutos de paralizaciones por reinicio de jornada, mantenimiento y falta de tolva de tierra, falta del Wheel-loader y operador de la grúa.

- iv.- En efecto en el Protesto Informativo M.N. "Island Bay" (PRT-12-0056/2017) emitido por Controles Supervisiones Marítimas Portuarias JLF S.A.C. –CONSUMARPORT, y recibido por la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao, el 22 de marzo de 2017, se informó que el consignatario ADM ANDINA fue afectado al descargar su mercadería por lo siguiente: *inoperatividad del mega cono, cargador frontal inoperativo, falta de nombramiento del operador de la grúa, personal de estibadores, término de jornadas anticipadas, inicios y reinicios posteriores, llenado de producto sobre unidades/tolva con cantidades inadecuadas.*
- v.- Asimismo, en el Protesto Informativo M.N. "Island Bay" (PRT-12-0058/2017) emitido por Controles Supervisiones Marítimas Portuarias JLF S.A.C. –CONSUMARPORT, recibido por la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao, el 22 de marzo de 2017, se informó que el consignatario ADM ANDINA PERÚ S.R.L. fue afectado por las paralizaciones atribuibles a APM, alterándose las jornadas de descarga inicialmente establecidas. El Protesto señaló un total de sesenta y siete (67) horas con treinta y un (31) minutos de paralización imputables a APM por lo siguiente: *Paralización por mega hopper inoperativa, cambio de turno, reinicio de descarga, congestión en líneas de ingreso, falta de fluido eléctrico en la mega Hopper, falta de operador de la mega Hopper, fallas de operatividad de la mega Hopper, falta de cargador frontal, falta de personal de estibadores, falta de operador de la grúa.*
- vi.- APM no puede alegar bajo ninguna circunstancia que las paralizaciones surgidas en la operación de descarga le son atribuibles, puesto que es responsable de implementar las medidas correspondientes para una fluida prestación de sus servicios, lo que implica facilidades en el acceso al terminal portuario mediante una debida prestación a través de sus balanzas y que no existan desperfectos en la maquinaria e infraestructura que forma parte de las operaciones de descarga. En tal sentido, cuando la cuadrilla no es utilizada por causas imputables a APM, el consignatario (ADM ANDINA) no será responsable de asumir el pago de este recargo.
- vii.- Agregó que en la medida que el Reglamento de Operaciones establece una compensación entre el tiempo de retraso en las operaciones imputables a APM y los imputables al usuario, siendo que la Entidad Prestadora alega la existencia de paralizaciones imputables a ADM ANDINA ascendentes a veintidós (22) horas, estas deberían ser compensadas con las horas de retraso imputables a APM.



- viii.- En efecto, de acuerdo al Reglamento de Operaciones de APM, versión 4, entre las responsabilidades y obligaciones de APM en el "Procedimiento de Descarga de Granel Sólido" se establece lo siguiente: (...) *Si durante las operaciones de una misma nave el tiempo total de retraso en la finalización de las operaciones se debe en parte a hechos imputables al concesionario y a su vez al usuario, los tiempos vinculados a cada situación se compensarán entre sí hasta que sea posible, generándose las retribuciones económicas sobre las diferencias que correspondan. (...)*
- ix.- En atención a la obligación citada precedentemente, deberían compensarse las veintidós (22) horas atribuidas a ADM ANDINA con las horas de retraso atribuibles a APM según los siguientes documentos:
- (a) Consolidado de cuadros por tiempos paralizados de la nave ISLAND BAY, emitido por CANOPUS en el que se reporta un total de treinta y seis (36) horas con cinco (5) minutos de paralizaciones imputables a APM.
  - (b) El Protesto Informativo M.N. "Island Bay" (PRT-12-0058/2017) emitido por CONSUMARPORT, en el que se conocen sesenta y siete (67) horas con treinta y un (31) minutos imputables a APM.
- x.- La factura cuestionada ha sido emitida incluyendo el cobro del I.G.V., cuando el "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada" no debe estar gravado con el referido impuesto.
- xi.- Finalmente, invoca la aplicación de los principios de Responsabilidad y Transparencia recogidos en el Reglamento de Atención de Reclamos, y los principios de Legalidad y Debido Procedimiento estipulados en el TUO de la Ley de Procedimiento de Administrativo General, Ley 27444.
- 2.- Mediante Resolución N° 1, de fecha 07 de agosto de 2017; APM resolvió el reclamo presentado declarándolo infundado por los siguientes argumentos:
- i.- Los recargos se cobran excepcionalmente a los usuarios del TNM, de acuerdo a lo dispuesto en la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 4.1, vigente a la prestación del servicio. A la fecha, APM se encuentra facultada a cobrar los siguientes tipos de recargo: a) generales; b) por los servicios prestados a la nave; y, c) por los servicios prestados a la carga.
  - ii.- El cobro por "Compensación de Cuadrilla No Utilizada" es un recargo y no una solicitud, aplicable cuando APM comprueba que durante el desarrollo de las operaciones de la nave, el administrador se perjudica por razones ajenas a su responsabilidad.



- iii.- La mercadería de la nave ISLAND BAY fue una operación de descarga directa realizada directamente de la bodega de la nave al camión, sin embargo, esta operación se vio interrumpida por situaciones o imprevistos ajenos a APM que impidieron y dificultaron continuar con el Plan de Operaciones programado.
- iv.- En el presente caso, la factura N° Foo3-58047 fue emitida al verificarse que durante las operaciones de descarga directa de la nave ISLAND BAY de Mfto 2017-00593, existieron veintidós (22) horas de paralizaciones originadas por la falta de camiones que debió enviar ADM ANDINA, registradas en el Reporte de Estados de Hechos de la mencionada nave con el código 107; por lo que el cobro de la factura ha sido correcto.
- v.- La Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN, documento en el cual se establece que en los casos de descarga, una vez culminada la planificación, APM debe comunicar al usuario el tonelaje a movilizar, las bodegas a atender y las cuadrillas de estibadores a utilizar por jornada; lo que permitirá al usuario calcular la cantidad de vehículos y frecuencia con la cual los debe de enviar.
- vi.- En esa línea, mediante comunicación electrónica de fecha 14 de marzo de 2017, a las 11:19 horas, APM comunicó a ADM ANDINA el Plan de Descarga de la nave ISLAND BAY, indicando las precisiones correspondientes para el desarrollo del retiro de su mercadería; por lo que la apelante debió de enviar el número de camiones que le permitiera descargar de manera continua sus 16, 500.00 TN de torta de soya y 14,469.00 TN de frejol a granel.
- vii.- Los usuarios conocen los términos y condiciones del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como su Reglamento de Operaciones, por lo que podrían calcular el periodo máximo en el que deberán de desarrollarse las operaciones a su cargo con la finalidad de evitar el pago de costos adicionales, debiendo asumir la responsabilidad en caso no observe las normas legales y las reglas o normas internas de la Entidad Prestadora.
- viii.- El artículo 9 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios establece que los usuarios deben utilizar la infraestructura portuaria y los servicios derivados de su explotación, respetando las condiciones, plazos y reglas establecidas, debiendo asumir la responsabilidad que derive de su incumplimiento. Asimismo, el artículo 11 del referido Reglamento señala que la Entidad Prestadora tiene el derecho a ser resarcida por los daños o perjuicios ocasionados por los usuarios del Terminal.
- ix.- En relación a si la factura por "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada" se encuentra afecta al IGV, dicho recargo está vinculado a la compensación por la asignación de personal directamente relacionado a la contraprestación de una operación (carga o descarga) que debe ser gravada, por lo que APM viene aplicando correctamente el IGV conforme a las normas tributarias vigentes.



- x.- Respecto a las paralizaciones imputables a APM que menciona ADM ANDINA, sobre la base de los documentos elaborados por su Agente Marítimo CANOPUS y CONSUMARPORT, éstas no han sido cobradas al usuario; sino que solo han sido calculadas y cobradas para el recargo aquellas paralizaciones registradas con el código N° 107 (Espera de Camiones Externos, originados por causas imputables únicamente a ADM ANDINA).
- xi.- En cuanto a la planificación logística de los usuarios y a la programación del envío de vehículos para el retiro de la carga, el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en anteriores pronunciamientos, en los expedientes seguidos contra TRAMARSA ha señalado que es el usuario, en este caso ADM ANDINA, se encuentra en mejor posición para programar el envío de sus unidades vehiculares durante la descarga de su mercadería, por lo que es de su entera responsabilidad prever el congestionamiento externo y evitar las paralizaciones por falta de camiones.
- xii.- Si bien ADM ANDINA ha presentado como medio probatorio el Protesto Informativo y fotografías de camiones no identificados, dichos documentos no acreditan que esas paralizaciones se hayan debido a hechos atribuibles a APM. En consecuencia, no corresponde amparar la pretensión formulada por ADM ANDINA, al no haber acreditado que las paralizaciones por espera de camiones externos se hayan producido por causas atribuibles a APM, por lo que el cobro de las veintidós (22) horas por "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada".
- 3.- Con fecha 25 de agosto de 2017, ADM ANDINA interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 expedida por APM reiterando los argumentos expuestos en su reclamo, agregando lo siguiente:
- i.- Reitera que APM no puede alegar bajo ninguna circunstancia que las paralizaciones surgidas en la operación de descarga le son atribuibles, puesto que es responsable de implementar las medidas correspondientes para una fluida prestación de sus servicios, lo que implica facilidades en el acceso al terminal portuario mediante una debida prestación a través de sus balanzas y que no existan desperfectos en la maquinaria e infraestructura que forma parte de las operaciones de descarga. En tal sentido, cuando la cuadrilla no es utilizada por causas imputables a APM, el consignatario (ADM ANDINA) no será responsable de asumir el pago de este recargo.
- ii.- APM no ha probado que ADM ANDINA sea responsable de las paralizaciones originadas por falta de camiones, pese a tener la carga de la prueba. No obstante, como contrapartida, ADM ANDINA si ha acreditado a través del Protesto Informativo PRT-12-0058/2017 emitido por CONSUMARPORT, que la falta de camiones de su representada ha sido producto de la desorganización y congestión en el antepuerto que impedía el acceso al terminal; en consecuencia, las paralizaciones no deben ser imputables a ADM



ANDINA, sino a APM en su calidad de administrador portuario y responsable de la calidad y oportuna prestación de los servicios del Terminal.

- iii.- El Reporte de Estado de Hechos emitido por APM debe identificar al funcionario o dependiente asignado para la función de realizar anotaciones por las supuestas paralizaciones, a fin de evitar arbitrariedades en su emisión, lo que no ha sucedido en el presente caso; por lo que dicho reporte no tiene calidad probatoria y no acredita fehacientemente las paralizaciones alegadas por APM.
- iv.- Si bien las Notas de Tarja son documentos legales amparados en la Ley General de Aduanas, ADM ANDINA no cuestiona la función que tienen éstas sino su formalidad, dado que deben ser formuladas conjuntamente con el transportista o su representante, con el responsable de los almacenes aduaneros o con el dueño o consignatario, según corresponda.
- v.- De acuerdo al Protesto Informativo N° PRT-12-0056/2017 emitido por CONSUMARPORT, la descarga fue afectada por hechos previsibles por APM como las fallas y averías de sus equipos, provocándose el incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de la Entidad Prestadora. Adicionalmente, se presentaron el consolidado de tiempos paralizados de treinta y seis (36) horas y cinco (5) minutos, así como el Protesto Informativo N° PRT-12-0058/2017 en el cual se registraron sesenta y siete (67) horas y treinta y uno (31) minutos de paralizaciones atribuibles a APM; correspondiendo que la Entidad Prestadora se responsabilice por las mencionadas paralizaciones.
- vi.- Respecto a los pronunciamientos del Tribunal de OSITRAN citado por APM, estos no sería de aplicación al presente caso, toda vez que corresponden al ingreso tardío de contenedores, los cuales no son aplicables al presente caso al no contarse con un plazo de 48 horas de anticipación para el envío de camiones.
- vii.- APM tiene entre sus responsabilidades implementar medidas que permitan una fluida prestación de sus servicios, dando facilidades en el acceso al terminal, una prestación debida del servicio a través de sus balanzas en las líneas de ingreso sin desperfectos en su maquinaria e infraestructura de acuerdo a su Reglamento de Operaciones; en ese sentido, si APM no cumple con las obligaciones mencionadas, el consignatario no será responsable de asumir el pago del "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada".
- viii.- Agregó que en la medida que el Reglamento de Operaciones establece una compensación entre el tiempo de retraso en las operaciones imputables a APM y los imputables al usuario, siendo que la Entidad Prestadora alega la existencia de paralizaciones imputables a ADM ANDINA ascendentes a veintidós (22) horas, estas deberían ser compensadas con las horas de retraso imputables a APM.



xii.- El Reglamento de Operaciones establece la obligación de compensar entre el tiempo de paralizaciones imputables a APM y el tiempo de paralizaciones imputables al usuario hasta que sea posible, generándose las retribuciones económicas sobre los diferenciales que correspondan; en esa línea, deberían compensarse las veintidós (22) horas atribuidas a ADM ANDINA con las horas de retraso atribuibles a APM según los siguientes documentos:

(c) Consolidado de cuadros por tiempos paralizados de la nave ISLAND BAY, emitido por CANOPUS en el que se reporta un total de treinta y seis (36) horas con cinco (5) minutos de paralizaciones imputables a APM.

(d) El Protesto Informativo M.N. "Island Bay" (PRT-12-0058/2017) emitido por CONSUMARPORT, en el que se conocen sesenta y siete (67) horas con treinta y un (31) minutos imputables a APM.

ix.- El oficio N° 222-2015-SUNAT/600000 de SUNAT dirigido a OSITRAN, señala que el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada tiene carácter indemnizatorio no estando gravado con IGV, por lo que la factura se encuentra mal emitida.

4.- El 01 de setiembre de 2017, 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, reiteró los argumentos esgrimidos en su Resolución N° 1.

5.- Mediante Oficio N° 926-17-TSC-OSITRAN notificado el 29 de noviembre de 2017, la Secretaría Técnica de los Tribunales del OSITRAN remitió a APM un requerimiento de información mediante el cual solicitó a la Entidad Prestadora remitir los documentos "Resumen/Control de Tarja" y "Estado de Hechos" elaborados por su personal en la operación de descarga de la nave ISLAND BAY.

6.- Atendiendo al requerimiento realizado por la Secretaría Técnica, APM remitió la Carta N° 1158-2017-APMT/CL recibida el 06 de diciembre de 2017.

7.- El 12 de diciembre de 2017, se realizó la audiencia de vista de la causa, con la intervención del representante de ADM ANDINA, quedando la causa al voto.

8.- Con fecha 15 de diciembre de 2017, APM presentó escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado en sus escritos anteriores, añadiendo lo siguiente:

i.- Los Reportes de Estados de Hechos de las operaciones de descarga de la nave ISLAND BAY remitidos a la Secretaría Técnica, el 06 de diciembre de 2017, registraron las paralizaciones ocurridas por falta del ingreso de camiones por parte de ADM ANDINA.



- ii.- La falta de camiones afectó el procedimiento de descarga de las diferentes bodegas de la nave. Asimismo, debido a la naturaleza de la carga (granel sólido), ésta no pudo ser depositada en el área operativa de TNM, generando como consecuencia que las horas de trabajo del personal de APM se prolongaran innecesariamente.
- iii.- Las imágenes de control adjuntadas al Protesto Informativo no acreditan la responsabilidad de APM, lo que se condice con lo señalado en el numeral 61 de la Resolución Final del expediente N° 205-17-TSC-OSITRAN, seguido por ALICORP contra APM, en el cual se señala lo siguiente: (...) *En efecto, las imágenes de ubicación GPS adjuntas en dichos correos no muestran ni la fecha ni la hora en la que las mismas fueron capturadas, ni el tiempo de permanencia en una determina ubicación, ni que las demoras en el ingreso de los camiones alegadas por el apelante se hayan originado por actos imputables a APM (...).*
- iv.- ADM ANDINA señaló que existieron variaciones en el plan de operaciones por parte de APM referidas a la prolongación de jornadas, lo que tiene sentido considerando que la falta de camiones generó la prolongación de jornadas y la consecuente variación del Plan de Operaciones.
- v.- ADM ANDINA ha señalado que APM ha elaborado unilateralmente el "Reporte de Estado de Hecho", sin embargo, en diferentes pronunciamientos el OSITRAN ha señalado que dicho documento consigna válidamente la ocurrencia de paralizaciones debido a la falta de camiones durante las operaciones de descarga.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

9.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:

- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 1.
- ii.- Determinar si corresponde que APM realice el cobro de la factura N° 003-58047, emitida por concepto de recargo de compensación de cuadrilla no utilizada.

## III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

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

- 10.- En el presente caso, ADM ANDINA cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas, alegando que las paralizaciones registradas se habían debido a ineficiencias operativas de APM. Asimismo, cuestionó el Reporte de Estado de Hechos y Notas de Tarja en la medida que dichos documentos habían sido emitidos unilateralmente por APM.





- 11.- Por su parte, APM negó que las paralizaciones se hubieran debido a las causas señaladas por ADM ANDINA, alegando que dichas paralizaciones se debieron a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte. Agregó que las paralizaciones que no habían sido atribuibles a APM, no habían sido cobradas.
- 12.- Ahora bien, como se puede apreciar del artículo 33<sup>1</sup> del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:
- Facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura, siempre que estos deriven de la prestación efectiva de servicios brindados por las Entidades Prestadoras.
  - La calidad en que se brinden dichas prestaciones de servicios.
- 13.- En ese sentido, dado que en el presente caso el reclamo del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada requerirá analizar si el servicio fue prestado de manera idónea y consecuentemente si el cobro derivado de dicho servicio fue correctamente realizado, se evidencia que dichos extremos involucran los supuestos de reclamo previstos en los literales a) y c) del artículo 33 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN; los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>2</sup>, así como el literal b) del artículo 2<sup>3</sup> del Reglamento de

<sup>1</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

"Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

- 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  
(...)
- La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.  
(...)

<sup>2</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>3</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

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

- El presente Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y resolución de los reclamos y controversias que tengan su origen en:
  - Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean regulados por OSITRAN;
  - Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean supervisados por OSITRAN.



Reclamos de OSITRAN que señala expresamente que dicho Reglamento rige la atención de los reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras que sean supervisados por OSITRAN. En tal sentido, en concordancia con el artículo 10 del referido Reglamento<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 14.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>6</sup>, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 15.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 de APM, del 07 de agosto de 2017, fue puesta en conocimiento de ADM ANDINA el 07 de agosto de 2017.

c) *Las controversias entre Entidades Prestadoras o entre éstas y los usuarios intermedios;*

d) *El cumplimiento de otras obligaciones legales no incluidas en los literales anteriores y no expresamente asignadas a otros órganos o instancias del OSITRAN.*

*Asimismo regula el procedimiento de arbitraje, en los casos que corresponda.*

<sup>4</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

*"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>5</sup> **Reglamento de Atención y Solución de 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".*

<sup>6</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

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

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



- ii.- El plazo máximo para que ADM ANDINA interponga su recurso de apelación venció el 28 de agosto de 2017.
- iii.- ADM ANDINA presentó su recurso de apelación el 25 de agosto de 2017, dentro del plazo exigido normativamente.
- 16.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (TUO de la LPAG)<sup>7</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 17.- 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

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

- 18.- 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.*

<sup>7</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".*

**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."*

- 19.- 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, trunca y destrunca, entre otros).
- 20.- 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.
- 21.- 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]

- 22.- De otro lado, el cobro por concepto de "Compensación de cuadrilla no utilizada" se encuentra detallado en las notas ampliatorias de la lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>8</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

El recargo aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del Servicio Estándar, de acuerdo al Plan de Operaciones, éste se cancela o se suspende por decisión o responsabilidad de la línea naviera, el consignatario o sus representantes dependiendo del contrato de fletamento. En el caso de la suspensión, se aplicará el recargo cuando éste prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones.

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

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

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

<sup>8</sup> <http://www.apmterminalscaillao.com.pe/images/reglamentos/1957478784.Precios-y-recargos-deotrosservicioso8o72o13.pdf>



*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”.*

[El subrayado y resaltado son nuestros]

- 23.- 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.
- 24.- 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.
- 25.- 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”.*

[El subrayado es nuestro]

- 26.- Asimismo, respecto de 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]

- 27.- Como se verifica del mencionado informe, las áreas técnicas de OSITRAN han precisado que el cobro por concepto de “Compensación de cuadrilla no utilizada” es un recargo que busca que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora.
- 28.- 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.



b) 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.<sup>9</sup>

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

<sup>9</sup> 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. Traducción libre.



contrato le otorga al Concesionario es la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente.

- 33.- En ese sentido, el Contrato de Concesión le otorga a APM la facultad de regular sus actividades como administrador portuario, otorgándole la potestad de emitir sus propias políticas comerciales y operativas para la adecuada operación y funcionamiento del puerto. Así, el artículo 8.13<sup>10</sup> del referido contrato de concesión establece la potestad de la Sociedad Concesionaria de presentar, para la aprobación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), su Reglamento de Operaciones del Terminal Norte Multipropósito y otros reglamentos que correspondan de acuerdo a las competencias de la APN.
- 34.- De acuerdo al referido Reglamento de Operaciones de APM, la Entidad Prestadora es la responsable de la planificación, coordinación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados a las operaciones desarrolladas en el Terminal Portuario, como se aprecia a continuación:

*"Artículo 9°.- La Gerencia del Área de Operaciones de APM TERMINALS es la responsable de la planificación, coordinación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados a las operaciones que se desarrollan en el Terminal Portuario, verificando el estricto cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento."*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 35.- Siendo así, se evidencia que la Entidad Prestadora no solo tiene facultad de regular sus propias actividades, sino también la responsabilidad de controlar todos los aspectos relacionados a las operaciones que se desarrollan en el Terminal portuario, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

c) Sobre el cobro de la factura N° 003-58047

- 36.- Como se ha señalado, ADM ANDINA indicó que durante la descarga de la nave ISLAND BAY no se presentaron paralizaciones que le fueran atribuibles, sosteniendo que la demora en el envío de camiones se habrían debido a la existencia de ineficiencias y dificultades para el acceso de sus vehículos al Terminal Portuario y las paralizaciones provocadas por APM.
- 37.- Al respecto, APM negó que las paralizaciones y demoras en las tareas de descarga de la nave se hubieran debido a los factores alegados por ADM ANDINA, señalando que la causa de las paralizaciones habría sido la falta de envío de camiones por parte del apelante; agregando que las paralizaciones atribuibles a APM no habrían sido cobradas.

<sup>10</sup> Contrato de Concesión de APM

"8.13. Asimismo, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá presentar a los tres (3) meses contados desde la Fecha de Suscripción de los Contratos, para la aprobación de la APN los siguientes documentos:

- Reglamento de Operaciones del Terminal Norte Multipropósito.
- Otros reglamentos que correspondan de acuerdo a las competencias de la APN".





- 38.- De acuerdo con lo expuesto en los párrafos precedentes, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones efectivamente se suspendan o paraliquen por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
- 39.- En atención a ello, mediante Oficio N° 926-17-TSC-OSITRAN, notificado el 29 de noviembre de 2017, la Secretaría Técnica del Tribunal requirió a APM la remisión de los documentos denominados "Reportes de Estado de Hechos" elaborados durante las operaciones de descarga de la nave ISLAND BAY, referidos a la mercadería de ADM ANDINA.
- 40.- Si bien mediante Carta 1158-2017-APMTC/CL de fecha 06 de diciembre de 2017, APM remitió un (1) disco compacto, señalando haber cumplido con lo solicitado; no obstante, de la verificación de los documentos remitidos se advierte que APM envió lo siguiente: a) la comunicación mediante correo electrónico del plan de trabajo de fecha 15 de marzo de 2017 de la Nave Island Bay, b) el reporte final de operaciones en formato excel, correspondiente a las operaciones llevadas a cabo el día 16 al 21 de marzo de 2017, en las bodegas N° 1, 2, 3, 4 y 5, el cual no cuenta con firma de operario alguno, el cual ya había sido adjuntado a su Resolución N° 1; y, finalmente c) los estados de hechos en formato Excel de las operaciones del día 16 al 21 de marzo de 2017, de las bodegas N° 1, 2 y 3 de la nave mencionada anteriormente, los cuales tampoco cuentan con firma de operario alguno.
- 41.- En ese sentido, se evidencia que APM no cumplió con remitir la documentación solicitada por la Secretaría Técnica, esto es, el "Resumen/Control de Tarja", y los "Estados de Hechos" elaborados durante las operaciones de descarga.
- 42.- Cabe recordar que el "Resumen/Control de Tarja", así como los "Estados de Hechos" son documentos emitidos por la entidad prestadora conforme a los procedimientos establecidos para el retiro de mercancías (PRO 107<sup>11</sup>), los mismos que si cuentan con la firma del operario de APM encargado. Asimismo, cabe precisar que los tiempos de paralización por falta de camiones son registrados en el documento denominado "Notas de Tarja", emitido por la Entidad Prestadora y firmado por el tarjador, el cual se constituye en un documento en el que se consigna y se deja registro de las paralizaciones ocurridas en las operaciones de descarga.
- 43.- Dichos documentos resultan necesarios para demostrar si las paralizaciones materia de reclamo resultaban atribuibles o no a ADM ANDINA; no obstante, estos documentos no han sido presentados por la Entidad Prestadora pese a haberseles requerido mediante el referido Oficio N° 926-17-TSC-OSITRAN, notificado el 29 de noviembre de 2017.

<sup>11</sup> <https://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1536423929PRO-107-DESCARGA-Y-DESPACHO-DE-GRANEL-SOLIDO-CON-CLAMSHELL.pdf>  
revisado con fecha 23 de octubre de 2017.



- 44.- En ese sentido, se verifica que APM no ha cumplido con acreditar con medio probatorio alguno que las veintidós (22) horas de paralizaciones materia de cobro mediante la factura N° 003-58047, efectivamente resultaron atribuibles a ADM ANDINA.
- 45.- Cabe resaltar que la carga de la prueba de acreditar la existencia de las paralizaciones y que estas resultaban fehacientemente de responsabilidad del usuario (ADM ANDINA) recaía en la Entidad Prestadora; atendiendo a que era ésta quien se encontraba en mejor posición de demostrarlo, al estar las operaciones bajo su control y manejo.
- 46.- En este punto, debe recordarse que el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada aplica cuando las paralizaciones ocurridas en las operaciones de descarga son responsabilidad del usuario del servicio portuario, conforme a lo señalado en la lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos" de APM reseñado en el párrafo 22 de la presente resolución, lo que no ha quedado acreditado en el presente procedimiento administrativo de acuerdo a lo señalado en los párrafos anteriores.
- 47.- Teniendo en consideración que no ha quedado acreditada que la existencia de las paralizaciones señaladas por APM en la descarga de la nave ISLAND BAY resulten atribuibles a ADM ANDINA; corresponde dejar sin efecto el cobro de la factura N° 003-58047.
- 48.- Finalmente, en cuanto al extremo del reclamo referido a que la factura N° 003-58047 estaría incluyendo el cobro del IGV, cabe señalar que en la medida que se ha determinado que no corresponde el cobro del recargo de compensación de cuadrilla no utilizada, dejándose sin efecto la indicada factura; carece de objeto emitir un pronunciamiento al respecto.

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<sup>12</sup>;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0276-2017, y, en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. contra

<sup>12</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

**"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables**

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

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

**"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia**

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".



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° 0222-2027-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto al cobro de la factura N° F003-58047, emitida por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, dejando sin efecto su cobro.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a la empresa ADM ANDINA PERÚ S.R.L. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

**CUARTO.- DISPONER** la publicación de la presente resolución en la página web institucional: [www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe).

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

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta

**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS**