



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

Organismo Supervisor de la
Inventarización, Estimatoria de
Fletes y Tarifas de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 234-2018-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 234-2018-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/0446-2018

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 31 de julio de 2019

SUMILLA: *Corresponde revocar la resolución recurrida, al no haberse acreditado que la Entidad Prestadora haya cumplido con remitir al usuario un nuevo Plan de Operaciones luego de modificarse la fecha y hora de inicio de las operaciones de descarga; no correspondiendo el cobro por concepto de Recargo por Cuadrilla No Utilizada.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. (en adelante, ADM o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0446-2018 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o entidad prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES:

1.- Mediante correo electrónico de fecha 18 de octubre de 2018, ADM presentó un reclamo ante APM, solicitando se deje sin efecto el cobro de la factura N° 003-92637, emitida por concepto de Recargo por Cuadrilla No Utilizada y que asumiera la responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a su mercancía. Al respecto argumentó lo siguiente:

- Respecto del cobro de la Factura N° 003-92637

i.- El 18 de julio de 2018 a las 23:23 horas, APM les remitió el Plan de Trabajo correspondiente a la nave "Filia Glory" mediante correo electrónico, estableciendo como tiempo estimado para la operación de descarga 8 jornadas de trabajo con 18 cuadrillas; habiéndose programado el inicio de las operaciones para el día 19 de julio de 2018 a las 23:00 horas.



- ii.- Con fecha 19 de julio de 2018 a las 13:07 horas, luego del correo electrónico enviado por su Agente Marítimo CANOPUS a APM, tomaron conocimiento de que el inicio de las operaciones de descarga de la nave fue retrasado para el 20 de julio a las 7:00 horas por causas imputables a APM.
- iii.- El 20 de julio de 2018 a las 10:03 horas, se dio inicio a las operaciones de descarga de la nave Filia Glory, las cuales finalizaron el 23 de julio de 2018 a las 6:00 horas.
- iv.- No aceptan el concepto facturado debido a que las paralizaciones en las operaciones de descarga no fueron ocasionadas por responsabilidad de ADM, sino de APM, pues no recibieron comunicación alguna por parte de APM informándoles acerca de la modificación del inicio de la operación de descarga, ni la existencia de un nuevo Plan de Operaciones.
- v.- En el Reporte Final de Operaciones de APM se indicó que las operaciones de descarga iniciaron el 20 de julio de 2018 a las 10:03 horas y, no conforme fue programado inicialmente, esto es, once (11) horas antes.
- vi.- Mediante el Protesto Informativo M.N. "Filia Glory" (Expediente N° 15043) emitido por Controles Supervisiones Marítimas Portuarias JLF S.A.C. (CONSUMARPORT), presentado a la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao el 24 de julio de 2018, se informó de paralizaciones atribuibles a APM registradas durante las jornadas de trabajo de la nave Filia Glory.
- vii.- La factura se encuentra mal emitida, en la medida que contraviene lo dispuesto en el artículo 1 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas, el cual no considera al recargo como un supuesto gravado con dicho impuesto.
 - Respecto de los daños y pérdidas por contaminación de la mercadería
- viii.- El 18 de julio de 2018 arribó al Puerto del Callao la nave Filia Glory con la finalidad de efectuar la descarga de 34 279.561 TM de maíz a granel y 10 928.624 de frijol de soya a granel para ADM, así como 3 000.00 TM de maíz a granel para AVIVEL S.A.C.
- ix.- Durante las operaciones de descarga de la mercadería correspondiente a ADM, por negligencia del personal de APM, se derramó dicho producto tanto en la cubierta de la nave, como en muelle; ocurriendo que fueron barridos y depositados en 13 bolsones maíz con un peso de 13.00 TM y en 5 bolsones frijol de soya con un peso de 7.960 TM.
- x.- La mercadería entregada en los bolsones fue afectada por la presencia de partículas extrañas, por lo que no se encuentran aptas para el consumo humano



y, por ende, para ser comercializadas, habiéndoseles perjudicado económicamente con ello.

- xi.- Asimismo, luego de culminado el despacho de los silos, se detectó un faltante consistente en 297.931 TM de maíz a granel.
- 2.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 14 de noviembre de 2018, APM declaró infundado el reclamo presentado por ADM, en base a los siguientes argumentos:
- Respecto del cobro de la Factura N° 003-92637
 - i.- De acuerdo con lo dispuesto en la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos, APM se encuentra facultada a cobrar los recargos por los servicios prestados a la nave, dentro de los cuales se encuentra comprendido el "recargo por compensación por cuadrilla no utilizada".
 - ii.- El recargo por compensación de cuadrilla no utilizada se aplica al usuario cuando APM comprueba que durante el desarrollo de las operaciones de la nave, estas se perjudican por causas ajenas a la responsabilidad de APM.
 - iii.- De acuerdo al Plan de Trabajo correspondiente a la nave Filia Glory, APM programó que la operación de descarga se realizará en 8 jornadas de trabajo con 18 cuadrillas; no obstante, de la revisión de las operaciones se advierte que esta se prolongó 9 horas, utilizándose una jornada adicional con 4 cuadrillas.
 - iv.- La mercadería de ADM fue transportada en las bodegas N° 1, 2, 3, 4 y 5 de la nave Filia Glory; no obstante, las bodegas 1, 2, 4 y 5 fueron compartidas con otros consignatarios, por lo que únicamente se analizaron las demoras por falta de camiones relacionadas con la bodega N° 3, respecto de la cual se descargó mercadería del usuario exclusivamente.
 - v.- APM dejó constancia de las paralizaciones ocurridas durante la operación de descarga mediante las Notas de Tarja, en la cual registró 14 horas y 26 minutos de paralizaciones por la falta de camiones.
 - vi.- El protesto informativo elaborado por CONSUMARPORT, en el cual se habría registrado paralizaciones imputables a APM, no cuenta con firma del representante de la citada empresa o de la Entidad Prestadora. Asimismo, no constituye prueba fehaciente de la existencia de las presuntas demoras, pues tampoco fueron registradas en las Notas de Tarja.
 - vii.- Asimismo, aun cuando se hubieran acreditado las demoras registradas por CONSUMARPORT, estas no resultan imputables a APM en la medida que resultaron necesarias para la prestación del servicio, como por ejemplo es el caso del ingreso del cargador frontal o la movilización de los equipos.



viii.- El recargo por compensación por cuadrilla no utilizada se encuentra vinculado a la compensación por la asignación de personal, lo cual se relaciona directamente con la contraprestación de una operación, por lo que corresponde que se encuentre gravado con IGV.

• Respecto de los daños y pérdidas por contaminación de la mercadería

ix.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1321 del Código Civil, APM resulta responsable de los daños alegados siempre y cuando sean consecuencia inmediata y directa de la inejecución de alguna de sus obligaciones; correspondiendo la carga de probar los referidos daños al usuario de conformidad con lo previsto en los artículos 1331 del Código Civil y el 196 del Código Procesal Civil.

x.- ADM pretende atribuir responsabilidad a APM por un presunto faltante en su mercadería, para lo cual presentó un protesto informativo remitido por CONSUMARPORT a la Capitanía de Guardacostas del Callao. De la revisión de dicho documento, se advierte que se señaló que la nave Filia Glory tenía manifestado que transportaba 34 279.561 TM de maíz a granel y 10 928.624 de frijol de soya a granel para ADM y que al momento de la descarga se detectó una diferencia entre la mercadería manifestada y la descargada.

xi.- Si la descarga fue menor a la cantidad manifestada, ello indica que el faltante era de origen, ocurriendo que mediante el referido Protesto Informativo se atribuye responsabilidad por el faltante a los armadores y/o fletadores y/o al capitán de la nave.

xii.- Asimismo, en el documento denominado Reporte Final de Cantidades Descargadas emitido por CONSUMARPORT también se consignó que el faltante en la mercadería de ADM se detectó entre la carga manifestada y la descargada en el Terminal Portuario.

xiii.- En cuanto al derrame del producto de ADM en muelle, si bien en el Protesto Informativo elaborado por CONSUMARPORT se consignó que se produjo el referido derrame, y que APM recogió y colocó en bolsones la mercadería, la cual presentaba partículas extrañas que no resultaban aptas para el consumo humano; cabe indicar que CONSUMARPORT es una empresa dedicada a la supervisión e inspección de operaciones logísticas, y no una empresa que realice análisis especializados y cuente con la capacidad de determinar si la mercadería es apta para el consumo humano.

3.- El 4 de diciembre de 2018, ADM interpuso recurso de apelación contra la Resolución N°1 únicamente respecto del extremo que declaró infundado su reclamo referido a que se



deje sin efecto el cobro de la factura N° 003-92637 emitida por concepto de Recargo por Cuadrilla No Utilizada, manifestando lo siguiente:

- i.- El 18 de julio de 2018 a las 23:23 horas, APM le remitió el Plan de Trabajo correspondiente a la nave "Filia Glory" mediante correo electrónico, estableciendo como tiempo estimado para la operación de descarga 8 jornadas de trabajo con 18 cuadrillas; habiéndose programado el inicio de las operaciones para el día 19 de julio de 2018 a las 23:00 horas.
- ii.- Con fecha 19 de julio de 2018 a las 13:07 horas, luego del correo electrónico enviado por su Agente Marítimo CANOPUS a APM, tomaron conocimiento de que el inicio de las operaciones de descarga de la nave fue retrasado para el 20 de julio a las 7:00 horas por causas imputables a APM.
- iii.- El 20 de julio de 2018 a las 10:03 horas, se dio inicio a las operaciones de descarga de la nave Filia Glory, las cuales finalizaron el 23 de julio de 2018 a las 6:00 horas.
- xii.- No aceptan el concepto facturado debido a que las paralizaciones en las operaciones de descarga no fueron ocasionadas por responsabilidad de ADM, sino de APM, pues no recibieron comunicación alguna por parte de APM informándoles acerca de la modificación en el inicio de la operación de descarga, ni de la existencia de un nuevo Plan de Operaciones.
- iv.- Los cambios efectuados al Plan de Trabajo y la falta de comunicación de la modificación ocasionaron el retraso en el envío de sus camiones.
- v.- La factura se encuentra mal emitida, toda vez que contraviene lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas, el cual no considera al recargo como un supuesto gravado con dicho impuesto; debiendo considerarse lo previsto en el artículo 1242 del Código Civil y los Oficios N° 22-2015-SUNAT/600000, 251-9612.000 y 110-2005-SUNAT/2B0000 emitidos por la SUNAT.
- vi.- El Reglamento de Operaciones de APM versión N° 4.1.9, regulaba la compensación de los tiempos de retraso cuando ocurrían paralizaciones atribuibles al Concesionario, disponiendo que se compensaban entre si hasta que fuera posible con los hechos imputables al usuario. No obstante, el actual Reglamento de Operaciones de la Entidad Prestadora no regula la posibilidad de compensar, único mecanismo mediante el cual APM asume responsabilidad por las paralizaciones que le eran imputables. En tal sentido, como usuario ADM se encontraría supeditado a lo que disponga la Entidad Prestadora, pues ya no puede solicitar resarcimiento alguno por el incumplimiento de APM en la prestación de los servicios.



- 4.- El 27 de diciembre de 2018, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando en sus alegatos los argumentos esgrimidos a lo largo del procedimiento.
- 5.- El 11 de julio de 2019 se llevó a cabo la audiencia de vista de la causa, a la cual asistieron las representantes de APM y ADM, quienes procedieron a dar su informe oral, quedando la causa a voto.
- 6.- El 16 de julio de 2019, APM presentó su escrito de alegatos finales reiterando los argumentos esgrimidos a lo largo del procedimiento; agregando lo siguiente:
 - i.- La modificación en la hora de inicio de las operaciones establecida en el Plan de Trabajo no genera la anulación de la factura, pues en el Plan de Trabajo se incluyen horas referenciales, pues estas pueden variar según las operaciones, ocurriendo que APM en su calidad de administrador portuario se encuentra facultado de realizar modificaciones al Plan de Trabajo, siempre que las comunique a los usuarios.
 - ii.- En el caso en concreto, la nave FILIA GLORY varió su hora de ingreso debido al atraque de la nave ULTRA TRUST, la cual tenía una orden de prelación preferente para su atraque respecto de la nave FILIA GLORY, por lo que si bien se evidencia existió un retraso en el atraque de la nave de la reclamante, en ningún momento se alteró su prioridad.
 - iii.- APM comunicó a ADM sobre el retraso en el inicio de las operaciones mediante su sistema "Berthing's". Asimismo, APM organiza juntas operativas diarias en la cuales comunica la asignación de amarraderos y las posibles variaciones en la hora de ingreso de las naves.
 - iv.- El retraso en el inicio de las operaciones no generó cobro alguno por cuadrillas, ocurriendo que las horas por compensar se contabilizaron a partir de iniciada la descarga.
 - v.- ADM no ha señalado en que modo el retraso en el inicio de las operaciones pudo afectar su programación en el envío de camiones.
 - vi.- APM compensó las demoras imputables a ADM y las que le eran imputables a ellos en su condición de Entidad Prestadora; no obstante, el usuario está considerando como demoras imputables a APM aquellas propias a la ejecución de la operación.
- 7.- Mediante Oficio N° 246-2019-STO-OSITRAN, la Secretaría técnica requirió a APM presentar el documento a través del cual informó al usuario el Plan Final de Operaciones correspondiente a la nave FILIA GLORY. El 25 de julio de 2019, APM



presentó un escrito señalando que adjuntaba el correo electrónico mediante el cual informó a ADM el Plan de Operaciones para la referida nave.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 8.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución N° 1 de APM.
 - ii.- Determinar si corresponde que ADM pague la Factura N° 003-92637 por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 9.- En el presente caso, ADM cuestionó el cobro por concepto de cuadrillas no utilizadas alegando que el inicio de las operaciones de descarga programado por APM fue retrasado, ocasionando una variación en el Plan de Operaciones, no habiéndosele comunicado sobre el referido retraso ni sobre un nuevo Plan de Operaciones. Agregó que existieron paralizaciones imputables a la Entidad Prestadora.
- 10.- Por su parte, APM alegó que las paralizaciones en las operaciones de descarga se habrían debido a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte.
- 11.- En atención a los argumentos expuestos por las partes a lo largo del presente procedimiento, los cuales se refieren a si existió o no alteración de la jornada de trabajo acordada por las partes en el respectivo Plan de Operaciones; corresponderá a este Tribunal analizar si el servicio estándar efectivamente se prestó o no conforme a lo previsto en el señalado Plan de Operaciones; siendo ello relevante a efectos de determinar la pertinencia o no del cobro del recargo cuestionado.
- 12.- Cabe recordar que el artículo 2º del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en lo sucesivo, el Reglamento), indica expresamente que dicho Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y solución 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 reguladas y supervisadas por OSITRAN.
- 13.- En ese sentido, el artículo 33³ del mismo Reglamento dispone que los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:

³ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN



- i) Facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura.
- ii) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.

14.- Siendo así, dado que en el presente caso, se requerirá analizar la prestación del servicio en atención a lo acordado por las partes en el Plan de Operaciones, a efectos de determinar la pertinencia del cobro del recargo; 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 APM², así como el literal b) del artículo 2³ del Reglamento de 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 Reglamento⁴, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

15.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de

"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."

² 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".

³ Reglamento de Reclamos de OSITRAN

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

- 1.- 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:
 - a) Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean regulados por OSITRAN;
 - b) Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean supervisados por OSITRAN.
 - 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.

⁴ Reglamento de Reclamos de 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".

⁵ Reglamento Reclamos de APM

"2.1.2 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.



Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁶, 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.

- 16.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 materia de impugnación fue notificada a ADM el 14 de noviembre de 2018.
 - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que ADM interponga el recurso de apelación venció el 5 de diciembre de 2018.
 - iii.- ADM presentó el recurso de apelación el 4 de diciembre de 2018, es decir, dentro del plazo legal.
- 17.- De otro lado, como se evidencia del recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y valoración de los hechos, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)⁷.
- 18.- 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

- 19.- Mediante el recurso de apelación, ADM únicamente cuestionó la Resolución N° 1 emitida por APM en el extremo que declaró infundado su reclamo referido a que se deje sin efecto el cobro de la factura N° 003-92637 emitida por concepto de Recargo por Cuadrilla No Utilizada, por lo que no corresponderá analizar el extremo del reclamo referido a presuntos daños y pérdidas por contaminación a su mercadería alegados.

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”.

⁶ 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”.*

⁷ TUO de la LPAG

“Artículo 220.- 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 el acto al superior jerárquico.”



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

- 20.- 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."

- 21.- 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).
- 22.- 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.
- 23.- 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]



- 24.- Por 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"⁸. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada"

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

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

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

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

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

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

- 25.- 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.
- 26.- 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

⁸ <http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicioso8072013.pdf>



establecer la relación contractual; en el presente caso, que no se utilice un personal asignado para el servicio solicitado.

- 27.- 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]

- 28.- Asimismo, respecto a la facultad de APM para requerir el referido cobro señaló lo siguiente:

"(...) el Concesionario se encuentra facultado a realizar un cobro por concepto de recargo por "Compensación de cuadrilla no utilizada" en tanto se verifique que el despacho de la carga ha sido interrumpido por decisión o responsabilidad del usuario y no por causas imputables al Concesionario."

[El subrayado es nuestro]

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

- 30.- 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**

- 31.- 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]

32.- 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]

33.- 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.⁹

34.- 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

⁹ 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.



otro modo, lo que el Contrato le otorga al Concesionario es la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

- 35.- Con relación a la obligación de las Entidades Prestadoras de brindar información a sus usuarios, el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público³⁰ establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

"Artículo 5.- Principios que regulan la relación de las Entidades Prestadoras los Usuarios de las ITUP.

... la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de los servicios que se brindan como consecuencia de la explotación de las ITUP está regida por los siguientes principios:

a) Transparencia.- El Usuario debe tener pleno acceso a toda la información relevante sobre los servicios brindados por las Entidades Prestadoras y sus condiciones, que resulte imprescindible para el adecuado uso de los servicios portuarios..."

Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-

Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen los siguientes derechos:

a) A la información

Los Usuarios deben recibir información necesaria, adecuada, veraz, oportuna y detallada sobre los servicios que las Entidades Prestadoras prestan a fin de poder utilizarlos integralmente".

- 36.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurrido los hechos, señala en su artículo 7 que *"es responsabilidad de APM Terminals: planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las Es responsabilidad de APMTC planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión"*.

- 37.- En los artículos 60 y 62 del mencionado Reglamento de Operaciones se establece:

"Artículo 60.- APMTC coordinará con los Usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas autorizadas por APMTC que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise dichas labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones, cuando atendiendo a la operación su participación sea necesaria."

³⁰ aprobado a través de la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.



"Artículo 62.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos de APMTC para las operaciones que sean solicitadas por los Usuarios.

Contempla las siguientes acciones de cargo de APMTTC:

a) Planear y coordinar con los Usuarios las disposiciones para el desarrollo de las operaciones por Nave.

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

c) Planear la asignación de amarraderos.

d) Planear la cantidad de equipos, cuadrillas de estibadores y determinar el número de jornadas a emplear para cada Nave en base a la información que el usuario debe remitir de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento. La cantidad de jornadas que tomará la operación puede variar de acuerdo a las condiciones de estiba y de la Carga que se adviertan durante las operaciones, así como de las condiciones de la nave y de las grúas de la misma.

e) Planear la asignación de zonas de almacenamiento.

f) Programar la recepción y el despacho de la Carga."

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

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

40.- El derecho de acceder a información de los usuarios es de suma importancia, toda vez que les permite efectuar un cálculo adecuado y certero sobre los tiempos y costos en los que tendrá que incurrir al realizar operaciones dentro de la cadena logística portuaria. Por tal razón, dicha información resultaría útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y que les permitan maximizar sus beneficios, evitando así, incurrir en sobrecostos no esperados.

41.- En este orden de ideas, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, determine la forma en que dichas operaciones serán llevadas a cabo, lo que deberá ser informado al usuario de manera oportuna, con la finalidad de que este último, en virtud del derecho de información que ostenta, tome conocimiento del alcance del servicio que recibirá, así como de las obligaciones que



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

Sobre el cobro de la factura N° 003-92637

- 42.- El en presente caso, ADM ha indicado que no procedería el cobro del referido recargo, debido a que APM retrasó el inicio de las operaciones de descarga de la nave FILIA GLORY, no habiéndole informado sobre el referido retraso ni remitido un nuevo Plan de Operaciones.
- 43.- Por su parte, APM señaló que el inicio en las operaciones se retrasó debido a que la nave FILIA GLORY modificó su hora de ingreso al Terminal Portuario como consecuencia de que la nave ULTRA TRUST atracara antes, pues tenía una orden de prelación preferente para su atraque respecto de la nave FILIA GLORY, lo cual le fue informado al usuario. Agregó que ADM no señaló en qué modo el retraso en el inicio de las operaciones pudo afectar su programación en el envío de camiones.
- 44.- Asimismo, APM indicó que durante la operación de descarga de la nave FILIA GLORY hubo paralizaciones por 14 horas y 26 minutos consecuencia de la falta de vehículos de transporte que debió enviar el usuario para el retiro de su carga, por lo que el cobro del recargo de cuadrillas no utilizadas estuvo justificado.
- 45.- Sobre el particular, el artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN prescribe que en los reclamos relacionados con facturación, información e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que los servicios se brindaron de conformidad con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
- 46.- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones se alteraran por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
- 47.- Cabe recordar que el Reglamento de Operaciones de APM versión 6, define al Plan de Operaciones como el: "Documento mediante el cual se detallan las actividades específicas que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una Nave, en base a la información provista por el Agente Marítimo y a lo coordinado en la Junta Pre Operativa."
- 48.- En ese entendido, el Plan de Operaciones es el documento elaborado por la Entidad Prestadora en el cual se detallan de forma específica, todas las actividades de una operación de carga o descarga, convirtiéndose en el documento que determina la actuación, tanto de la Entidad Prestadora como del usuario, durante la ejecución del servicio portuario.



- 49.- En el presente caso, se verifica que de acuerdo con el Plan de Operaciones correspondiente a la nave FILIA GLORY remitido mediante correo electrónico a ADM el 18 de julio de 2018 a las 23:23 horas, las operaciones de descarga iniciaban el 19 de julio de 2018 a las 23:00 horas.
- 50.- No obstante, APM ha reconocido que la nave FILIA GLORY varió su ingreso al Terminal Portuario, por lo que las operaciones de descarga iniciarían recién el 20 de julio de 2018 a las 7:00 horas, es decir, 8 horas después de la hora que se había programado.
- 51.- Cabe recordar que la Entidad Prestadora es responsable de ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones teniendo la potestad de modificarlo de acuerdo a las circunstancias que presente cada operación. No obstante, el usuario en virtud al derecho a la información que le asiste, tiene derecho a ser informado oportunamente por el Concesionario sobre la forma en que llevará a cabo la operación portuaria y también sobre cualquier circunstancia que altere el servicio prestado.
- 52.- En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se iba a ejecutar conforme a lo planificado, correspondía a APM acreditar que cumplió con su obligación de informar al usuario las nuevas condiciones que iban a presentarse con la finalidad de que éste tome conocimiento de dichas condiciones de descarga a fin de tener la posibilidad de organizar la cantidad y frecuencia de camiones a enviar, a efectos de que la atención de la descarga se realice sin contratiempos evitando incurrir en el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.
- 53.- En efecto, considerando que el inicio de las operaciones de descarga había sido retrasado, APM estaba en la obligación de comunicar a ADM la modificación de la nueva fecha y hora del inicio de la descarga; así como también el nivel de descarga de la operación, el tonelaje a movilizar, las bodegas a atender y cuadrillas de estibadores a utilizar por jornada; condiciones que iban a alterarse como consecuencia de la modificación en el inicio de la fecha y hora descarga.
- 54.- En ese sentido, APM debió informar al usuario acerca de las nuevas condiciones en las cuales se llevaría a cabo la descarga de la nave FILIA GLORY, remitiéndole un nuevo Plan de Operaciones.
- 55.- En atención a ello, mediante Oficio N° 246-2019-STO-OSITRAN¹¹, la Secretaría Técnica de este Tribunal requirió a APM presentar el documento a través del cual informó al usuario el Plan Final de Operaciones correspondiente a la nave FILIA GLORY; ocurriendo que el 25 de julio de 2019, la Entidad Prestadora presentó un escrito señalando que adjuntaba nuevamente el correo electrónico mediante el cual informó a ADM el Plan de Operaciones para la referida nave, en el cual si bien se consignaba que el inicio de las operaciones sería el 19 de julio de 2018 a las 23:10



- horas, el ataque de la referida nave fue modificado por razones íntegramente operativas.
- 56.- No obstante, de la revisión del correo electrónico adjuntado no se verifica que APM haya cumplido con remitir a ADM un nuevo Plan de Operaciones como consecuencia de la referida modificación en la fecha y hora del inicio de las operaciones de descarga de la nave FILIA GLORY.
- 57.- En consecuencia, del expediente administrativo no se advierte que la Entidad Prestadora haya presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con su obligación de informar al usuario de un nuevo plan de Operaciones como consecuencia de la modificación en la fecha y hora del inicio de las operaciones de descarga.
- 58.- Cabe resaltar que si bien ADM es un usuario que conoce la operatividad portuaria, por lo que eventualmente podría determinar cuál sería el nivel de descarga adecuado, y en virtud de ello disponer una frecuencia determinada de camiones; también es cierto que en su calidad de usuario se encuentra supeditado a las decisiones operativas que determine APM y a la información que le envíe.
- 59.- En atención a lo expuesto, teniendo en consideración que la Entidad Prestadora incumplió el Plan de Operaciones al haber iniciado las operaciones de descarga 8 horas después de lo que tenía programado, y no acreditó haber informado las modificaciones que realizó a ADM mediante el envío de un nuevo Plan de Operaciones, no corresponde el cobro de la factura N° 003-92637 emitida por el recargo de compensación de cuadrilla no utilizada.
- 60.- Consecuentemente, corresponde revocar la Resolución N° 1 emitida por APM y, en consecuencia, dejar sin efecto el cobro del recargo de compensación de cuadrilla no utilizada recogido en la factura N° 003-92637.

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 OSITRAN¹²;

¹² 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.

Para 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

OSITRÁN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 236-2017-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

SE RESUELVE:

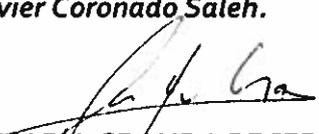
PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0446-2018, y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por **ADM ANDINA PERÚ S.R.L.** contra **APM TERMINALS CALLAO S.A.**, respecto del cobro de la factura N° 003-92637, emitida por el recargo de compensación 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.

Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Roxana María Irma Barrantes Cáceres y Francisco Javier Coronado Saleh.


ANA MARÍA GRANDA BECERRA
Vicepresidenta

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