



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 136 -2017-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 136-2017-TSC-OSITRAN
APELANTE : SUCDEN PERÚ S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMNALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en los expedientes N°
APMTC/CL/321-2017, APMTC/CL/322-2017 y
APMTC/CL337-2017.

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de agosto de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la resolución que declaró infundado el reclamo, en la medida que está acreditado que los sobrecostos generados resultan imputables a la Entidad Prestadora.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por SUCDEN PERÚ S.A. (en adelante, SUCDEN o el apelante) contra la decisión contenida en la Resolución N° 1 emitida en los expedientes N° APMTC/CL/321-2017, APMTC/CL/322-2017 y APMTC/CL/337-2017 por APM TERMNALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

En relación al expediente N° APMTC/CL/321-2017

- 1.- El 3 de agosto de 2017, SUCDEN interpuso reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los sobrecostos en que incurrió por concepto de *Demurrage*¹. Al respecto, señaló lo siguiente:
 - i.- Con fecha 10 de abril de 2017 a las 9:38 horas, arribó al Terminal Portuario la nave BALSA 87, la cual inició operaciones de descarga a las 16:55 horas del mismo día según el detalle contenido en los Estados de Hechos de la nave.

¹ *Demurrage*: Penalidad aplicable por exceder el término o período de gracia permitido para la carga/descarga de mercancías en contenedores. Definición que figura en <http://www.inter-cargo.com/Spanish/glosario.asp> (página web visitada el 30/04/2018).

- ii.- No obstante, de acuerdo con la liquidación por concepto de demoras (*laytime*), se consignaron 4 días, 21 horas y 25 minutos de retraso, debido a que la referida nave habría permanecido más tiempo del previsto en el Terminal Portuario.
- iii.- El referido retraso fue ocasionado única y exclusivamente por causas atribuibles a APM, en concreto, la Entidad Prestadora brindó un servicio deficiente al no cumplir con los niveles de productividad para la atención de la carga, según lo establecido en el anexo 3 ("Niveles de servicio y productividad") del Contrato de Concesión.
- iv.- En caso de carga fraccionada, el Contrato de Concesión establece que se deberán descargar dos mil cuatrocientos (2 400) toneladas por día por nave; por lo que de forma diligente SUCDEN procedió a contratar la utilización de la nave considerando únicamente que se descargarían mil quinientas (1 500) toneladas, de modo que se tenga un margen de tiempo para cualquier imprevisto que pudiese afectar la productividad de la Entidad Prestadora.
- v.- Si APM hubiera cumplido con atender a la nave Balsa 87 a un ritmo que garantizara la descarga de al menos mil quinientas (1 500) toneladas por día, la operación de descarga habría concluido en únicamente 3 días y 8 horas y no habría incurrido en horas de demora.
- vi.- APM podría intentar deslindar responsabilidad respecto de la demora en la atención de la descarga de la mercadería de la nave Balsa 87 señalando que las causas de la demora son atribuibles al usuario, toda vez que en los Estados de Hechos se han consignado paralizaciones por falta de camiones; sin embargo, ello no es imputable a SUCDEN, en la medida que APM resulta responsable de la congestión vehicular existente, la cual se origina dentro del Terminal Portuario.

En relación al expediente N° APMTC/CL/322-2017

- 2.- El 3 de agosto de 2017, SUCDEN interpuso reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los sobrecostos en que incurrió por concepto de *Demurrage*. Al respecto, señaló lo siguiente:
 - i.- Con fecha 12 de mayo de 2017 a las 20:25 horas, arribó al Terminal Portuario la nave Balsa 88, la cual inició operaciones de descarga a las 2:15 horas del 13 de mayo de 2017 según el detalle contenido en los Estados de Hechos.
 - ii.- No obstante, de acuerdo con la liquidación por concepto de demoras (*laytime*), se consignaron 3 días, 5 horas y 34 minutos de retraso, debido a que la referida nave habría permanecido más tiempo del previsto en el Terminal Portuario.
 - iii.- El referido retraso fue ocasionado única y exclusivamente por causas atribuibles a APM, en concreto, la Entidad Prestadora brindó un servicio deficiente al no cumplir con los

niveles de productividad para la atención de la carga, según lo establecido en el anexo 3 ("Niveles de servicio y productividad") del Contrato de Concesión.

- iv.- En caso de carga fraccionada, el Contrato de Concesión establece que se deberán descargar dos mil cuatrocientos (2 400) toneladas por día por nave; por lo que de forma diligente SUCDEN procedió a contratar la utilización de la nave considerando únicamente que se descargarían mil quinientas (1 500) toneladas, de modo que se tenga un margen de tiempo para cualquier imprevisto que pudiese afectar la productividad de la Entidad Prestadora.
- v.- Si APM hubiera cumplido con atender a la nave Balsa 88 a un ritmo que garantizara la descarga de al menos mil quinientas (1 500) toneladas por día, la operación de descarga habría concluido en 3 días y 14 horas y no habría incurrido en horas de demora.
- vi.- APM podría intentar deslindar responsabilidad respecto de la demora en la atención de la descarga de la mercadería de la nave Balsa 88 señalando que las causas de la demora son atribuibles al usuario, toda vez que en los Estados de Hechos se han consignado paralizaciones por falta de camiones; sin embargo, ello no es imputable a SUCDEN, en la medida que APM resulta responsable de la congestión vehicular existente, la cual se origina dentro del Terminal Portuario.

En relación al expediente N° APMTC/CL/337-2017

- 3.- El 16 de agosto de 2017, SUCDEN interpuso reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los sobrecostos en que incurrió por concepto de *Demurrage*. Al respecto, señaló lo siguiente:
 - i.- Con fecha 15 de junio de 2017 a las 14:30 horas, arribó al Terminal Portuario la nave Balsa 84, la cual inició operaciones de descarga a las 18:20 horas de ese mismo día y las culminó el 24 de junio de 2017 a las 20:45 horas según el detalle contenido en los Estados de Hechos.
 - ii.- No obstante, de acuerdo con la liquidación por concepto de demoras (*laytime*), se consignaron 5 días, 2 horas y 14 minutos de retraso, debido a que la referida nave habría permanecido más tiempo del previsto en el Terminal Portuario.
 - iii.- El referido retraso fue ocasionado única y exclusivamente por causas atribuibles a APM, en concreto, la Entidad Prestadora brindó un servicio deficiente al no cumplir con los niveles de productividad para la atención de la carga, según lo establecido en el anexo 3 ("Niveles de servicio y productividad") del Contrato de Concesión.
 - iv.- En caso de carga fraccionada, el Contrato de Concesión establece que se deberán descargar dos mil cuatrocientos (2 400) toneladas por día por nave; por lo que de forma diligente SUCDEN procedió a contratar la utilización de la nave considerando

únicamente que se descargarían mil quinientas (1 500) toneladas, de modo que se tenga un margen de tiempo para cualquier imprevisto que pudiese afectar la productividad de la Entidad Prestadora.

- v.- Si APM hubiera cumplido con atender a la nave Balsa 84 a un ritmo que garantizara la descarga de al menos mil quinientas (1 500) toneladas por día, la operación de descarga habría concluido en 3 días y 8 horas y no habría incurrido en horas de demora.
 - vi.- APM podría intentar deslindar responsabilidad respecto de la demora en la atención de la descarga de la mercadería de la nave Balsa 88 señalando que las causas de la demora son atribuibles al usuario, toda vez que en los Estados de Hechos se han consignado paralizaciones por falta de camiones; sin embargo, ello no es imputable a SUCDEN, en la medida que APM resulta responsable de la congestión vehicular existente, la cual se origina dentro del Terminal Portuario.
- 4.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 7 de setiembre de 2017, APM declaró infundado el reclamo presentado por SUCDEN, de acuerdo con los siguientes argumentos:
- i.- En aplicación del artículo 158 del TUO de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General y advirtiéndose que los expedientes N° APMTTC/CL/321-2017, APMTTC/CL/322-2017 y APMTTC/CL/337-2017 guardan conexión entre sí, corresponde disponer su acumulación.
 - ii.- En relación a los Niveles de Servicio y Productividad previstos en el Contrato de Concesión, cabe señalar que se trata de un indicador que se obtiene a través de un promedio de las operaciones trimestrales del total de la carga atendida y no de cada operación individual.
 - iii.- El Tribunal de OSITRAN mediante Resolución N° 1 emitida en el expediente N° 100-2013-TSC-OSITRAN señaló que *"de conformidad con el Anexo 3 de dicho contrato (Contrato de Concesión) el nivel de Servicio y productividad para la operación de carga fraccionada es de 100/toneladas/hora en promedio trimestral, es decir, que la media de todas las operaciones de carga fraccionada realizadas en un trimestre no debe ser menor a dicho indicador."*
 - iv.- En conclusión, las operaciones de carga fraccionada cuentan con un Nivel de Servicio y Productividad que se mide en relación al promedio trimestral y no en base a cada operación que realice APM, por lo que no se podría alegar incumplimiento de obligación alguna.
- 5.- Con fecha 28 de setiembre de 2017, SUCDEN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 expedida por APM indicando lo siguiente:



- i.- El artículo 4 del Reglamento de Operaciones de APM señala que la Entidad Prestadora es responsable de prestar los servicios portuarios a los usuarios que lo soliciten de manera segura y eficiente.
- ii.- Asimismo, los artículos 7 y 58 del Reglamento de Operaciones de APM, establecen que la Entidad Prestadora es la responsable de la planificación, coordinación, comunicación y ejecución de las operaciones portuarias.
- iii.- En ese sentido, uno de los aspectos fundamentales para la correcta prestación de los servicios portuarios es la comunicación a los usuarios de las operaciones por parte de APM, a efecto de que se encuentren plenamente informados acerca de ellas.
- iv.- El artículo 36 del Reglamento de Operaciones de APM dispone que los acuerdos a los que arriban las partes en la Junta de Operaciones son vinculantes, pudiendo ser modificados de ser necesarios. Sin embargo, las modificaciones deben de ser comunicadas oportunamente a fin de que los usuarios puedan preverlos, ocurriendo que la comunicación deberá de ser por escrito o a través de cualquier otro medio documentado, tal y como lo prevé el artículo 57 del mismo Reglamento.
- v.- La Entidad Prestadora deberá de contar con el personal (cuadrilla) acordado en la Junta Operativa a fin de atender la descarga de la mercadería en el Terminal Portuario, tal y como lo establece el artículo 91 del Reglamento de Operaciones de APM, de lo contrario, debe de comunicarlo al usuario.
- vi.- En relación a la nave BALSA 87, de acuerdo con el Plan de Trabajo, APM se comprometió a descargar 100,000 sacos de azúcar con un total de 5 019 toneladas en 16 jornadas de trabajo. Asimismo, acordó que el ritmo de descarga sería de 180 toneladas por jornada y cuadrilla, lo que equivaldría a 6 camiones por hora por cuadrilla.

Asimismo, en el Plan de Trabajo se consignó que cualquier variación en los ritmos de descarga sería coordinada con el personal de planificación del usuario; debido a que tenían programado los servicios de transporte correspondientes a la mercadería cargada en la nave BALSA 87, así como la asignación de un presupuesto por la estadía de la referida nave en el Terminal Portuario.

Desde el arribo de la nave al Terminal Portuario ya se contaba con un Plan de Trabajo, por lo que ya conocían de los costos logísticos que conllevaría la descarga de la mercadería, habiendo asignado una determinada flota de vehículos que abastecería la descarga de la mercadería.

APM no cumplió con informar oportunamente los cambios ocurridos durante la ejecución de la operación de descarga, tales como la reducción o falta de personal

para atender la descarga de la mercadería, generándose 9 horas de jornadas adicionales a las ya establecidas en el Plan de Trabajo

- vii.- En relación a la nave Balsa 88, de acuerdo con el Plan de Trabajo, APM se comprometió a descargar 102,000 sacos de azúcar con un total de 5 114.79 toneladas en 15 jornadas de trabajo. Asimismo, acordó que el ritmo de descarga sería de 180 toneladas por jornada y cuadrilla, lo que equivaldría a 6 camiones por hora por cuadrilla.

Asimismo, en el Plan de Trabajo se consignó que cualquier variación en los ritmos de descarga sería coordinada con el personal de planificación del usuario; debido a que tenían programado los servicios de transporte correspondientes a la mercadería cargada en la nave Balsa 88, así como la asignación de un presupuesto por la estadía de la referida nave en el Terminal Portuario.

Desde el arribo de la nave al Terminal Portuario ya se contaba con un Plan de Trabajo, por lo que ya conocían de los costos logísticos que conllevaría la descarga de la mercadería, habiendo asignado una determinada flota de vehículos que abastecería la descarga de la mercadería.

APM no cumplió con informar oportunamente los cambios ocurridos durante la ejecución de la operación de descarga, tales como la reducción o falta de personal para atender la descarga de la mercadería, así como la falta de fluido eléctrico, generándose jornadas adicionales a las ya establecidas en el Plan de Trabajo.

- viii.- En relación a la nave Balsa 84, de acuerdo con el Plan de Trabajo, APM se comprometió a descargar 102,000 sacos de azúcar con un total de 5 121.42 toneladas en 15 jornadas de trabajo. Asimismo, acordó que el ritmo de descarga sería de 180 toneladas por jornada y cuadrilla, lo que equivaldría a 6 camiones por hora por cuadrilla.

Asimismo, en el Plan de Trabajo se consignó que cualquier variación en los ritmos de descarga sería coordinada con el personal de planificación del usuario; debido a que tenían programados los servicios de transporte correspondientes a la mercadería cargada en la nave Balsa 84, así como la asignación de un presupuesto por la estadía de la referida nave en el Terminal Portuario.

Desde el arribo de la nave al Terminal Portuario ya se contaba con un Plan de Trabajo, por lo que ya conocían de los costos logísticos que conllevaría la descarga de la mercadería, habiendo asignado una determinada flota de vehículos que abastecería la descarga de la mercadería.

APM no cumplió con informar oportunamente los cambios ocurridos durante la ejecución de la operación de descarga, tales como la reducción o falta de personal

para atender la descarga de la mercadería, generándose jornadas adicionales a las ya establecidas en el Plan de Trabajo.

- 6.- El 19 de octubre 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, reiterando los argumentos expuestos en la resolución N° 1 y agregando lo siguiente:
- i.- Mediante el Plan de Operaciones se detallan las actividades previstas para la ejecución de las operaciones de carga o descarga de mercadería, cabiendo señalar que dicho documento es referencial en la medida que puede ser modificado según las circunstancias, cuando se estime pertinente y en coordinación con las partes involucradas.
 - ii.- Las jornadas correspondientes a los Planes de Trabajo para las naves Balsa 84, Balsa 87 y Balsa 88, se incrementaron en 13, 9 y 7 jornadas respectivamente, debido principalmente a la falta de envío de camiones por parte del usuario; lo que no podría ser atribuible a APM. Este hecho se refleja en las horas de cuadrillas no utilizadas, las cuales constan en los documentos denominados "*Terminal Data Report*" de las referidas naves.
 - iii.- En cumplimiento del Contrato de Concesión que tiene suscrito con el Estado Peruano, comunica inmediatamente cualquier variación respecto del Plan de Operaciones.
 - iv.- Pese a que efectivamente redujo una cuadrilla de lo dispuesto en el Plan de Operaciones para realizar la descarga de las referidas naves, esta se vio afectada principalmente por la falta de camiones, por lo que de nada hubiera servido disponer de una cuadrilla adicional para las operaciones si de cualquier forma no habían camiones disponibles.
- 7.- El 26 de julio de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con el informe oral de APM, quedando la causa al voto.
- 8.- Con fecha 1 de agosto de 2018, APM presentó escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado en sus escritos anteriores y añadiendo lo siguiente:
- i.- En su reclamó, SUCDEN alegó un presunto incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de APM. Luego, con la interposición del recurso de apelación alegó que APM no habría cumplido con brindar un servicio eficiente en la medida que no habría comunicado las demoras ocurridas durante la descarga de la mercadería.
 - ii.- En tal sentido, existiría una incongruencia entre la materia reclamada y la que SUCDEN pretendería discutir en la apelación, lo que genera una vulneración al debido

procedimiento, toda vez que se está discutiendo una nueva materia no reclamada ante primera instancia, afectándose el derecho de defensa de APM y el principio de efecto devolutivo de la segunda instancia.

- iii.- Debe tenerse en consideración que estos nuevos asuntos resultan extemporáneos conforme al Reglamento de Reclamos de OSITRAN, por lo que no cabría que sean revisados.
 - iv.- Sin perjuicio de ello, debe considerarse que si bien APM tiene la obligación de remitir la información al usuario respecto de cualquier variación en el Plan de Trabajo, lo hace en cuanto toma conocimiento de la misma. Siendo esto así, las causas que obligan a variar las operaciones resultan imprevisibles y, es en ese contexto, que se debe evaluar si la comunicación fue oportuna o no.
- 9.- Mediante Oficio N° 336-18-TSC-OSITRAN, notificado el 1 de agosto de 2018, la Secretaría Técnica del Tribunal requirió a APM la remisión de los documentos (Notas de Tarja, Resúmenes de Control de Tarja) correspondientes a las labores de descarga de las naves BALSA 84, BALSA 87 y BALSA 88.
- 10.- El 6 de agosto de 2018, APM adjuntó los documentos solicitados por la Secretaría Técnica.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 11.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la decisión emitida por APM.
 - ii.- Determinar si APM es responsable de los sobrecostos alegados por SUCDEN.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 12.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que SUCDEN le imputa a APM por los sobrecostos en los que habría incurrido por concepto de *Demurrage*, debido a la demora en las operaciones de descarga de las naves BALSA 84, BALSA 87 y BALSA 88, situación que está prevista como supuesto de reclamo en los numerales 6.3 y 6.4 del Reglamento de Reclamos de APM² y en los literales c) y d) del

² Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DPWC, aprobado por la Resolución N° 070-2011-CD-OSITRAN.

"6. Materia de Reclamos
(...)

6.3. La calidad y oportuna prestación de los servicios que son responsabilidad de APM CALLAO.

artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN³ (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo⁴, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 13.- De conformidad con el literal b) del artículo 26 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 14.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a SUCDEN el 7 de setiembre de 2017.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo SUCDEN para interponer el recurso de apelación venció el 28 de setiembre de 2017.
 - iii.- SUCDEN apeló el 28 de setiembre de 2017, es decir, dentro del plazo legal.
- 15.- 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 (en adelante, TUO

6.4. Daños o pérdidas en perjuicio de los USUARIOS provocados por negligencia, incompetencia o dolo de APM CALLAO, sus funcionarios o dependientes, de acuerdo con los montos que serán establecidos por el Consejo Directivo de OSITRAN.”.

- 3 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:

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

d) Daños o pérdidas en perjuicios de los usuarios de acuerdo con los montos mínimos que establezca el Consejo Directivo, provocados por la negligencia, incompetencia o dolo de la Entidad Prestadora, sus funcionarios o dependientes.
(...)”.

- 4 Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias 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 de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DPWC, aprobado por la Resolución N° 070-2011-CD-OSITRAN.

“Artículo 26°: Medios impugnatorios:

(...)

b.- Recurso de Apelación

Contra la resolución emitida por APM CALLAO que resolvió el reclamo o recurso de reconsideración, procede la interposición de recurso de apelación. El recurso de apelación deberá interponerse ante APM CALLAO dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución.
(...)”.

de la LPAG)⁶, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los daños al usuario como consecuencia de la presunta prestación deficiente de un servicio por parte de APM.

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

III.2.- CUESTIÓN PREVIA

- 17.- APM alegó que existiría una incongruencia entre la materia reclamada por SUCDEN y la que pretendería discutir con la interposición de su recurso de apelación, debido a que el usuario argumentó en su reclamo que los sobrecostos fueron generados únicamente por la demora en las operaciones de descarga producto del incumplimiento por parte de APM de los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Contrato de Concesión; mientras que en su recurso de apelación manifestó que no se le había brindado un servicio eficiente al no comunicársele oportunamente la modificaciones ocurridas en el Plan de Operaciones; esto es, un argumento distinto al formulado en sus reclamos.
- 18.- Consecuentemente, APM manifestó que se estaría afectando su derecho de defensa y el principio de efecto devolutivo de la segunda instancia, por lo que el procedimiento tramitado ante este Tribunal debería centrarse únicamente en verificar si los sobrecostos fueron generados debido al incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Contrato de Concesión por parte de APM.
- 19.- Al respecto, cabe señalar que a través de sus escritos de reclamo, SUCDEN también manifestó la existencia de congestión vehicular al ingreso de sus camiones al Terminal Portuario, la cual señaló se habría originado al interior del mismo y provocó demoras en la atención de la carga fraccionada; de lo que se desprendería la existencia de deficiencias en el servicio brindado por APM en la descarga y despacho de mercadería.
- 20.- Siendo así, se verifica que tanto en sus reclamos como en el recurso de apelación, el usuario cuestionó la calidad del servicio brindado por APM, señalando que deficiencias en dicho servicio habrían generado los sobrecostos materia de cuestionamiento.
- 21.- Finalmente, cabe precisar que el 19 de octubre de 2017, al momento de elevar el presente expediente al TSC, APM absolvió lo manifestado por el usuario en la apelación, no verificándose afectación alguna al derecho de defensa de la Entidad Prestadora.

⁶ 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".

III.3.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

Sobre la probanza de daños

- 22.- Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁷ (en adelante, RUTAP) establece lo siguiente:

"Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-

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

(...)

j) Derecho a la reparación de daños.

Los Usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras.

En los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto de los daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:

(...)

- b) *En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.*

(...)

- d) *En la medida que el contrato de concesión o las normas legales vigentes lo prevean, contratar seguros contra accidentes y otros. Además las Entidades Prestadoras deberán reparar los daños a los usuarios, y a sus bienes, en la medida que resulten responsables, de conformidad con lo previsto en el Código Civil y el Código de Protección y Defensa del Consumidor, en lo que resulte pertinente".*

- 23.- De lo citado se tiene que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados, es un derecho reconocido a estos y una obligación de la Entidad Prestadora.
- 24.- Asimismo, se señala que en los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto a dichos daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.

⁷ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN

25.- En ese sentido, en el presente procedimiento el TSC no tiene atribuciones para efectuar valoraciones o estimaciones de los daños, pero sí es competente para declarar si la Entidad Prestadora es responsable o no de los referidos daños alegados por los apelantes. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial nos remite a las reglas establecidas en el Código Civil.

26.- Al respecto, el artículo 1321 del Código Civil señala lo siguiente:

"Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

El resarcimiento por la inexecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inexecución.

Si la inexecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída".

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 27.- Como se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por los daños y perjuicios, en la medida que sean consecuencia inmediata y directa de la inexecución de una obligación, o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
- 28.- Es importante precisar que al estar APM obligada a brindar el servicio estándar, tiene el deber de guardar la diligencia debida con las mercancías que manipule dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean entregadas a sus destinatarios en las mismas condiciones en las que fueron recibidas.
- 29.- Sin embargo, el artículo 1331 del Código Civil prescribe que *"La prueba de los daños y perjuicios, y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inexecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso"*. En tal sentido, en el presente caso, SUCDEN debe de probar que los daños se produjeron y que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.
- 30.- Lo señalado precedentemente resulta acorde con lo estipulado en el artículo 196 del Código Procesal Civil (en adelante, CPC), que establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos⁸.

⁸ Código Procesal Civil
(...)

Carga de la prueba.-

Artículo 196.- Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos.

- 31.- Es preciso recordar que los elementos de la responsabilidad contractual son el hecho generador del daño, en este caso el incumplimiento de una obligación o su cumplimiento defectuoso o tardío (que puede haberse presentado por dolo o culpa), el nexo causal entre el hecho y el daño, y finalmente el daño.

Sobre el deber de información de APM

- 32.- El Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios⁹, con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar la información, establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

"Artículo 5.- Principios que regulan la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de los servicios aeroportuarios y portuarios.

... la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de los servicios aeroportuarios y portuarios está regida por los siguientes principios:

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

Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-

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

a) A la información

El Usuario debe recibir información necesaria, adecuada, veraz, oportuna y detallada sobre los servicios que las Entidades Prestadoras prestan a fin de poder utilizarlos integralmente... Igualmente tienen derecho a conocer, con la debida anticipación, sobre cualquier circunstancia que altere los servicios".

- 33.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, señala en su artículo 7 que "es responsabilidad de APM Terminals: planificar, coordinar, **comunicar** y ejecutar las operaciones, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión".
- 34.- En los artículos 56 y 58 del mencionado Reglamento de Operaciones de APM se establece:

"Artículo 56.- APM TERMINALS coordinará con los usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones".

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

Artículo 58.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del Terminal Portuario para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.

Contempla las siguientes acciones:

- a.- Planear 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 cantidad de equipos, cuadrilla de estibadores y determinar el número de jornadas a emplear para cada nave.*
- e.- Planear la asignación de zonas de almacenamiento.*
- f.- Programar la recepción y el despacho de la carga a través del sistema de citas".*

- 35.- Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión, el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, y el Reglamento de Operaciones de APM reconocen el derecho de los usuarios de acceder a información completa y detallada sobre la forma en que los servicios serán brindados por APM, ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora.
- 36.- 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.
- 37.- 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.
- 38.- 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 la responsabilidad de los daños alegados por SUCDEN

- 39.- En el presente caso, SUCDEN manifestó que APM resultaría responsable de los sobrecostos en los que incurrió por concepto de *demurrage*, debido a que las demoras ocurridas durante las operaciones de descarga de las naves Balsa 84, Balsa 87 y Balsa 88 le son atribuibles; no habiéndosele brindado un servicio de descarga adecuado.
- 40.- Por su parte, APM alegó que no corresponde se le atribuya responsabilidad alguna por los sobrecostos en que incurrió SUCDEN, en la medida que las demoras ocurridas durante las operaciones de descarga de las naves Balsa 84, Balsa 87 y Balsa 88 sucedieron por la falta de camiones, que debió enviar el usuario para el recojo de la mercadería.
- 41.- A efecto de determinar si APM brindó un mal servicio de descarga para las naves Balsa 84, Balsa 87 y Balsa 88, corresponde analizar en qué consiste el referido servicio y si su prestación fue deficiente, provocando los sobrecostos cuestionados por SUCDEN.
- 42.- En virtud del Contrato de Concesión, APM se encuentra obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte). Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

"DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

8.1.- *La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho (...) así como un deber, en la medida en que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a mantener la operatividad de dicho Terminal Portuario así como a prestar los Servicios a los Usuarios. Para el cumplimiento de tal obligación, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá observar, como mínimo, los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos.*

(...)

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene 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]

- 43.- 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 es nuestro]

- 44.- 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 resultado¹⁰.
- 45.- En razón de ello, APM puede administrar el terminal, destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesarios de manera autónoma. Dicho de otro modo, lo que el contrato le otorga al Concesionario es la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente.
- 46.- En efecto, los artículos 56 y 58 del Reglamento de Operaciones de APM¹¹, establecen que la Entidad Prestadora debe de coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, defina la forma en que las referidas operaciones serán realizadas, lo cual debe ser informado al usuario de manera oportuna, a fin de que tome conocimiento sobre los alcances del servicio brindado y de las obligaciones que debe asumir, entre ellas, el pago de tarifas.

¹⁰ 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.

¹¹ Reglamento de Operaciones de APM

"Artículo 56.- APM TERMINALS coordinará con los usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones".

Artículo 58.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del Terminal Portuario para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.

Contempla las siguientes acciones:

- a.- Planear 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 cantidad de equipos, cuadrilla de estibadores y determinar el número de jornadas a emplear para cada nave.
- e.- Planear la asignación de zonas de almacenamiento.
- f.- Programar la recepción y el despacho de la carga a través del sistema de citas".

- 47.- Ahora bien, una vez que APM define las características de las operaciones, habiendo informado de ella adecuada y oportunamente al usuario, puede suceder que dicha operación se retrase o modifique por diversos motivos, lo que evidentemente genera sobrecostos, como los tiempos de estadía, penalidades por retraso, *demurrage*, entre otros.
- 48.- En el caso en concreto, el *demurrage* es una penalidad aplicable por el dueño de la nave al contratante del servicio de transporte, por exceder el tiempo acordado para la carga o descarga de mercadería en el Terminal Portuario.
- 49.- Ahora bien, como se ha señalado precedentemente, a través del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado Peruano, la Entidad Prestadora ostenta la exclusividad en la prestación de los servicios portuarios en el Terminal Norte Multipropósito, encontrándose facultada para planificar las operaciones portuarias; por lo que a consideración de este Tribunal, le corresponde a APM asumir los sobrecostos y daños que se ocasionen por aquellas decisiones adoptadas en el ejercicio de su facultad de organización operativa o por el riesgo propio de la actividad que realiza en calidad de único operador del Terminal Portuario.
- 50.- No obstante, cabe señalar que el usuario debe asumir, además del pago de la tarifa por el servicio que se le brinde, aquellos costos que se generen por su responsabilidad, sea por decisión propia o por su negligencia.
- 51.- De acuerdo con los señalados, los sobrecostos y daños que se generen como consecuencia de los cambios en la planificación en las operaciones portuarias deben ser asumidos por APM o por el usuario, según se determine su responsabilidad, lo que deberá de ser evaluado en cada caso en concreto.
- 52.- Ahora bien, de acuerdo con el Reglamento de Operaciones, APM coordina con los usuarios los pormenores de las operaciones, siendo la Entidad Prestadora quien determina el Plan de Operaciones, definido en el "Procedimiento para la Descarga de Granel Sólido" establecido en el Anexo 5 del Reglamento de Operaciones de APM, de la siguiente manera:

"Plan de Operaciones: Documento elaborado por el Concesionario mediante el cual se detalla en forma específica las actividades que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una nave. Este Plan es Elaborado sobre la base de lo acordado en la Junta de Operaciones, debiéndose modificar cuando las circunstancias lo justifiquen en coordinación con las partes involucradas.

El Plan de Operaciones debe contener como mínimo la siguiente información: hora de inicio de la descarga, asignación de la balanza para el ingreso, tonelaje a movilizar, ritmo de descarga, número de bodegas a atender, jornadas de trabajo, cuadrillas de estibadores por jornada, equipos a utilizar, entre otros."

[El subrayado es nuestro]

- 53.- En ese entendido, el Plan de Operaciones es el documento elaborado por la Entidad Prestadora donde se detallan de forma específica, todas las actividades de una operación de carga o descarga, como es el caso de la hora de inicio de operaciones y otros aspectos relacionados a la descarga, convirtiéndose en el documento que determina la actuación; tanto de la Entidad Prestadora, como del usuario; durante la ejecución del servicio portuario.
- 54.- Asimismo, cabe recordar que el numeral 5.4.1. del Anexo N° 5 "Procedimiento para la Descarga de Granel Sólido" del Reglamento de Operaciones de APM, versión 4, ha establecido responsabilidades que la Entidad Prestadora debe cumplir en el marco del procedimiento de descarga de gráneles sólidos. Entre dichas responsabilidades está: i) Hacer cumplir el Plan de Operaciones, ii) informar a los usuarios las novedades de las condiciones de descarga; y, iii) modificar el Plan de Operaciones ante la existencia de cualquier evento que determine una ampliación del número de jornadas establecidas en el Plan de Operaciones, entre otras.
- 55.- Ahora bien, a efectos de acreditar la correcta prestación del servicio de descarga solicitado por SUCDEN, APM ha adjuntado los documentos "Plan de Operaciones", "Estados de Hechos" y "Notas de Tarja"¹².
- 56.- A continuación, corresponde analizar las operaciones de descarga de correspondiente a cada una de las naves objeto de reclamo.

Respecto a la nave Balsa 84

- 57.- De acuerdo con la liquidación por *demurrage* emitida por MV Balsa 84, el usuario acordó que la nave Balsa N° 84 permaneciera en el Terminal Portuario 3 días, 9 horas y 36 minutos¹³, pues según lo previsto en el Plan de Operaciones elaborado por APM¹⁴; el proceso de descarga de las Bodegas 1, 2 y 3 de la referida nave, se realizaría en quince (15) jornadas de trabajo, las cuales iniciarían el 15 de junio de 2017 a las 18:20 horas.
- 58.- No obstante, de los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja"¹⁵ remitidos por APM, se advierte que las operaciones de descarga de la nave Balsa N° 84 se realizaron finalmente de la siguiente manera:

¹² Folio 174

¹³ Folio 135

¹⁴ Folio 148

¹⁵ Folio 174.

Cuadro N° 1

N°	Inicio de Jornada	Final de Jornada	Bodega 1	Bodega 2	Bodega 3
1	15.06.17 (18:20)	15.06.17 (23:00)		X	
2	15.06.17 (23:00)	16.06.17 (07:00)	X	X	
3	16.06.17 (15:00)	16.06.17 (23:00)	X	X	
4	16.06.17 (15:00)	16.06.17 (23:00)		X	X
5	16.06.17 (23:00)	17.06.17 (07:00)		X	X
6	17.06.17 (07:00)	17.06.17 (15:00)	X	X	X
7	17.06.17 (15:00)	17.06.17 (23:00)	X	X	
8	17.06.17 (23:00)	18.06.17 (07:00)		X	
9	18.06.17 (07:00)	18.06.17 (15:00)		X	
10	18.06.17 (15:00)	18.06.17 (23:00)			
11	18.06.17 (23:00)	19.06.17 (07:00)		X	X
12	19.06.17 (07:00)	19.06.17 (15:00)		X	X
13	19.06.17 (15:00)	19.06.17 (23:00)		X	X
14	19.06.17 (23:00)	20.06.17 (07:00)		X	
15	20.06.17 (07:00)	20.06.17 (15:00)		X	X
16	20.06.17 (15:00)	20.06.17 (23:00)		X	X
17	20.06.17 (23:00)	21.06.17 (07:00)		X	
18	21.06.17 (07:00)	21.06.17 (15:00)		X	X
19	21.06.17 (15:00)	21.06.17 (23:00)		X	X
20	21.06.17 (23:00)	22.06.17 (07:00)		X	
21	22.06.17 (07:00)	22.06.17 (15:00)		X	X
22	22.06.17 (15:00)	22.06.17 (23:00)		X	
23	22.06.17 (23:00)	23.06.17 (07:00)		X	X
24	23.06.17 (07:00)	23.06.17 (15:00)	X		X
25	23.06.17 (15:00)	23.06.17 (23:00)			X
26	23.06.17 (23:00)	24.06.17 (07:00)	X		
27	24.06.17 (07:00)	24.06.17 (15:00)	X		X
28	24.06.17 (15:00)	24.06.17 (20:45)	X		X

- 59.- Como se observa, de conformidad con los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja" remitidos por APM, las operaciones de descarga de las Bodegas 1, 2 y 3 de la nave BALSA N° 87 se realizaron en un total de veintiocho (28) jornadas de trabajo entre el 15 de junio de 2017 a las 18:20 horas y el 24 de junio de 2017 de las 20:45 horas.
- 60.- De los documentos señalados precedentemente, se desprende que si bien el número de jornadas de trabajo programado según el Plan de Operaciones fue de quince (15), finalmente las operaciones se realizaron en veintiocho (28) jornadas.
- 61.- Asimismo, en cuanto a la secuencia de descarga, del Plan de Operaciones y los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja" se observa lo siguiente:

Cuadro N° 2

		Bodega 1		Bodega 2		Bodega 3	
		Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado
1	15.06.17 (15:00-23:00)			X	X	X	
2	15.06.17 (23:00-07:00)		X	X	X	X	
3	16.06.17 (07:00-15:00)		X	X	X	X	
4	16.06.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X
5	16.06.17 (23:00-07:00)			X	X	X	X
6	17.06.17 (07:00-15:00)		X	X	X	X	X
7	17.06.17 (15:00-23:00)		X	X	X	X	
8	17.06.17 (23:00-07:00)			X	X	X	
9	18.06.17 (07:00-15:00)	X		X	X	X	
10	18.06.17 (15:00-23:00)	X		X			
11	18.06.17 (23:00-07:00)	X		X	X		X
12	19.06.17 (07:00-15:00)	X		X	X		X
13	19.06.17 (15:00-23:00)	X		X	X		X
14	19.06.17 (23:00-07:00)	X		X	X		
15	20.06.17 (07:00-15:00)			X	X		X
16	20.06.17 (15:00-23:00)				X		X
17	20.06.17 (23:00-07:00)				X		
18	21.06.17 (07:00-15:00)				X		X
19	21.06.17 (15:00-23:00)				X		X
20	21.06.17 (23:00-07:00)				X		
21	22.06.17 (07:00-15:00)				X		X
22	22.06.17 (15:00-23:00)				X		
23	22.06.17 (23:00-07:00)				X		X
24	23.06.17 (07:00-15:00)		X				X
25	23.06.17 (15:00-23:00)						X
26	23.06.17 (23:00-07:00)		X				
27	24.06.17 (07:00-15:00)		X				X
28	24.06.17 (15:00-23:00)		X				X

62.- Del cuadro detallado precedentemente se evidencia el incumplimiento del Plan de Operaciones que resulta imputable a APM, tal y como se aprecia a continuación:

- Con relación a la Bodega N° 1: se planificó descarga de mercadería en las jornadas de la 9 a la 14; sin embargo, en dichas jornadas no se realizaron operaciones de descarga, advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas 2, 3, 6, 7, 24, 26, 27 y 28, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 1.
- Con relación a la Bodega N° 2: se planificó descarga de mercadería en las 15 jornadas; sin embargo, en la jornada 10 no se desarrollaron operaciones de descarga,

advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas de la 16 a la 23, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 2.

- Con relación a la Bodega N° 3: se planificó descarga de mercadería en las 9 primeras jornadas; sin embargo, en las jornadas 1, 2, 3, 7, 8, 9 no se desarrolló operaciones de descarga, advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 27 y 28, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 3.
- 63.- En atención a lo expuesto, se advierte que las operaciones de descarga de las bodegas 1, 2 y 3 no se ejecutaron conforme a la secuencia planificada en el Plan de Operaciones, toda vez que, existieron alteraciones en la secuencia establecida.
- 64.- En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se ejecutó de acuerdo a la secuencia planificada y que existió una ampliación de jornadas para culminar la operación de descarga, correspondía a APM informar al usuario las nuevas condiciones que se estaban presentando conforme avanzaba los trabajos de descarga, así como cumplir con su obligación de modificar el Plan de Operaciones y comunicarlo al usuario con la finalidad de que este tome conocimiento de las nuevas 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 realizara sin contratiempos y no incurriera en sobrecostos.
- 65.- En efecto, APM tenía la responsabilidad de comunicar a SUCDEN: i) la modificación de la secuencia en que se ejecutaría la operación de descarga en las bodegas 1, 2 y 3 de la nave BALSA 84; y ii) que la operación de descarga no culminaría en las jornadas programadas en el Plan de Operaciones comunicado, indicando la nueva cantidad de jornadas así como la fecha y hora de término de las operaciones de descarga.
- 66.- Sin embargo, de la revisión del expediente administrativo se advierte que la Entidad Prestadora no ha presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con informar a SUCDEN la modificación del Plan de Operaciones, por lo que se evidencia que no brindó una información adecuada al usuario sobre la programación del servicio.
- 67.- En consecuencia, la ampliación de jornadas para culminar la operación de descarga de la referida nave ocasionaron que permaneciera en el Terminal Portuario más tiempo del previsto por el usuario de acuerdo con la información consignada en el Plan de Trabajo, resultando que según los Estados de Hechos de la nave, las operaciones de descarga concluyeron finalmente en 9 días, 2 horas y 25 minutos, en lugar de los 3 días, 9 horas y 36 minutos previstos; por lo que corresponde que la Entidad Prestadora asuma los sobrecostos generados por concepto de *demurrage*.



- 68.- Finalmente, la cuantía por dichos daños se deberá determinar por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial conforme a lo establecido en el inciso b) del artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios¹⁶.

Respecto a la nave BALSA 87

- 69.- De acuerdo con la liquidación por *demurrage* emitida por MV BALSA 87, el usuario acordó que la nave BALSA N° 87 permaneciera en el Terminal Portuario 3 días y 8 horas¹⁷, pues según lo previsto en el Plan de Operaciones elaborado por APM¹⁸; el proceso de descarga de las Bodegas 1, 2 y 3 de la referida nave, se realizaría en dieciséis (16) jornadas de trabajo, las cuales iniciarían el 10 de abril de 2017 a las 15:30 horas.
- 70.- No obstante, de los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja"¹⁹ remitidos por APM, se advierte que las operaciones de descarga de la nave BALSA N° 87 se realizaron finalmente de la siguiente manera:

Cuadro N° 1

N°	Inicio de Jornada	Final de Jornada	Bodega 1	Bodega 2	Bodega 3
1	10.04.17 (15:00)	10.04.17 (23:00)		X	X
2	10.04.17 (23:00)	11.04.17 (07:00)		X	X
3	11.04.17 (07:00)	11.04.17 (15:00)		X	X
4	11.04.17 (15:00)	11.04.17 (23:00)		X	X
5	11.04.17 (23:00)	12.04.17 (07:00)		X	X
6	12.04.17 (07:00)	12.04.17 (15:00)	X		X
7	12.04.17 (15:00)	12.04.17 (23:00)		X	X
8	12.04.17 (23:00)	13.04.17 (07:00)		X	X
9	13.04.17 (07:00)	13.04.17 (15:00)		X	X
10	13.04.17 (15:00)	13.04.17 (23:00)		X	X
11	13.04.17 (23:00)	14.04.17 (07:00)		X	X
12	14.04.17 (07:00)	14.04.17 (15:00)		X	X
13	14.04.17 (15:00)	14.04.17 (23:00)		X	X
14	14.04.17 (23:00)	15.04.17 (07:00)		X	X
15	15.04.17 (07:00)	15.04.17 (15:00)		X	X
16	15.04.17 (15:00)	15.04.17 (23:00)		X	
17	15.04.17 (23:00)	16.04.17 (07:00)	X	X	X
18	16.04.17 (07:00)	16.04.17 (15:00)	X	X	

¹⁶ **Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios**

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:

(...)

b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.

¹⁷ Folio 134

¹⁸ Folio 144

¹⁹ Folio 174

19	16.04.17 (15:00)	16.04.17 (23:00)	X	X	
20	16.04.17 (23:00)	17.04.17 (07:00)	X	X	
21	17.04.17 (07:00)	17.04.17 (15:00)		X	
22	17.04.17 (15:00)	17.04.17 (23:00)		X	
23	17.04.17 (23:00)	18.04.17 (07:00)		X	
24	18.04.17 (07:00)	18.04.17 (15:00)		X	
25	18.04.17 (15:00)	18.04.17 (19:50)		X	

- 71.- Como se observa, de conformidad con los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja" remitidos por APM, las operaciones de descarga de las Bodegas 1, 2 y 3 de la nave BALSA N° 87 se realizaron en veinticinco (25) jornadas de trabajo entre el 10 de abril de 2017 a las 15:00 horas y el 18 de abril de 2017 a las 19:50 horas.
- 72.- De los documentos señalados precedentemente, se desprende que si bien el número de jornadas de trabajo programado según el Plan de Operaciones fue de dieciséis (16), finalmente las operaciones se realizaron en veinticinco (25) jornadas.
- 73.- Asimismo, en cuanto a la secuencia de descarga, del Plan de Operaciones y los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja" se observa lo siguiente:

Cuadro N° 2

		Bodega 1		Bodega 2		Bodega 3	
		Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado
1	10.04.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X
2	10.04.17 (23:00-07:00)			X	X	X	X
3	11.04.17 (07:00-15:00)			X	X	X	X
4	11.04.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X
5	11.04.17 (23:00-07:00)			X	X	X	X
6	12.04.17 (07:00-15:00)		X	X		X	X
7	12.04.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X
8	12.04.17 (23:00-07:00)			X	X	X	X
9	13.04.17 (07:00-15:00)			X	X	X	X
10	13.04.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X
11	13.04.17 (23:00-07:00)	X		X	X	X	X
12	14.04.17 (07:00-15:00)	X		X	X		X
13	14.04.17 (15:00-23:00)	X		X	X		X
14	14.04.17 (23:00-07:00)			X	X		X
15	15.04.17 (07:00-15:00)			X	X		X
16	15.04.17 (15:00-23:00)			X	X		
17	15.04.17 (23:00-07:00)		X		X		X
18	16.04.17 (07:00-15:00)		X		X		
19	16.04.17 (15:00-23:00)		X		X		
20	16.04.17 (23:00-07:00)		X		X		
21	17.04.17 (07:00-15:00)				X		
22	17.04.17 (15:00-23:00)				X		

23	17.04.17 (23:00-07:00)				X		
24	18.04.17 (07:00-15:00)				X		
25	18.04.17 (15:00-23:00)				X		

74.- Del cuadro detallado precedentemente se evidencia el incumplimiento del Plan de Operaciones que resulta imputable a APM, tal y como se aprecia a continuación:

- Con relación a la Bodega N° 1: se planificó descarga de mercadería en las jornadas 11, 12 y 13; sin embargo, en dichas jornadas no se realizaron operaciones de descarga, advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas 6, 17, 18, 19 y 20, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 1.
- Con relación a la Bodega N° 2: se planificó descarga de mercadería en las 16 primeras jornadas; sin embargo, en la jornada 6 no se desarrolló operaciones de descarga; advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas de la 17 a la 25, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 2.
- Con relación a la Bodega N° 3: La Entidad Prestadora trabajó en las jornadas 12, 13, 14, 15 y 17 que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas, por lo que se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 3.

75.- En atención a lo expuesto, se advierte que las operaciones de descarga de las bodegas 1, 2 y 3 no se ejecutaron conforme a la secuencia planificada en el Plan de Operaciones, toda vez que, existieron alteraciones en la secuencia establecida.

76.- En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se ejecutó de acuerdo a la secuencia planificada y que existió una ampliación de jornadas para culminar la operación de descarga, correspondía a APM informar al usuario las nuevas condiciones que se estaban presentando conforme avanzaba los trabajos de descarga, así como cumplir con su obligación de modificar el Plan de Operaciones y comunicarlo al usuario con la finalidad de que este tome conocimiento de las nuevas 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 realizara sin contratiempos y no incurriera en sobrecostos.

77.- En efecto, APM tenía la responsabilidad de comunicar a SUCDEN: i) la modificación de la secuencia en que se ejecutaría la operación de descarga en las bodegas 1, 2 y 3 de la nave BALSA 87; y ii) que la operación de descarga no culminaría en las jornadas programadas en

el Plan de Operaciones comunicado, indicando la nueva cantidad de jornadas así como la fecha y hora de término de las operaciones de descarga.

- 78.- Sin embargo, de la revisión del expediente administrativo se advierte que la Entidad Prestadora no ha presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con informar a SUCDEN la modificación del Plan de Operaciones, por lo que se evidencia que no brindó una información adecuada al usuario sobre la programación del servicio.
- 79.- En consecuencia, la ampliación de jornadas para culminar la operación de descarga de la referida nave ocasionaron que permaneciera en el Terminal Portuario más tiempo del previsto por el usuario de acuerdo con la información consignada en el Plan de Trabajo, resultando que según los Estados de Hechos de la nave, las operaciones de descarga concluyeron finalmente en 8 días, 4 horas y 50 minutos en lugar de los 3 días y 8 horas previstos, por lo que corresponde que la Entidad Prestadora asuma los sobrecostos generados por concepto de *demurrage*.
- 80.- Finalmente, la cuantía por dichos daños se deberá determinar por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial conforme a lo establecido en el inciso b) del artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios²⁰.

Respecto a la nave Balsa 88

- 81.- De acuerdo con la liquidación por *demurrage* emitida por MV Balsa 88, el usuario acordó que la nave Balsa N° 87 permaneciera en el Terminal Portuario 3 días, 9 horas y 36 minutos²¹, pues según lo previsto en el Plan de Operaciones elaborado por APM²²; el proceso de descarga de las Bodegas 1, 2 y 3 de la referida nave, se realizaría en quince (15) jornadas de trabajo, las cuales iniciarían el 13 de mayo de 2017 a las 02:15 horas.
- 82.- No obstante, de los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja"²³ remitidos por APM, se advierte que las operaciones de descarga de la nave Balsa N° 88 se realizaron finalmente de la siguiente manera:

²⁰ Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:

(...)

b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.

²¹ Folio 133

²² Folio 146

²³ Folio 174

Cuadro N° 1

N°	Inicio de Jornada	Final de Jornada	Bodega 1	Bodega 2	Bodega 3
1	13.05.17 (02:15)	13.05.17 (07:00)		X	
2	13.05.17 (07:00)	13.05.17 (15:00)		X	X
3	13.05.17 (15:00)	13.05.17 (23:00)		X	X
4	13.05.17 (23:00)	14.05.17 (07:00)		X	
5	14.05.17 (07:00)	14.05.17 (15:00)		X	
6	14.05.17 (15:00)	14.05.17 (23:00)		X	
7	14.05.17 (23:00)	15.05.17 (07:00)		X	
8	15.05.17 (07:00)	15.05.17 (15:00)		X	X
9	15.05.17 (15:00)	15.05.17 (23:00)		X	X
10	15.05.17 (23:00)	16.05.17 (07:00)		X	
11	16.05.17 (07:00)	16.05.17 (15:00)		X	X
12	16.05.17 (15:00)	16.05.17 (23:00)		X	X
13	16.05.17 (23:00)	17.05.17 (07:00)		X	X
14	17.05.17 (07:00)	17.05.17 (15:00)	X		X
15	17.05.17 (15:00)	17.05.17 (23:00)	X		X
16	17.05.17 (23:00)	18.05.17 (07:00)	X		X
17	18.05.17 (07:00)	18.05.17 (15:00)		X	X
18	18.05.17 (15:00)	18.05.17 (23:00)		X	X
19	18.05.17 (23:00)	19.05.17 (07:00)	X	X	X
20	19.05.17 (07:00)	19.05.17 (15:00)	X	X	
21	19.05.17 (15:00)	19.05.17 (23:00)	X	X	
22	19.05.17 (23:00)	20.05.17 (06:00)		X	

- 83.- Como se observa, de conformidad con los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja" remitidos por APM, las operaciones de descarga de las Bodegas 1, 2 y 3 de la nave BALSA N° 88 se realizaron en veintidós (22) jornadas de trabajo entre el 13 de mayo de 2017 a las 02:15 horas y el 19 de mayo de 2017 a las 06:00 horas.
- 84.- De los documentos señalados precedentemente, se desprende que si bien el número de jornadas de trabajo programado según el Plan de Operaciones fue de quince (15), finalmente las operaciones se realizaron en veintidós (22) jornadas.
- 85.- Asimismo, en cuanto a la secuencia de descarga, del Plan de Operaciones y los documentos denominados "Resumen / Nota de Tarja" se observa lo siguiente:

Cuadro N° 2

		Bodega 1		Bodega 2		Bodega 3	
		Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado	Planificado	Ejecutado
1	13.05.17 (23:00-07:00)			X	X	X	
2	13.05.17 (07:00-15:00)			X	X	X	X
3	13.05.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X

4	13.05.17 (23:00-07:00)			X	X	X	
5	14.05.17 (07:00-15:00)			X	X	X	
6	14.05.17 (15:00-23:00)			X	X	X	
7	14.05.17 (23:00-07:00)			X	X	X	
8	15.05.17 (07:00-15:00)			X	X	X	X
9	15.05.17 (15:00-23:00)			X	X	X	X
10	15.05.17 (23:00-07:00)	X		X	X	X	
11	16.05.17 (07:00-15:00)	X		X	X		X
12	16.05.17 (15:00-23:00)	X		X	X		X
13	16.05.17 (23:00-07:00)	X		X	X		X
14	17.05.17 (07:00-15:00)	X	X	X			X
15	17.05.17 (15:00-23:00)		X	X			X
16	17.05.17 (23:00-07:00)		X				X
17	18.05.17 (07:00-15:00)				X		X
18	18.05.17 (15:00-23:00)				X		X
19	18.05.17 (23:00-07:00)		X		X		X
20	19.05.17 (07:00-15:00)		X		X		
21	19.05.17 (15:00-23:00)		X		X		
22	19.05.17 (23:00-07:00)				X		

86.- Del cuadro detallado precedentemente se evidencia el incumplimiento del Plan de Operaciones que resulta imputable a APM, tal y como se aprecia a continuación:

- Con relación a la Bodega N° 1: se planificó descarga de mercadería en las jornadas 10 a la 14; sin embargo, en las jornadas 10 a la 13 no se realizaron operaciones de descarga, advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas 15, 16, 19, 20 y 21, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 1.
- Con relación a la Bodega N° 2: se planificó descarga de mercadería en las 15 jornadas; sin embargo, en las jornadas 14 y 15 no se desarrollaron operaciones de descarga; advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas de la 17 a la 22, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 2.
- Con relación a la Bodega N° 3: se planificó descarga de mercadería en las 10 primeras jornadas; sin embargo, en las jornadas 1, 4, 5, 6, 7 y 10 no se realizaron operaciones de descarga, advirtiéndose que la Entidad Prestadora trabajó en las jornadas de la 11 a la 19, que no habían sido programadas, ampliándose el número total de jornadas programadas. En ese sentido, se evidencia que APM incumplió la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 3.

- 87.- En atención a lo expuesto, se advierte que las operaciones de descarga de las bodegas 1, 2 y 3 no se ejecutaron conforme a la secuencia planificada en el Plan de Operaciones, toda vez que, existieron alteraciones en la secuencia establecida.
- 88.- En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se ejecutó de acuerdo a la secuencia planificada y que existió una ampliación de jornadas para culminar la operación de descarga, correspondía a APM informar al usuario las nuevas condiciones que se estaban presentando conforme avanzaba los trabajos de descarga, así como cumplir con su obligación de modificar el Plan de Operaciones y comunicarlo al usuario con la finalidad de que este tome conocimiento de las nuevas 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 realizara sin contratiempos y no incurriera en sobrecostos.
- 89.- En efecto, APM tenía la responsabilidad de comunicar a SUCDEN: i) la modificación de la secuencia en que se ejecutaría la operación de descarga en las bodegas 1, 2 y 3 de la nave BALSA 88; y ii) que la operación de descarga no culminaría en las jornadas programadas en el Plan de Operaciones comunicado, indicando la nueva cantidad de jornadas así como la fecha y hora de término de las operaciones de descarga.
- 90.- Sin embargo, de la revisión del expediente administrativo se advierte que la Entidad Prestadora no ha presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con informar a SUCDEN la modificación del Plan de Operaciones, por lo que se evidencia que no brindó una información adecuada al usuario sobre la programación del servicio.
- 91.- En consecuencia, la ampliación de jornadas para culminar la operación de descarga de la referida nave ocasionaron que permaneciera en el Terminal Portuario más tiempo del previsto por el usuario de acuerdo con la información consignada en el Plan de Trabajo, resultando que según los Estados de Hechos de la nave, las operaciones de descarga concluyeron finalmente en 7 días, 4 horas y 15 minutos en lugar de los 3 días, 9 horas y 36 minutos previstos, por lo que corresponde que la Entidad Prestadora asuma los sobrecostos generados por concepto de *demurrage*.
- 92.- Finalmente, la cuantía por dichos daños se deberá determinar por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial conforme a lo establecido en el inciso b) del artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios²⁴.

²⁴ Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:

(...)

b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN²⁵;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/321-2017, APMTC/CL/322-2017 y APMTC/CL337-2017, y; en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por SUCDEN PERÚ S.A., declarándose la responsabilidad de APM TERMINALS CALLAO S.A. por los sobrecostos generados como consecuencia del deficiente servicio de embarque brindado a la Balsa 84, Balsa 87 y Balsa 88; cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a SUCDEN PERÚ S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

CUARTO.- DISPONER la difusión de la presente Resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

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



ANA MARÍA GRANDA BECERRA
Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN

²⁵ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN.

" Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- a) Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- b) Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- c) Integrar la resolución apelada;
- d) 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. (...)"