

EXPEDIENTE : 181-2018-TSC-OSITRAN

APELANTE : CONTILATIN DEL PERÚ S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 2 emitida en el expediente
N° APMTC/CL/0234-2018

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 13 de diciembre de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la resolución de primera instancia, y en consecuencia declarar fundado el reclamo, en la medida que la Entidad Prestadora no acreditó haber cumplido con su deber de informar al usuario las variaciones realizadas al Plan de Operaciones al evidenciarse que este no fue realizado conforme a lo inicialmente previsto.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por CONTILATIN DEL PERÚ S.A. (en adelante, CONTILATIN o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0234-2018 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:**I. ANTECEDENTES:**

1. Con fecha 14 de junio de 2018, CONTILATIN interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la factura N° Foo3-89289, emitida por concepto de "Compensación de cuadrillas no utilizadas" por la suma de US\$ 12 998.88 (incluido IGV), argumentando lo siguiente:
 - i.- Con fecha 31 de marzo de 2018, recibió la comunicación de APM con el Plan de Trabajo de la nave C.S. JENNA, la cual transportaba 34 100.00 tn de carga a granel (trigo y maíz), de las cuales 2 200.00 tn correspondían a trigo y 26 400.00 tn a maíz de propiedad de CONTILATIN.
 - ii.- En el Plan de Trabajo, APM programó que la operación de descarga se desarrollaría en ocho (8) jornadas de trabajo para lo cual emplearían veinte (20) cuadrillas, así como que en cada jornada descargarían 1 800.00 tn de mercadería.

- iii.- Los trabajos de descarga de la nave C.S. JENNA se desarrollaron entre el 3 y 9 de abril de 2018; sin embargo, no se ejecutaron conforme a lo planificado por APM en el Plan de Trabajo, en la medida que existieron paralizaciones desde el inicio de las operaciones debido a la falla de equipos y a la falta de unidades ocasionada por la congestión en el acceso al Terminal Portuario, como puede desprenderse de los siguientes documentos:
- a) Correo electrónico enviado el 3 de abril de 2018 a las 05:00 horas, remitido por APM a la Agencia Marítima CANOPUS, mediante el cual informó sobre las dificultades que vienen presentando las grúas para realizar el virado con carga.
 - b) Correo electrónico enviado el 3 de abril de 2018 a las 14:13 horas, remitido por la Agencia Marítima CANOPUS a APM, mediante el cual informó que en el antepuerto se encontraban cinco (5) camiones, los cuales no contaban con autorización para ingresar al Terminal Portuario.
 - c) Informe Final N° CSMP-0056/2018 elaborado por la empresa CONSUMARPORT, el cual contiene protestos informativos presentados ante la Capitanía del Puerto del Callao, mediante los cuales comunicó lo siguiente:
 - Protesto Informativo presentado el 10 de abril de 2018 con número de ingreso N° 7481, mediante el cual informó sobre las paralizaciones por tiempos no utilizados en las jornadas de trabajo de la nave C.S. JENNA con el detalle de dichas paralizaciones.
 - Protesto Informativo presentado el 10 de abril de 2018 con número de ingreso N° 7482, mediante el cual informó sobre las paralizaciones por falta de camiones con el detalle de dichas paralizaciones.
- iv.- CONTILATIN solicitó la reducción de cuadrillas debido a las averías de los equipos de descarga y la falta de camiones por dificultades para acceder al puerto, conforme lo acredita con los siguientes documentos:
- a) Correo electrónico enviado el 3 de abril de 2018 a las 12:07 horas, remitido por la Agencia Marítima CANOPUS a APM, mediante el cual solicitó la reducción de cuadrillas (una cuadrilla) con la finalidad de regularizar la flota de transporte.
 - b) Correo electrónico enviado el 6 de abril de 2018 a las 05:14 horas, remitido por la Agencia Marítima CANOPUS a APM, mediante el cual solicitó la reducción de cuadrillas debido a la cantidad de naves que venían trabajándose simultáneamente.
- v.- Es de público conocimiento los inconvenientes que viene generando la deficiente organización del puerto por parte de APM, particularmente en el acceso al mismo,

ocasionando graves problemas de tránsito que se traducen en demoras que originan el cobro de recargos por compensación de cuadrillas no utilizadas.

- vi.- Resulta arbitrario que APM, como organizador de las operaciones portuarias, preste un servicio deficiente que cause demoras en el ingreso de los camiones y pretenda trasladar dicha responsabilidad a los usuarios.
 - vii.- Las demoras en las operaciones de descarga que se desarrollan en el Terminal Portuario no obedecen a una falta de previsión por parte de los usuarios ni un problema de tránsito en la ciudad, sino a problemas de acceso al puerto por la mala organización del servicio por parte de APM.
 - viii.- El cobro de la penalidad por Compensación de Cuadrillas no Utilizadas a través de la factura N° Foo3-89289, ha sido emitida de manera ilegal y arbitraria, toda vez que de acuerdo a las normas del Código Civil que regulan las penalidades, APM no está autorizada a emitir cobros de manera unilateral sin antes haber acreditado la responsabilidad de CONTILATIN.
 - ix.- No corresponde incluir el Impuesto General a las Ventas (IGV) al cobro de una penalidad como lo es el recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas.
2. A través de la Carta N° 0686-2018-APMTC/CL, notificada a CONTILATIN el 5 de julio de 2017, APM procedió a ampliar el plazo para emitir la respuesta al reclamo en 30 días hábiles
3. Mediante Resolución N° 1 emitido en el expediente N° APMTC/CL/0234-2018, notificada el 1 de agosto de 2018, APM declaró infundado el reclamo presentado por CONTILATIN, en base a los siguientes argumentos:
- i.- De acuerdo con lo dispuesto en la notas ampliatorias de la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos, vigente al momento de la prestación del servicio, APM se encuentra facultada a cobrar por los servicios prestados a la nave, dentro de los cuales se encuentra comprendido el "Recargo por Compensación por Cuadrilla No Utilizada", el cual se aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del servicio estándar, éste se cancela, se suspende o paraliza por decisión o responsabilidad de la línea naviera, el consignatario o sus representantes.
 - ii.- El cobro de compensación por cuadrilla no utilizada es un recargo y no una solicitud que se aplica al usuario cuando se comprueba que el desarrollo de las operaciones de la nave se perjudica por razones ajenas a la responsabilidad de APM.
 - iii.- En el presente caso, el Plan de Trabajo de la nave C.S. JENNA estableció que la operación de descarga debía desarrollarse en 8 jornadas de trabajo con 20 cuadrillas; sin embargo, debido a las paralizaciones por falta de camiones que debió enviar

CONTILATIN, la descarga se ejecutó en 20 jornadas de trabajo utilizando 36 cuadrillas en total, conforme lo acredita con el documento Reporte Final de Operaciones.

- iv.- El documento Reporte de Cuadrillas acredita que después de las 8 jornadas programadas, se utilizaron 19 cuadrillas adicionales lo cual daría como resultado un posible cobro de 152 horas de recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas.
- v.- De acuerdo con el UDL, la nave C.S. JENNA transportaba mercadería de propiedad de CONTILATIN en todas las bodegas de la referida nave; sin embargo, para el cálculo de las demoras imputables al usuario solo tomaron en cuenta las paralizaciones registradas en las bodegas N° 1, 2, 4 y 5, en la medida que la bodega N° 3 registró mercadería del consignatario compartida con la de otros usuarios.
- vi.- En los documentos Notas de Tarja, APM dejó constancia de las paralizaciones por falta de camiones que debió enviar el usuario, las cuales ascienden a un total de 112 horas con 38 minutos.
- vii.- Ahora bien, a las horas de paralizaciones imputables a CONTILATIN se le debe descontar las horas imputables a APM, las cuales suman 11 horas con 8 minutos, obteniendo un total de 101 horas con 30 minutos que corresponden sean cobradas por concepto de compensación por cuadrillas no utilizadas. Sin embargo, por motivos de satisfacción del cliente, dadas las contingencias operativas que se presentaron en otra nave, procedió a cobrar únicamente 68 horas por dicho concepto.
- viii.- Corresponde que APM realice el cobro por cuadrillas no utilizadas en la medida que CONTILATIN tenía pleno conocimiento del Plan de Trabajo con los detalles de la operación de descarga y las obligaciones que debía cumplir a efectos de que las operaciones de descarga no se vean interrumpidas; sin embargo, no cumplió con la frecuencia de envío de los camiones para atender la descarga de manera ininterrumpida.
- ix.- Con relación a las dificultades con el virador de la grúa confirmó que estas presentaron dificultades durante las operaciones de descarga, motivos por el cual utilizaron una sola cuadrilla. No obstante ello, señaló que APM no resulta responsable por los perjuicios ocasionados como consecuencia de la falla en la grúa, toda vez que esta fue proporcionada por la nave.
- x.- CONTILATIN refirió que cinco (5) de sus camiones se quedaron en el antepuerto debido a que no se les habría proporcionado las autorizaciones respectivas; sin embargo, el inconveniente fue solucionado de manera inmediata, conforme lo acredita con el correo electrónico de respuesta que envió al usuario, mediante el cual

informó que dicho problema fue solucionado, adjuntando para tal efecto la fotografía respectiva.

- xi.- En lo referido a que APM no habría atendido la solicitud de disminución de cuadrillas realizada por CONTILATIN, se verifica lo siguiente:

No. de Jornada	Fecha laborada	Solicitud de reducción		No. cuadrillas programadas	No. cuadrillas solicitadas	No. cuadrillas utilizadas	Se aplicó (Sí/No)
		Correo	Carta				
2	03/04/2018 15:00-23:00	X	X	3	2	2	Sí
3	03/04/2018 23:00-07:00	X	X	3	2	2	Sí
4	04/04/2018 07:00-15:00		X	3	2	2	Sí
11	06/04/2018 15:00-23:00		X	No estaba programada.	1	2	No
12	06/04/2018 23:00-07:00	X	X	No estaba programada.	1	1	Sí
13	06/04/2018 07:00-15:00		X	No estaba programada.	1	1	Sí

- xii.- De acuerdo con el cuadro, APM no cumplió con aplicar la reducción de una (1) cuadrilla en la jornada N° 11, debido a que CONTILATIN presentó la solicitud el 7 de abril de 2018, es decir, posteriormente al término de la jornada N° 11, dado que esta culminó el 6 de abril de 2018 a las 23:00 horas.
- xiii.- En atención a lo señalado, APM cumplió con la reducción de cuadrilla solicitada por el usuario a excepción de la jornada N° 11 debido que la solicitud fue extemporánea respecto de dicha jornada.
- xiv.- En cuanto a los problemas para acceder al Terminal Portuario, CONTILATIN alegó una supuesta deficiencia organizacional del servicio prestado por APM; sin embargo, no ha adjuntado medio probatorio alguno que acredite sus afirmaciones. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que en su condición de administrador portuario solo le corresponde asumir responsabilidad por los actos y omisiones del personal a cargo de las operaciones del Terminal Portuario, es decir, responde por el personal que directa o indirectamente se encuentre a su cargo. Por dicha razón, los inconvenientes que pueden haberse producido fuera de las instalaciones de APM no corresponde le sean atribuidos.
- xv.- Finalmente, con relación a la Factura N° 003-89289, la cual habría sido emitida indebidamente debido al cobro del IGV; el recargo por cuadrilla no utilizada está vinculado a la compensación por la asignación de personal relacionado directamente a la contraprestación de una operación, por lo que corresponde sea gravado con el IGV; lo que resulta distinto en el caso de una indemnización, la cual corresponde a un pago de carácter resarcitorio por la inexecución de una obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

4. Con fecha 15 de agosto de 2018, CONTILATIN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 que declaró infundado su reclamo, señalando lo siguiente:
- i.- Tanto APM como OSITRAN han establecido que el recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas es una penalidad impuesta por una cláusula general de contratación no aprobada administrativamente regulada por los artículos 1341° al 1350° del Código Civil.
 - ii.- Al respecto, el artículo 1343° del Código Civil señala que para exigir la pena no es necesario que el acreedor pruebe los daños y perjuicios sufridos; sin embargo, ella solo puede exigirse cuando el incumplimiento obedece a causa imputable al deudor salvo pacto en contrario.
 - iii.- En ese sentido, para que APM exija el pago no solamente debe acreditar que: i) no exista responsabilidad de la Entidad Prestadora; o, ii) si dicho perjuicio es consecuencia inmediata y directa de la inejecución de una obligación o de su cumplimiento tardío o defectuoso por parte de APM; sino además: i) que exista responsabilidad directa de CONTILATIN; y, ii) que el daño se haya producido como consecuencia inmediata y directa de la inejecución de una obligación o de su cumplimiento tardío o defectuoso por parte de CONTILATIN.
 - iv.- En cuanto a las dificultades con el virador de la grúa, si bien las grúas son proporcionadas por la nave, dicha falla originó la paralización de la descarga por lo que no resulta de responsabilidad de CONTILATIN a efectos de contabilizar el tiempo de la paralización para el cobro de la penalidad.
 - v.- En relación a los cinco (5) camiones que tuvieron dificultades para ingresar al puerto, APM ha señalado que dicho inconveniente fue resuelto en 12 minutos mediante un correo electrónico de respuesta; sin embargo, este documento no acredita que el problema haya sido solucionado, sino únicamente que APM respondió la comunicación del problema realizado el 3 de abril de 2018. Es más, dicha comunicación electrónica acreditaría que existió congestión en el acceso de los camiones al Terminal Portuario, mas no que esta se haya solucionado en 12 minutos.
 - vi.- La responsabilidad de APM no se sujeta únicamente a los actos de su personal propio o subcontratado, sino que le corresponde diseñar y administrar los servicios que proporciona a los usuarios del Terminal Norte Multipropósito, entre ellos, el acceso y tránsito de las unidades de transporte externos que ingresen al puerto.
 - vii.- La deficiente organización que viene realizando APM ha generado problemas de congestión vehicular para acceder al Terminal Portuario y ello es la causa de la falta de vehículos para la descarga, lo cual origina que no se pueda cumplir con el Plan de Operaciones.

- viii.- Adjuntó como medio probatorio el Informe Final N° CSMP-0056/2018 elaborado por la empresa CONSUMARPORT del cual forman parte los Protestos Informativos presentados ante la Capitanía del Puerto del Callao en los cuales consta el total de horas de paralización en la descarga de la nave.
 - ix.- APM atribuyó responsabilidad a CONTILATIN por la falta de envío de camiones señalando que los inconvenientes fuera del Terminal Portuario no forman parte del ámbito de competencia asumido por el administrador portuario, pero no ha acreditado que las paralizaciones sean atribuibles al usuario que lo faculta a efectuar el cobro de la penalidad.
 - x.- Cabe precisar que OSITRAN, mediante Resolución N° 1 emitida en el expediente N° 094-2016-TSC-OSITRAN, ha señalado que "(...) *de conformidad con el artículo 34° del Reglamento de Reclamos del OSITRAN en los reclamos relacionados a la facturación corresponde a la Entidad Prestadora acreditar los supuestos bajo los cuales se configura su cobro (...)*"
 - xi.- Asimismo, a través del Informe N° 018-14-GRE-GSF-GAJ las áreas técnicas del OSITRAN señalaron que *"el Concesionario se encuentra facultado a realizar un cobro por concepto de recargo por Compensación de cuadrillas no utilizadas 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."*
 - xii.- APM no ha acreditado que las paralizaciones sean responsabilidad de CONTILATIN, por tanto, que tenga derecho a efectuar el cobro de la penalidad.
- 5. El 4 de septiembre 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 lo señalado en la Resolución N° 1.
 - 6. El 26 de septiembre de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con el informe oral de ambas partes, quedando la causa al voto.
 - 7. Con fecha 1 de octubre de 2018, APM presentó escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado en sus escritos anteriores, añadiendo lo siguiente:
 - i. CONTILATIN alegó que existieron paralizaciones imputables a APM adjuntando para ello el Informe Final N° CDMO-0056/2018 elaborado por CONSUMARPORT; sin embargo, dicho documento carece de validez en la medida que no se encuentra sustentado en algún informe firmado y/o suscrito por representante de la citada empresa y/o por APM.



- ii. APM tuvo dificultades con el virado de la grúa de la nave C.S. JENNA razón por la cual utilizó únicamente una (1) placa de la cuchara de dicha grúa; en ese sentido, no resulta responsable de los perjuicios generados al usuario como consecuencia de la falla de la grúa en la medida que fue proporcionada por la nave.
- iii. El apelante pretende acreditar la congestión vehicular en el ingreso al Terminal Portuario mediante un correo electrónico emitido el 3 de abril de 2018 a las 14:13 horas. Al respecto, cabe resaltar que mediante correo electrónico emitido por APM el mismo día a las 14:25 horas, informó al usuario que dicho inconveniente había sido superado.
- iv. CONTILATIN no ha acreditado que la supuesta congestión para el ingreso de camiones al Terminal Portuario haya sido generada por actos de responsabilidad del personal propio u sub contratado por APM.

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° 2 de APM.
- ii.- Determinar si corresponde que CONTILATIN pague la factura N° Foo3-73152 por el concepto de recargo por compensación por 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 ANDINA cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas, alegando que la demora en el envío de camiones se habría debido al incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de APM debido a paralizaciones provocadas por la propia Entidad Prestadora y a la congestión en el acceso al Terminal Portuario.
10. Por su parte, APM negó que las paralizaciones se hubieran debido a las causas señaladas por ADM ANDINA, alegando que dichas paralizaciones se debieron a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte.
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 2° 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 33¹ del mismo Reglamento dispone que los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:
 - 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 ello involucra 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

¹ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la Entidad Prestadora

(...)

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

(...)

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:

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 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 ANDINA el 1 de agosto de 2018.
 - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que ADM ANDINA interponga el recurso de apelación venció el 22 de agosto de 2018.

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

"3.1.2 Recurso de Apelación

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

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

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

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".

iii.- ADM ANDINA presentó el recurso de apelación el 15 de agosto de 2018, es decir, dentro del plazo legal.

17. 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 General⁷, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
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

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

19. 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.

⁷ TUO de la Ley N° 27444

"Artículo 218.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".

1.23.99. Servicios Estándar

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

20. En ese sentido, 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).
21. 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.
22. 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]

23. Por otro lado, el cobro por concepto de "Compensación de Cuadrilla no utilizada" se encuentra detallado en 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.

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

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

[El subrayado es nuestro]

24. En tal sentido, el "recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada", cuyo cobro es materia de cuestionamiento por el 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.
25. 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 aquellos acuerdos que las partes hayan pactado producto de la relación contractual, en el presente caso, que no utilice un personal asignado para el servicio solicitado.
26. 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 del 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]

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

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

[El subrayado es nuestro]

28. Como se verifica del mencionado informe, las áreas técnicas del OSITRAN han precisado que el cobro por concepto de "Compensación de Cuadrillas no utilizadas" 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.

29. Es importante resaltar que dicho cobro resulta razonable en la medida que la compensación referida remunera el costo de oportunidad del tiempo del servicio en cuestión, consistente en el costo que la Entidad Prestadora deja de percibir por poner a disposición del usuario el respectivo personal, siempre y cuando no sea responsabilidad de APM o un riesgo que deba asumir.
30. En el documento denominado Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"⁹ que APM publica en su página web, el mismo que ha sido reseñado en los párrafos precedentes, se establece entre los recargos aplicables a la nave el recargo por "Compensación de Cuadrillas No Utilizadas", por lo que dicha entidad prestadora se encuentra facultada a poder repetir este cobro, no sólo a la línea naviera, sino también al consignatario de la carga, siempre y cuando se haya comprobado que la aplicación de ese recargo fue responsabilidad de éste último.
31. Atendiendo a lo expuesto en los párrafos precedentes, se verifica que APM se encuentra legitimada a cobrar a los usuarios de sus servicios recargos por concepto de compensación de cuadrillas no utilizadas según los montos establecidos en la Lista de Precios que publicita.

Sobre la organización de los servicios que brinda APM

32. En virtud del Contrato de Concesión¹⁰ suscrito con el Estado Peruano, APM se encuentra obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte). A su vez, tiene el derecho de explotar esta infraestructura, durante el plazo de vigencia de dicho contrato (30 años)¹¹. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

9 PRECIOS POR OTROS SERVICIOS Y RECARGOS

Recargos a los Servicios prestado a la Nave

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, este se cancela, se suspende o se paraliza por decisión o responsabilidad de la línea naviera, el consignatario o sus representantes dependiendo del contrato de fletamento. En el caso de la suspensión o paralización, se aplicará el recargo cuando este prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones.

(...)

De la misma forma, este recargo será aplicado encaso la línea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se disponga 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.

(...)

¹⁰ Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre APM y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.

¹¹ Contrato de Concesión

"DEFINICIONES

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

"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]

33. 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]

34. 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

1.23.26. Concesión

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

SECCIÓN IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN

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

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 resultado¹².

35. 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.
36. En ese sentido, el Contrato de Concesión le otorga a APM la facultad de regular sus actividades como administrador portuario, otorgándole la potestad de emitir sus propias políticas comerciales y operativas para la adecuada operación y funcionamiento del puerto. Así, el artículo 8.13¹³ del referido contrato concesión establece la potestad de la Sociedad Concesionaria de presentar, para la aprobación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), su Reglamento de Operaciones del Terminal Norte Multipropósito y otros reglamentos que correspondan de acuerdo a las competencias de la APN.
37. De acuerdo al referido Reglamento de Operaciones de APM, la Entidad Prestadora es la responsable de la planificación, coordinación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados a las operaciones desarrolladas en el Terminal Portuario, como se aprecia a continuación:

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

[El subrayado y resaltado es nuestro]

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

¹² 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.

¹³ Contrato de Concesión de APM

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

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

Sobre el deber de información de APM

39. El Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público¹⁴, 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 las ITUP.

... la relación de las Entidades Prestadoras con los Usuarios de los servicios que se brinden 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, aeroportuarios, viales, ferroviarios y del Sistema de Transporte Masivo de Lima y Callao..."*

Artículo 7.- De los Derechos de los Usuarios.-

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

a) A la información

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

40. En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, versión 5, vigente al momento de ocurrido los hechos, señala en su artículo 7 que "es responsabilidad de APMTTC 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".
41. En los artículos 60 y 62 del mencionado Reglamento de Operaciones de APM se establece:

"Artículo 60.- *APMTTC coordinará con los Usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas autorizadas por APMTTC 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".*

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

¹⁴ Aprobado a través de la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.

Contempla las siguientes acciones de cargo de APMTC:

- 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 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".*

- 42. 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.
- 43. 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.
- 44. 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.
- 45. 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° Foo3-89289

46. En el presente caso, ADM ANDINA cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas, alegando que la demora en el envío de camiones se habría debido al incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de APM debido a paralizaciones provocadas por la propia Entidad Prestadora y a la congestión en el acceso al Terminal Portuario.
47. Por su parte, APM negó que las paralizaciones se hubieran debido a las causas señaladas por ADM ANDINA, alegando que dichas paralizaciones se debieron a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte.
48. Ahora bien, de acuerdo con lo expuesto en los párrafos precedentes, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones se suspendan o paraliquen por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
49. De la revisión del expediente administrativo se aprecia que APM remitió los documentos denominados "Estado de Hechos por Nave" y "Resumen / Nota de Tarja"¹⁵ elaborados durante las operaciones de descarga de la nave C.S. JENNA, embarcación en la cual se transportaba mercadería de ADM ANDINA.
50. Ahora bien, de la revisión de los documentos "Resumen / Nota de Tarja", se aprecia que en el ítem denominado "Detalle por paralizaciones por falta de camiones", el personal de APM dejó constancia de las paralizaciones ocurridas en las tareas de descarga de la nave C.S. JENNA, consignando que estas se habrían debido a la ausencia de camiones.
51. Teniendo en cuenta ello, lo registrado en los referidos documentos acredita que durante las labores de descarga de la mercadería transportada en las bodegas N° 1, 2, 3, 4 y 5 de la nave C.S. JENNA existieron paralizaciones, así como que ellas habían resultado consecuencia de la falta de camiones que debían proporcionar los usuarios en su condición de propietarios de las mercancías.
52. A fin de determinar las paralizaciones por falta de envío de camiones atribuibles al usuario, se deben tomar en cuenta aquellas que APM ha acreditado ocurrieron durante periodos de tiempo en los cuales se descargaba la mercadería de MOLICENTRO; no cabiendo considerar las paralizaciones por falta de camiones ocurridas durante periodos de tiempo en los cuales se descargaba mercadería de propiedad de otros usuarios, o en los cuales se descargaba mercadería de bodegas compartidas con otros usuarios, o en los cuales no se

¹⁵ Los documentos denominados "Estado de Hechos por Nave" y "Resumen / Nota de Tarja" fueron enviados por APM en un Disco Compacto (CD) de datos, a través de la Carta N° 1124-2018-APMTC/CL, obrante en el folio 151 del expediente.

consignó a qué autorización y usuario correspondía la mercadería que se estaba descargando.

53. Teniendo en cuenta el criterio señalado en el párrafo anterior, de la revisión de los documentos "Resumen / Nota de Tarja" se evidencia que en las jornadas de la bodega N° 3 se descargó mercadería de otro usuario que compartían la misma bodega con ADM ANDINA, por lo que no existe certeza de que los periodos de paralización en la descarga en dichas jornadas resulten imputables a ADM ANDINA y no a otros usuarios.
54. Sin embargo, en las jornadas de trabajo de la bodega N° 1, 2, 4 y 5 se evidencia que se descargó únicamente mercadería de propiedad de ADM ANDINA, por lo que resulta indubitable que las paralizaciones registradas en dichas jornadas corresponda le sean atribuidas al consignatario de la carga.
55. Al respecto, ADM ANDINA no ha negado la ocurrencia de las paralizaciones en las operaciones de descarga por la falta de envío de camiones, habiéndose limitado a justificarlas, entre otras razones, debido al incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de la Entidad Prestadora, señalando que APM no cumplió con ejecutar la operación de descarga conforme a la planificación realizada por ella misma.
56. Con relación al Plan de Operaciones, el Reglamento de Operaciones de APM, versión 5, lo ha definido 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."
57. En ese entendido, el Plan de Operaciones es el documento elaborado por la Entidad Prestadora en el cual se detalla 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.
58. Cabe resaltar que el artículo 9° del Reglamento de Operaciones de APM¹⁶ ha establecido que el Concesionario tiene la responsabilidad de ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones conforme ha sido elaborado antes del inicio de las operaciones de descarga.
59. En atención a lo señalado por ADM ANDINA, cabe indicar que de la documentación obrante en el expediente se cuenta con el documento denominado "Plan de Operaciones"¹⁷, mediante el cual APM informó entre otros, la hora de inicio de la operación, el ritmo de descarga, el tonelaje a movilizar, los equipos necesarios, el número de jornadas y el orden

¹⁶ Reglamento de Operaciones de APM, versión 5

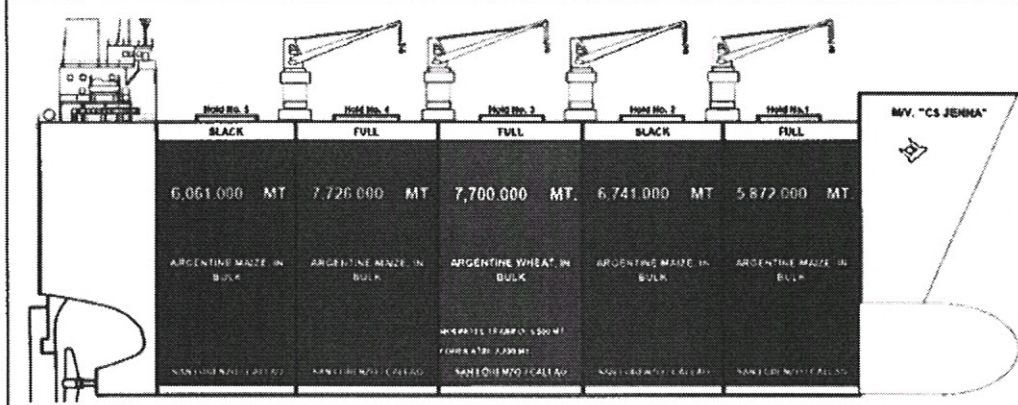
"Artículo 9.- APMTC será responsable por ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones final conforme a lo establecido en los procedimientos de APMTC."

¹⁷ Folios 69 y 70.

de descarga planificado para cada bodega de la nave C.S. JENNA, conforme se aprecia a continuación:

Plan de Operaciones (PO)

ETA	30/03/2018 21:00	PLAN DE TRABAJO // MN JENNA La nave tiene programado descargar 34,100.000 TM de carga a Granel (TRIGO 7,700.00 TM) (MAIZ 26,400.00 TM), distribuidos de acuerdo al Plano de Estiba y consignado a los Sres.: CONTILATIN DEL PERU S.A. (MAIZ 26,400.00 TM) (TRIGO 2,200 TM) MOLINO EL TRIUNFO S.A. (TRIGO 5,500.00 TON)
ETB	2/04/2018 15:00:00 (SUPEDITADO AL TERMINO DE LA MN RAVEN ARROW)	
IO	2/04/2018 15:30	
MUELLE	03-A	



EQUIPOS 3 Arlona – 3 grúas Nave – 3 Clamshell 15.5 TM (3 Placas) – 2 Payloader

CONSIDERACIONES A LA DESCARGA

Operativo se trabajara con 3 cuadrillas: iniciando con B1-B3 & B5

TIPO	CAMIÓN	GRUA NAVE	ARLONA	CUCHARA 15.5 TM	1,800 TM x Jornada
------	--------	-----------	--------	-----------------	--------------------

SUPERVISORES

Se iniciara el operativo trabajando con 3 Arlonas a Camión (B1-3 & B5).
 Notar que en Callao barremos todas la Bodegas (#01,02,03,04,05)
 Durante el operativo toda la carga recuperada en bolsones debe ser marcada con el nombre de la nave y producto, asimismo, coordinar con transporte el despacho de bolsones en el último camión antes del término de las operaciones de descarga. Se verificará el cumplimiento de esta instrucción.

SECUENCIA DE DESCARGA

	Barre	Barre	Barre	Barre	Barre	
	Bodega No. 5	Bodega No. 4	Bodega No. 3	Bodega No. 2	Bodega No. 1	
	TRIGO	TRIGO	TRIGO	TRIGO	TRIGO	
1ra Jornada	1800		1800		1800	3
2da Jornada	1800		1800		1800	3
3ra Jornada	1800		1800		1800	3
4ta Jornada	661	1150	1800	1350	472	3
5ta Jornada		1800	500	1800		3
6ta Jornada		1800		1800		2
7ma Jornada		1800		1791		2
8va Jornada		1176				1
	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20

Arlona 01 - Cuchara de 15.5 TM - Grúa de Nave a Camión
 Arlona 02 - Cuchara de 15.5 TM - Grúa de Nave a Camión
 Arlona 03 - Cuchara de 15.5 TM - Grúa de Nave a Camión
 Ritmos de descarga a CAMION, supeditada a la disponibilidad de transporte para el despacho fluido.

El posicionamiento de las Arlona, generadores y Clamshell en el muelle 03-A, se realizará durante la jornada previa al atraque de la nave. Esas serán posicionados cuando el muelle este en condiciones optimas y completado su limpieza

SUPERVISORES	Mantener constante comunicación con Supervisor de Balanza y el coordinador de Transporte, a fin de estar informados de cualquier suceso durante el operativo, asimismo, cualquier demora con los camiones coordinarla directamente con Balanza, para poder otorgar el soporte correspondiente.
	En caso de congestión favor coordinar con Supervisor de balanza para verificar el acceso de las unidades en el antepuerto, las mismas que serán ubicadas en las líneas 1 & 2 que fueron asignadas para este operativo. Tener presente que se trabajarán B1, B5 (MAIZ) + B3 (TRIGO), asimismo, todo cambio respecto a las líneas, debe ser informado con un mínimo de 4 hrs de anticipación a los respectivos consignatarios, a fin de no afectar la fluidez del transporte durante el turno.
	Verificar el correcto despacho por parte del tarjador, debido a que tenemos productos diferentes, por lo tanto, registrar correctamente el # permiso y bodega de la cual se despacha la carga.
	Verificar en todo momento el barrido de muelle, a fin de evitar acumulación de carga en muro, este proceso también nos permitirá evitar la pérdida de producto durante la descarga de la nave.
AGENCIA MARITIMA - CONSIGNATARIO	Sres. CANOPUS S.A - CONTILATIN DEL PERU S.A - MOLINO EL TRIUNFO S.A; estaremos en constante coordinación durante el operativo con la finalidad de identificar cualquier incidente que ocasione retrasos en la descarga, a fin de subsanarlo en el menor tiempo posible. También agradeceremos coordinar con vuestra logística para que siempre esté presente durante el operativo un coordinador de Transporte, a fin de que este ordene el ingreso de las unidades. Ver la posibilidad de que sus unidades tengan en el parabrisas el nombre de la NAVE y # de permiso a retirar de su respectivo lote, a fin de agilizar su ingreso tanto al antepuerto como al muelle.
	Sres. CANOPUS S.A coordinar con Agencia de Aduana para que nos hagan llegar los permisos correspondientes para el despacho de sus respectivos lotes, antes del inicio del operativo.
	Adjuntamos doc. de la nave.
	Tiempo estimado de ops: 8 jornadas de trabajo el 20 cuadrillas

Nota: Para comunicaciones al interior de la terminal, favor tomar en cuenta siguientes números de contacto (24 hrs)

98169841	Unit Manager
94627711	Sup. de Balanza
01-2008887	Planificador de Carga General

60. Como puede apreciarse, de acuerdo con el Plan de Operaciones elaborado por APM, el proceso de descarga de la nave C.S. JENNA se realizaría en un total de ocho (8) jornadas de trabajo, estableciendo como fecha de inicio de operaciones el 2 de abril de 2018 a las 15:30 horas.
61. De otro lado, en el documento denominado "Reporte Final de Operaciones"¹⁸ emitido por APM, que también obra en el expediente, se aprecia entre otros, el ritmo de descarga, tonelaje movilizado, número de jornadas y el orden de descarga en el cual se desarrollaron las operaciones de descarga de la nave C.S. JENNA, como se muestra a continuación:

Reporte Final de Operaciones (RFO)

	03/04 09:25	06/04 03:22	03/04 08:50	05/04 23:55	03/04 09:30
	06/04 01:20	09/04 17:10	05/04 04:50	09/04 07:00	06/04 01:00
	5,372.000	6,741.000	7,700.000	7,726.000	6,061.000
	MAIZ	MAIZ	TRIGO	MAIZ	MAIZ
	BARRE CALLAO	BARRE CALLAO	BARRE CALLAO	BARRE CALLAO	BARRE CALLAO
1	03/04 08:50	03/04 15:00	292.380		
2	03/04 15:00	03/04 23:00	480.680	1,047.780	233.860
3	03/04 23:00	04/04 07:00	656.430	1,726.790	1,092.210
4	04/04 07:00	04/04 15:00		1,475.150	465.740
5	04/04 15:00	04/04 23:00	629.990	1,685.360	1,147.380
6	04/04 23:00	05/04 07:00	1,522.880	1,325.180	684.490
7	05/04 07:00	05/04 15:00	1,089.250	541.120	323.320
8	05/04 15:00	05/04 23:00	690.360		792.900
9	05/04 23:00	06/04 07:00	340.980		1,366.060
10	06/04 07:00	06/04 15:00		792.450	
11	06/04 15:00	06/04 23:00	353.110	213.590	
12	06/04 23:00	07/04 07:00	300.510	216.320	
13	07/04 07:00	07/04 15:00		1,104.150	
14	07/04 15:00	07/04 23:00	1,263.680		
15	07/04 23:00	08/04 07:00		2,096.740	
16	08/04 07:00	08/04 15:00	758.320	802.150	
17	08/04 15:00	08/04 23:00	762.310	774.630	
18	08/04 23:00	09/04 07:00	1,328.770	1,154.170	
19	09/04 07:00	09/04 15:00	511.160	443.140	
20	09/04 15:00	09/04 17:10	940.620	74.030	
			1,56.720		
	5,702.950	6,794.000	7,801.380	7,731.310	6,105.960

¹⁸ Folio 71

62. Como se observa, de conformidad con el Reporte Final de Operaciones remitido por APM, las operaciones de descarga de la nave C.S. JENNA se realizaron en veinte (20) jornadas de trabajo, entre el 3 de abril de 2018 a las 08:50 horas y el 9 de abril de 2018 a las 17:10 horas.
63. De los documentos señalados precedentemente, se desprende lo siguiente: i) el inicio de descarga de la nave C.S. JENNA según el Plan de Operaciones estuvo programado para el 2 de abril de 2018 a las 15:30 horas; sin embargo, la descarga recién se inició el 3 de abril de 2018 a las 08:50 horas; y, ii) el número de jornadas de trabajo programado fue de ocho (8) jornadas, realizándose finalmente en veinte (20) jornadas de trabajo. Todo ello evidencia el incumplimiento del Plan de Operaciones en cuanto a la hora de inicio de la operación y la utilización del número de jornadas programadas para realizar la descarga de la nave C.S. JENNA.
64. Asimismo, en cuanto a la secuencia de descarga, del Plan de Operaciones (PO) y del Reporte Final de Operaciones (RFO) se observa lo siguiente:

Cuadro N° 1

		Bodega 1		Bodega 2		Bodega 3		Bodega 4		Bodega 5	
		PO	RFO	PO	RFO	PO	RFO	PO	RFO	PO	RFO
1	03.04.18 (07:00-15:00)	O	X			O	X			O	X
2	03.04.18 (15:00-23:00)	O	X			O	X			O	X
3	03.04.18 (23:00-07:00)	O	X			O	X			O	X
4	04.04.18 (07:00-15:00)	O		O		O	X	O		O	X
5	04.04.18 (15:00-23:00)		X	O		O	X	O			X
6	04.04.18 (23:00-07:00)		X	O			X	O			X
7	05.04.18 (07:00-15:00)		X	O				O			X
8	05.04.18 (15:00-23:00)		X	O							X
9	05.04.18 (23:00-07:00)		X		X				X		
10	06.04.18 (07:00-15:00)				X				X		
11	06.04.18 (15:00-23:00)				X				X		
12	06.04.18 (23:00-07:00)								X		
13	07.04.18 (07:00-15:00)				X						
14	07.04.18 (15:00-23:00)								X		
15	07.04.18 (23:00-07:00)				X				X		
16	08.04.18 (07:00-15:00)				X				X		
17	08.04.18 (15:00-23:00)				X				X		
18	08.04.18 (23:00-07:00)				X				X		
19	09.04.18 (07:00-15:00)				X				X		
20	09.04.18 (15:00-23:00)				X						

65. Del cuadro detallado precedentemente se evidencia el incumplimiento del Plan de Operaciones, el cual resulta imputable a APM, conforme al siguiente detalle:
- Con relación a la Bodega N° 1: se planificó descarga de mercadería en la jornada 4; sin embargo, en dicha jornada no se realizaron operaciones de descarga. Asimismo, APM trabajó las jornadas 5 a 9, ampliándose el número de jornadas de trabajo de descarga programadas.
 - Con relación a la Bodega N° 2: se planificó descarga de mercadería en las jornadas del 4 al 8; sin embargo, en dichas jornadas no se realizaron operaciones de descarga. Asimismo, APM trabajó las jornadas 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 ampliándose el número de jornadas de trabajo de descarga programadas.
 - Con relación a la Bodega N° 3: APM trabajó la jornada 6, ampliando el número de jornadas de trabajo de descarga programadas.
 - Con relación a la Bodega N° 4: se planificó descarga de mercadería en las jornadas 4 a 7; sin embargo, en dichas jornadas no se realizaron operaciones de descarga. Asimismo, APM trabajó las jornadas del 9 al 12 y del 14 al 19 ampliándose el número de jornadas de trabajo de descarga programadas.
 - Con relación a la Bodega N° 5: APM trabajó las jornadas 5 a 8, ampliándose el número de jornadas de trabajo de descarga programadas; por lo que se evidencia que APM incumplió con la secuencia programada para la descarga de la Bodega N° 5.
66. En atención a lo expuesto, se advierte que la operación de descarga de las bodegas 1, 2, 3, 4 y 5 de la nave C.S. JENNA no se ejecutó conforme a lo planificado, toda vez que se realizaron operaciones de descarga en jornadas donde no habían sido planificadas y no se desarrollaron trabajos de descarga en jornadas donde sí habían sido programadas, por lo que existieron variaciones a la secuencia de descarga establecida en el Plan de Operaciones.
67. Ahora bien, en los documentos "Resumen / Nota de Tarja" y "Estado de Hechos por Nave"¹⁹ elaborados en la operación de descarga de la nave C.S. JENNA, APM realizó el registro de las paralizaciones que le son imputables, los cuales habrían incidido en los tiempos programados de descarga, los cuales se detallan a continuación:

¹⁹ Documento enviado en formato CD, obrante a folio 152.

Tiempos de paralización imputables a APM

JORNADA		CONCEPTO	PERIODO	TIEMPO (minutos)
1	03.04.18 (07:00-15:00)	Bodega 1: Instalación de equipos	07:40-08:40	60
		Bodega 1: Espera temperatura de generador	08:40-09:10	30
		Bodega 1: Chequeo de grúa	10:00-11:00	60
		Bodega 3: Grúa malograda	11:00-12:20	80
		Bodega 5: Espera de conexión de equipos	07:40-08:40	60
		Bodega 5: Retiro de placa a la cuchara	11:25-12:00	35
2	03.04.18 (15:00-23:00)	Bodega 1: Cambio de grúa y limpieza de luna	20:35-20:55	20
		Bodega 3: Abastecimiento de combustible	21:45-23:00	75
3	03.04.18 (23:00-07:00)	Bodega 5: Cambio de grúa	02:50-03:00	10
4	04.04.18 (07:00-15:00)			
5	04.04.18 (15:00-23:00)	Bodega 5: Abastecimiento de gasolina	16:20-16:28	8
		Bodega 3: Abastecimiento de gasolina generador hopper	16:30-16:38	8
6	04.04.18 (23:00-07:00)			
7	05.04.18 (07:00-15:00)			
8	05.04.18 (15:00-23:00)	Bodega 1: Falta de cuadrilla	15:00-15:05	5
		Bodega 3: Falta de cuadrilla	15:00-15:05	5
		Bodega 5: Falta de cuadrilla	15:00-15:05	5
9	05.04.18 (23:00-07:00)			
10	06.04.18 (07:00-15:00)			
11	06.04.18 (15:00-23:00)			
12	06.04.18 (23:00-07:00)			
13	07.04.18 (07:00-15:00)			
14	07.04.18 (15:00-23:00)			
15	07.04.18 (23:00-07:00)			
16	08.04.18 (07:00-15:00)			
17	08.04.18 (15:00-23:00)	Bodega 4: Cuchara malograda	18:50-19:45	55
		Bodega 4: Abastecimiento de combustible	20:05-20:12	7
18	08.04.18 (23:00-07:00)			
19	09.04.18 (07:00-15:00)	Bodega 2: Revisión de la cuchara	09:53-09:58	5
		Bodega 2: Mantenimiento	10:10-10:20	10
		Bodega 2: Cuchara malograda	13:40-14:00	20
		Bodega 2: Cambio de cuchara	14:14-14:30	16
		Bodega 2: Cuchara malograda	14:30-15:00	30
20	09.04.18 (15:00-23:00)			
TOTAL DE PARALIZACIONES				604

68. De la información contenida en el cuadro precedente se evidencia que existieron paralizaciones imputables a APM (instalación de equipos, espera de temperatura de generador, grúa malograda, espera conexión de equipos, retiro de placa de cuchara, cambio de grúa, limpieza de luna, abastecimiento de combustible, falta de cuadrilla, cuchara malograda, revisión de cuchara, cambio de cuchara y mantenimiento) durante las operaciones de descarga de la nave C.S. JENNA, lo que evidencia el incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de la Entidad Prestadora.
69. En atención a lo expuesto precedentemente, se verifica que la operación de descarga de la nave C.S. JENNA no se ejecutó conforme a lo planificado en el Plan de Operaciones, toda vez que se acreditó que: i) la operación no inició en la hora programada, ii) se utilizó un mayor número de jornadas para culminar la descarga, iii) la operación de descarga no se ejecutó conforme a la secuencia planificada; y, iv) se generaron paralizaciones imputables a APM a lo largo de las operaciones de descarga.
70. Al respecto, cabe recordar que la Entidad Prestadora es responsable de ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones teniendo potestad de modificarlo de acuerdo a las circunstancias que presente cada operación. Asimismo, 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.
71. En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se ejecutó conforme a lo planificado, correspondía a APM acreditar que cumplió con su obligación de informar al usuario las nuevas condiciones que se estaban presentando conforme avanzaban los trabajos de descarga 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 realice sin contratiempos y no incurrir en el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.
72. Sin embargo, de la revisión del expediente administrativo no se advierte que la Entidad Prestadora haya presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con su obligación de informar lo señalado precedentemente.
73. En efecto, APM tenía la responsabilidad de comunicar a ADM ANDINA: i) la modificación de la hora de inicio de la descarga; ii) cada una de las paralizaciones que iban generándose por responsabilidad de la Entidad Prestadora, iii) la modificación de la secuencia de descarga; y, iv) que la operación de descarga no culminaría en las jornadas programadas en el Plan de Operaciones.
74. Cabe resaltar que si bien ADM ANDINA 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.

75. Teniendo en consideración que la Entidad Prestadora incumplió el Plan de Operaciones y no acreditó haber informado las variaciones realizadas a dicho Plan a ADM ANDINA, carece de objeto pronunciarse sobre las alegaciones del apelante en relación al cobro del Impuesto General a las Ventas.
76. Consecuentemente, en atención a lo expuesto en los párrafos precedentes, no corresponde el cobro del recargo de compensación de cuadrilla no utilizada recogido en la factura N° Foo3-89289.

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 OSITRAN²⁰;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0234-2018, y, en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto al cobro de la factura N° Foo3-89289, emitida por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, dejando sin efecto su cobro.

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

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

²⁰ Reglamento de Reclamos de 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".



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° 181-2018-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

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, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA
Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS