

EXPEDIENTE : 126-2019-TSC-OSITRAN  
APELANTE : MOLINO EL TRIUNFO S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 2 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/0173-2019

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 15 de abril de 2020

**SUMILLA:** *Habiéndose verificado la existencia de paralizaciones, atribuibles tanto a APM como al usuario, que incidieron en la ampliación de las jornadas de trabajo inicialmente previstas; corresponde que éstas sean liquidadas entre sí y se emita una nueva factura por el concepto de "Compensación de Cuadrillas no Utilizadas".*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por MOLINO EL TRIUNFO S.A. (en adelante, MOLINO o la apelante) contra la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0173-2019 (en lo sucesivo, la Resolución N° 2) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I. ANTECEDENTES:

- 1.- Con fecha 16 de abril de 2019, MOLINO interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la factura N° Foo4-16541, emitida por concepto de "Compensación de cuadrillas no utilizadas" por la suma de US\$ 3, 440.88 (incluido IGV).
- 2.- Mediante Carta N° 00437-2019-APMTC/CL notificada el 22 de abril de 2019, APM requirió a MOLINO que de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APM Terminals Callao S.A. (en adelante, Reglamento de Atención de Reclamos de APM) y el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, cumpla con presentar la siguiente información para la tramitación de su reclamo: i) Copia simple del documento que acredite la representación legal; ii) copia simple del documento de identidad; y, iii) fundamentos de hecho y de derecho que sustentan el reclamo.

- 3.- El 23 de abril de 2019, MOLINO subsanó las observaciones realizadas por APM manifestando lo siguiente:
- i.- Los lotes de su mercancía fueron consignados en las bodegas N° 2 y 3.
  - ii.- La bodega N° 2 fue compartida con otros consignatarios contando en ésta con un lote de 3,300 TM.
  - iii.- En la bodega N° 3 contó con un lote de 2,000 TM, ocurriendo que al momento de realizar la descarga la cuchara presentó fallas constantes por lo que no se permitió el ingreso de sus unidades a la balanza colocándose conos.
  - iv.- Dispuso de unidades desde el inicio de la descarga, a fin de acreditarlo adjuntó imágenes GPS de la ubicación de las mismas en el puerto los días 11, 12, 13 y 14 de marzo de 2019.
- 4.- Mediante Resolución N° 1, notificada el 15 de mayo de 2019, APM resolvió el reclamo presentado declarándolo fundado en parte de acuerdo 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.- La nave ND ARMONIA transportó carga para tres (3) consignatarios; sin embargo, las bodegas N° 2 y 3 comprendían carga asignada a MOLINO.
  - iv.- Teniendo en cuenta que la bodega N° 2 fue compartida con otros consignatarios, solo consideró la bodega N° 3 para el cálculo del recargo. En ese sentido, de conformidad con el Plan de Trabajo se programó que las operaciones de descarga de la bodega N° 3 se realizaría utilizando cinco (5) jornadas de trabajo con cinco (5) cuadrillas.
  - v.- No obstante, debido a las paralizaciones por falta de camiones que debió enviar MOLINO, la descarga se prolongó hasta once (11) jornadas con once (11) cuadrillas, según información del Reporte Final de Operaciones.

- vi.- Del documento denominado "Notas de Tarja" se aprecia que durante las operaciones de descarga de la nave ND ARMONIA en la bodega N° 3 se registraron un total de diecisiete (17) horas con cuarenta y dos (42) minutos de paralizaciones por falta de envío de camiones; motivo por el cual en la factura N° Foo4-16541 se emitió el cobro equivalente a dieciocho (18) horas de recargo por cuadrillas no utilizadas<sup>1</sup>.
  - vii.- No obstante, a las demoras imputables a MOLINO (17 horas y 42 minutos) se descontarán las paralizaciones no operativas imputables a APM (1 hora y 3 minutos), resultando dieciséis (16) horas y treinta y nueve (39) minutos de recargo por cuadrillas no utilizadas; por lo que APM procederá a anular la factura bajo análisis emitida por dieciocho (18) horas y emitir una nueva por diecisiete (17) horas, considerando que el cobro es por hora o fracción conforme al Reglamento de Tarifas.
  - viii.- Para acreditar la existencia de fallas constantes en la cuchara de la Bodega N° 3, MOLINO adjuntó un correo electrónico de fecha 12 de marzo de 2019 enviado a las 09:31 horas por la empresa transportista PAY PAY a MOLINO informándole de supuestas fallas en la referida cuchara; no obstante, de la revisión de los Estados de Hecho de nave y Notas de Tarjas se registró únicamente una paralización de 15 minutos el 12 de marzo de 2019, no existiendo registro alguno de paralización por fallas de la cuchara.
  - ix.- A fin de acreditar que no permitieron el ingreso de sus unidades, MOLINO adjuntó conversaciones de WhatsApp e imágenes de ubicación GPS, sin embargo, dichas conversaciones no constituyen medios probatorios válidos pues en ellas no se visualiza la fecha de envío de cada mensaje desconociéndose la identidad de cada remitente. En cuanto a las imágenes de ubicación GPS, en las mismas no se aprecia que correspondan exclusivamente a las operaciones materia de reclamo, ni el tiempo de permanencia de las unidades vehiculares en una determinada ubicación, y mucho menos que la supuesta congestión en el exterior del terminal sea responsabilidad suya.
- 5.- El 23 de mayo de 2019, MOLINO interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1 señalando lo siguiente:
- i.- Respecto a la alegación de APM referida a que únicamente habría existido una paralización de 15 minutos el 12 de marzo de 2019, precisó que por el contrario, se registraron una serie de paralizaciones imputables a APM conforme se aprecia en el respectivo Estado de Hechos.

---

<sup>1</sup> Conforme al Reglamento de Tarifas de APM dispone que la facturación se realiza por hora o fracción, por lo que diecisiete (17) horas con cuarenta y dos (42) minutos equivale a dieciséis (16) horas de recargo.

- ii.- APM señaló que las imágenes GPS presentadas no indicarían el tiempo de permanencia de las unidades vehiculares en una determinada ubicación, motivo por el cual adjuntan Reportes de GPS en los cuales se detallan la ubicación y permanencia de las unidades los días 11, 12, 13 y 14 de marzo de 2019.
  - iii.- Cumplió con enviar camiones a través de su transportista; no obstante, éstos fueron impedidos de ingresar al puerto por un congestionamiento vehicular.
- 6.- Mediante Resolución N° 2 notificada a MOLINO el 21 de junio de 2019, APM resolvió el recurso de reconsideración interpuesto declarándolo infundado reiterando los argumentos expuestos en la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
- i. En relación a que supuestamente se habrían registrado varias paralizaciones debido a la falla constante de la cuchara en la bodega N° 3, revisó el Estado de Hechos verificando que en la bodega en cuestión se registró únicamente una paralización el 12 de marzo de 2019 desde las 08:21 horas hasta las 08:45 horas.
  - ii. La paralización "Stopped Discharge from hold 3 due to supply generator (Descarga detenida en la bodega N° 3 debido a suministro generador)" alude a la actividad por la que suministran combustible al generador del absorbente "Vigan" y no guarda relación con el funcionamiento de la cuchara.
  - iii. El Reporte de las imágenes GPS presentado por MOLINO no cuenta con sustento alguno que permita corroborar las horas en las que las unidades vehiculares habrían estado ubicadas en el Óvalo Garibaldi, por lo que dicho documento carece de validez.
  - iv. Molino señaló que durante las operaciones de descarga existió una supuesta congestión fuera de las instalaciones; no obstante, no presentó medio probatorio alguno que acredite dicha alegación.
- 7.- Con fecha 5 de julio de 2019, MOLINO interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 2 que declaró infundado su recurso de reconsideración señalando lo siguiente:
- i.- APM no presentó ningún sustento que justifique el cobro de la factura N° Foo4-16541 por Compensación de Cuadrillas no Utilizadas.
  - ii.- En todo momento dispuso de unidades vehiculares para la descarga continua de su mercancía, lo que fue debidamente sustentado a través de las imágenes GPS y reportes.
  - iii.- Cumplió con el envío de camiones a través de su transportista; no obstante, éstos fueron impedidos de ingresar al puerto por el congestionamiento vehicular.

- 8.- El 01 de agosto de 2019, 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 sus pronunciamientos anteriores.
- 9.- El 16 de enero de 2020, se realizó la audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.
- 10.- Con fecha 16 de enero de 2020, MOLINO presentó escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:
- i.- Existieron tres (3) permisos diferentes, por lo que corresponde a APM demostrar en qué proporción le correspondería asumir el cobro facturado por el concepto de recargo de cuadrillas no utilizadas.
  - ii.- La factura se encuentra incorrectamente emitida en la medida que el concepto cobrado es el de una compensación, esto es, una indemnización, no encontrándose referida a la venta de un bien o a la prestación de un servicio, por lo que no debería encontrarse gravada con el IGV.
  - iii.- La descarga concluyó el 12 de marzo de 2019 a las 06:32 horas, por lo que ninguna paralización posterior a dicha fecha es responsabilidad suya.
- 11.- Con fecha 21 de enero de 2020, APM presentó su escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado a lo largo del procedimiento y agregando que de la revisión del Estado de Hechos se acreditó que únicamente hubo una paralización en la bodega N° 3 el 12 de marzo de 2019 desde las 08:21 hasta las 08:54 horas.

## **II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:**

- 12.- 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 MOLINO pague la factura N° Foo4-16541 por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.

## **III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:**

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

- 13.- En el presente caso, MOLINO 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 a

- problemas en el acceso al Terminal Portuario cuya responsabilidad correspondía fuera asumida por APM.
- 14.- Por su parte, APM negó que las paralizaciones se produjeran debido a las causas señaladas por MOLINO, alegando que dichas paralizaciones se habrían debido más bien a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte para el recojo de su mercancía.
- 15.- 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.
- 16.- Cabe recordar que el artículo 2º del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en lo sucesivo, el Reglamento), indica expresamente que dicho Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y solución de los reclamos y controversias que tengan su origen en reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de entidades prestadoras que sean reguladas y supervisadas por OSITRAN.
- 17.- En ese sentido, el artículo 33<sup>2</sup> 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.
- 18.- El presente caso versa sobre el cobro de recargo por cuadrillas no utilizadas, lo que involucra supuestos de reclamo por facturación, cobro de servicios y calidad en la prestación de servicios previstos en los literales a) y c) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>3</sup>, así como el

---

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

**"Artículo 33.-**

(...) Los reclamos que versen sobre:

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

<sup>3</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM. Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN  
"1.5.3 Materia de Reclamos

literal b) del artículo 2<sup>4</sup> del Reglamento de Reclamos de OSITRAN que señala expresamente que dicho Reglamento rige la atención de los reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras que sean supervisados por OSITRAN. En tal sentido, en concordancia con el artículo 10 del referido Reglamento<sup>5</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

19.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>6</sup>, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>7</sup>, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

20.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:

i.- La Resolución N° 2 materia de impugnación fue notificada a MOLINO el 21 de junio de 2019.

---

(...)

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

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

<sup>4</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

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

1.- El presente Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y resolución de los reclamos y controversias que tengan su origen en:

- a) Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean regulados por OSITRAN;
- b) **Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean supervisados por OSITRAN.**
- c) Las controversias entre Entidades Prestadoras o entre éstas y los usuarios intermedios;
- d) El cumplimiento de otras obligaciones legales no incluidas en los literales anteriores y no expresamente asignadas a otros órganos o instancias del OSITRAN. Asimismo regula el procedimiento de arbitraje, en los casos que corresponda.

<sup>5</sup> **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”.

<sup>6</sup> **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”.

<sup>7</sup> **Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN**

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

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

- ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que MOLINO interponga el recurso de apelación venció el 12 de julio de 2019.
  - iii.- MOLINO presentó el recurso de apelación el 05 de julio de 2019, es decir, dentro del plazo legal.
- 21.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>8</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 22.- 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"

- 23.- El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) establece en sus cláusulas 1.23.97, 1.23.98 y 1.23.99, las definiciones de Servicios, Servicio Estándar y Servicios Especiales, respectivamente, de la siguiente manera:

##### **1.23.97 Servicios**

*Son todos los servicios portuarios que la SOCIEDAD CONCESIONARIA, directamente o a través de terceros, presta en el Área de la Concesión a todo Usuario que lo solicite. Incluye los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.*

##### **1.23.98. Servicios Especiales**

*Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. Los Servicios Especiales deberán prestarse respetando los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, según corresponda. Ello no perjudica el derecho de los Usuarios de exigir la prestación de los Servicios Estándar.*

---

<sup>8</sup> TUO de la Ley N° 27444

"Artículo 220.- Recurso de apelación"

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

- 24.- 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).
- 25.- 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.
- 26.- 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]

- 27.- 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"<sup>9</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

El recargo aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del Servicio Estándar, de acuerdo al Plan de Operaciones, éste se cancela o se suspende por decisión o responsabilidad de la línea naviera 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

<sup>9</sup> <http://www.apmterminalsallao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicioso8072013.pdf>

*atención a la nave y ésta por razones no imputables al terminal, demore su atraque e inicio de operaciones.*

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

[El subrayado es nuestro]

- 28.- 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.
- 29.- 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.
- 30.- 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 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]

- 31.- Como se verifica del mencionado informe, las áreas técnicas del OSITRAN han precisado que el cobro por concepto de “Compensación de Cuadrilla No Utilizada” es un recargo que busca que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora.
- 32.- 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.

- 33.- En el documento denominado Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>10</sup> 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 Cuadrilla No Utilizada", 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.
- 34.- Atendiendo a lo expuesto en los párrafos precedentes, se verifica que APM se encuentra facultada a cobrar a los usuarios de sus servicios recargos por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada según los montos establecidos en la Lista de Precios que publicita.

### **Sobre la organización de los servicios que brinda APM**

- 35.- En virtud del Contrato de Concesión<sup>11</sup> 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)<sup>12</sup>. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

---

<sup>10</sup> **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.*

(...)

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

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

#### **"DEFINICIONES**

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

1.23.26. Concesión

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

#### **SECCIÓN IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN**

## “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]

36.- 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]

37.- De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de APM llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que cuente. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el resultado previsto en el Contrato de Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado<sup>13</sup>.

---

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”.

<sup>13</sup> Ver COGLIANESE, C and LAZER, D (2003) “Management-Based Regulation: Prescribing Private Management to Achieve Public Goals”, Law & Society Review, Volume 37, Issue 4, pp. 691-730.

- 38.- 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.
- 39.- En ese sentido, el Contrato de Concesión le otorga a APM la facultad de regular sus actividades como administrador portuario, otorgándole la potestad de emitir sus propias políticas comerciales y operativas para la adecuada operación y funcionamiento del puerto. Así, el artículo 8.13<sup>14</sup> 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.
- 40.- De acuerdo al referido Reglamento de Operaciones de APM versión 6, aplicable al presente caso, 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 7º.- Es responsabilidad de APMTC planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, es responsable de gestionar adecuada y oportunamente los recursos humanos espacios y equipamiento portuario, disponibles para las operaciones a realizar dentro del Terminal Portuario."*

- 41.- 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.

#### **Sobre el cobro de la factura N° Foo4-16541**

- 42.- En el presente caso, MOLINO cuestionó el cobro que pretendía realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas, alegando que la demora en el envío de camiones se habría debido a problemas en el acceso al Terminal Portuario cuya responsabilidad correspondía fuera asumida por APM.
- 43.- Por su parte, APM negó que las paralizaciones se produjeran debido a las causas señaladas por MOLINO, alegando que las paralizaciones se habrían debido más bien a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte para el recojo de su mercancía. Precisó

---

<sup>14</sup> **Contrato de Concesión de APM**

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

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

que durante las operaciones de descarga de la nave ND ARMONIA se registraron paralizaciones imputables tanto a MOLINO como a APM, por lo que efectuándose la liquidación entre sí correspondía el cobro de diecisiete (17) horas por recargo de cuadrillas no utilizadas, indicando que procedería a anular la factura N° Foo4-16541 a efectos de emitir una nueva por las respectivas diecisiete (17) horas de recargo.

- 44.- Ahora bien, de acuerdo con lo expuesto en los párrafos precedentes, uno de los supuestos generadores del recargo por cuadrillas no utilizadas 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, precisándose que en caso de suspensión, procederá el recargo siempre y cuando la suspensión prolongue las horas de trabajo del personal asignado por la entidad prestadora de acuerdo al Plan de Operaciones.
- 45.- En ese orden de ideas, corresponde verificar si durante las operaciones de descarga de la nave ND ARMONIA se registraron paralizaciones que afectaron el desarrollo del Plan de Operaciones programado y generaron la necesidad de programar jornadas adicionales de trabajo para ejecutar el retiro de la carga asignada a MOLINO.
- 46.- De la documentación obrante en el expediente se cuenta con el documento denominado "Plan de Operaciones"<sup>15</sup>, del cual se advierte que la descarga planificada para la nave ND ARMONIA se realizaría en seis (6) jornadas de trabajo con dieciséis (16) cuadrillas, conforme se aprecia a continuación:

**Plan de Operaciones nave ND ARMONIA**

Inicio de Operaciones	Fecha de Inicio	Hora de Inicio
	10/03/2019	23:30 horas

N° Jornada	Turnos - Jornada de Trabajo <sup>16</sup>	B2 (Bodega compartida)	B3 (Molino)	B4 (Bodega compartida)	B5 (Alicorp)	N° de Cuadrillas
1	10/03 (23:30 - 07:00)	x	x		x	3
2	11/03 (07:00 - 15:00)	x	x		x	3
3	11/03 (15:00 - 23:00)	x	x	x		3
4	11/03 (23:00 - 07:00)	x	x	x		3
5	12/03 (07:00 - 15:00)	x	x		x	3
6	12/03 (15:00 - 23:00)			x	x	1
<b>Total de cuadrillas programadas</b>						<b>16</b>

<sup>15</sup> Folios 137 y 138.

<sup>16</sup> Conforme con lo establecido en el Reglamento de Operaciones de APM, las jornadas laborales comprenden los siguientes horarios: 07:00 horas, 15:00 horas y 23:00 horas).

- 47.- Como se puede apreciar, de acuerdo con el Plan de Operaciones elaborado por APM, el proceso de descarga de la bodega N° 3 que contenía carga exclusiva de MOLINO se realizaría en un total de cinco (5) jornadas de trabajo con cinco (5) cuadrillas, planificándose el inicio de la descarga en la jornada de trabajo de 23:00 - 07:00 horas del 10 de marzo de 2019.
- 48.- Del documento denominado "Reporte Final de Operaciones"<sup>17</sup> emitido y presentado por APM que también obra en el expediente, se aprecia que las operaciones de descarga de la bodega N° 3 se desarrollaron finalmente en once (11) jornadas de trabajo utilizando once (11) cuadrillas conforme al siguiente detalle:

**Reporte Final de Operaciones de la bodega N° 3**  
**(nave ND ARMONIA)**

N° Jornada	Turnos - Jornada de Trabajo <sup>18</sup>	B2 (Molino)
1	10/03 (23:30 - 07:00)	X
2	11/03 (07:00 - 15:00)	X
3	11/03 (15:00 - 23:00)	X
4	11/03 (23:00 - 07:00)	X
5	12/03 (07:00 - 15:00)	X
6	12/03 (15:00 - 23:00)	X
7	12/03 (23:00 - 07:00)	X
8	13/03 (07:00 - 15:00)	X
9	13/03 (15:00 - 23:00)	X
10	13/03 (23:00 - 07:00)	X
11	14/03 (07:00 - 12:15)	X
Total de cuadrillas		11

- 49.- Asimismo, de los documentos denominados "Estado de Hechos" y "Resumen/Nota de Tarja" de la nave ND ARMONIA obrantes en el expediente se corrobora que personal de APM dejó constancia de diecisiete (17) horas con treinta y tres (33) minutos de paralizaciones ocurridas al desarrollarse las operaciones de descarga de la nave ND ARMONIA, consignando (Código 107) que estas se habrían producido por la falta de envío de camiones, esto es, por causas imputables a MOLINO.
- 50.- Por otro lado, en los referidos documentos, también se observa el registro de las paralizaciones imputables a APM, los cuales habrían incidido en los tiempos programados de descarga, los mismos que se detallan en el siguiente cuadro:

<sup>17</sup> Folio 139.

<sup>18</sup> Conforme con lo establecido en el Reglamento de Operaciones de APM, las jornadas laborales comprenden los siguientes horarios: 07:00 horas, 15:00 horas y 23:00 horas).

**Tiempos de paralización imputables a APM**

JORNADA		CONCEPTO	PERIODO	TIEMPO (minutos)
1	10/03 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Movilización de equipos	23:15-23:45	30
2	11/03 (07:00 - 15:00)	Bodega 3: Armado de máquina	07:20-08:22	62
3	11/03 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Armado de equipos	15:15-17:30	135
4	11/03 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Movilización de equipos	23:25-23:40	15
5	12/03 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Cambios en el equipo	23:50-00:50	60
6	13/03 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Movilización de equipos	16:40-16:50	125
		Bodega 3: Cambio de maniobra	21:45-22:55	
		Bodega 3: Movilización de equipo	22:15-23:00	
7	14/03 (07:00 - 15:00)	Bodega 3: Limpieza	07:17-12:25	308
<b>TOTAL DE PARALIZACIONES</b>				<b>735</b>

- 51.- De la información contenida en el cuadro precedente se aprecia que existieron setecientos treinta y cinco (735) minutos; esto es, doce (12) horas con quince (15) minutos de paralizaciones imputables a APM que afectaron la secuencia de las operaciones de descarga de la nave ND ARMONIA.
- 52.- Ahora bien, a fin de acreditar la presunta congestión en el acceso al Terminal Portuario, MOLINO presentó un escrito elaborado por la empresa de transporte de carga (TRANSCORP INDUSTRIAL S.A.C.) en el cual se indica la existencia de demoras de hasta cuatro (4) horas en el acceso al recinto portuario como consecuencia de la congestión señalada; sin embargo, el referido documento no acredita que los vehículos registrados correspondan a los empleados en las operaciones de descarga de la nave ND ARMONIA, ni fundamentalmente, que el ingreso tardío de sus vehículos al Terminal Portuario se haya debido a causas atribuibles a APM, por lo que corresponde desestimar este argumento.
- 53.- Conforme a lo señalado precedentemente, a las paralizaciones imputables a MOLINO por un total de diecisiete (17) horas con treinta y tres (33) minutos se le debe descontar el tiempo imputable a APM, es decir, doce (12) horas con quince (15) minutos de paralizaciones; quedando un resultante de cobro de cinco (5) horas y dieciocho (18) minutos de paralizaciones por falta de envío de camiones que corresponde sean cobradas a la apelante.
- 54.- Consecuentemente, corresponde dejar sin efecto el cobro de la factura N° Foo4-16541, debiendo APM emitir una nueva factura por un total de cinco (5) horas y dieciocho (18) minutos de paralizaciones.

**Cuestiones Finales**

- 55.- A lo largo de procedimiento MOLINO ha manifestado que el recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas no tiene una naturaleza contraprestativa sino indemnizatoria por lo que APM viene indebidamente incluyendo el cobro del IGV al momento de facturar dicho recargo sin considerar que mediante Oficio N° 222-2015-SUNAT/600000 del 24 de setiembre

de 2015, la Superintendencia Nacional de Aduanas y administración Tributaria emitió pronunciamiento precisando que no encuentra gravado con el IGV todo concepto que tenga carácter indemnizatorio.

- 56.- Al respecto, cabe señalar que de acuerdo a la Ley de Fortalecimiento de la Superintendencia Nacional de Aduanas y administración Tributaria –SUNAT, Ley N° 29816, corresponde a esta Entidad, entre otras funciones, la administración, aplicación, fiscalización y recaudación de los tributos internos del Gobierno Nacional con excepción de los municipales<sup>19</sup>.
- 57.- En esa línea, el Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, Resolución de Superintendencia N° 122-2014/SUNAT y sus modificatorias, establece en el literal v) del artículo 4° que una de las funciones de esta Entidad es:

*"Artículo 4°.- Funciones y Atribuciones de la SUNAT*

*Son funciones y atribuciones de la SUNAT:*

*(...)*

*v) Determinar la correcta aplicación y recaudación de los tributos que administra y de otros cuya recaudación se le encargue, así como de los derechos que cobren por los servicios que prestan, de acuerdo a Ley."*

[El subrayado es nuestro]

- 58.- Como se desprende siendo una de las funciones de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria el determinar la correcta aplicación de los tributos, corresponde a esta Entidad pronunciarse sobre la aplicación del I.G.V. en la facturación sobre el recargo por concepto de Compensación de Cuadrilla no utilizada; y, no a este Tribunal, el cual se circunscribe a verificar si el recargo fue emitido correctamente, es decir, si en efecto se registraron paralizaciones que afectaron el desarrollo del Plan de Operaciones programado; y, si en atención a ello se generó la necesidad de programar jornadas adicionales de trabajo que justifiquen el cobro del recargo.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>20</sup>;

<sup>19</sup> **LEY N° 29816, LEY DE FORTALECIMIENTO DE LA SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA –SUNAT**

**"Artículo 5. Funciones de la SUNAT**

*La SUNAT tiene por función administrar, aplicar, fiscalizar y recaudar los tributos internos del Gobierno Nacional con excepción de los municipales, así como proponer y participar en la reglamentación de las normas tributarias y aduaneras. Asimismo, puede dictar normas en materia tributaria, aduanera y de organización interna en el ámbito de su competencia. También administra y/o recauda otros conceptos no tributarios que se le encargue por ley y cumple otras funciones establecidas de acuerdo a ley. (...)"*

<sup>20</sup> **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."*

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR EN PARTE** la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0173-2019, y, en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO EN PARTE** el reclamo presentado por MOLINO EL TRIUNFO S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., debiendo la Entidad Prestadora anular la factura N° Foo4-16541 emitida por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada y emitir una nueva por el equivalente a cinco (5) horas y dieciocho (18) minutos de paralizaciones.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a la empresa MOLINO EL TRIUNFO S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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

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

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta  
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
OSITRAN

NT 2020030511

---

*"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".*