



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 164-2019-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 164-2019-TSC-OSITRAN
APELANTE : SEABOARD OVERSEAS PERU S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente
N° APMTC/CL/0278-2019

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de agosto de 2020.

SUMILLA: *Atendiendo a que el recargo de "Compensación de Cuadrillas no Utilizadas" materia de apelación se relaciona con una cantidad de horas de paralizaciones objeto de cobro similar a las que corresponde facturar efectuada la liquidación de las paralizaciones imputables tanto a la Entidad Prestadora como al usuario, se confirma la resolución emitida en primera instancia.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por SEABOARD OVERSEAS PERU S.A., antes CONTILATIN DEL PERÚ S.A. (en adelante, SEABOARD o el apelante)¹ contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0278-2019 (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 05 de julio de 2019, SEABOARD interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la Factura N° Foo4-25334, emitida por concepto de "Compensación de Cuadrillas no Utilizadas" por la suma de US\$ 764.64 (setecientos sesenta y cuatro con 64/100

¹ Cambio de razón social que consta en la ficha RUC N° 20255254937 de SUNAT.



Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe

dólares americanos) incluido el Impuesto General a las Ventas (IGV), argumentando lo siguiente:

- i.- De acuerdo con el Plan de Trabajo elaborado por APM, la descarga de la nave M/V BERGEN se llevaría a cabo en siete (7) jornadas de trabajo con catorce (14) cuadrillas; no obstante, debido a diversas paralizaciones atribuibles a la Entidad Prestadora estas se prolongaron de siete (7) a nueve (9) jornadas, es decir, en dos (2) jornadas adicionales.
- ii.- Conforme a lo señalado en el Reporte de Inspección N° 308/2019/LIM elaborado por INSPECTORATE SERVICES PERU S.A.C., se demostró que el tiempo registrado por paralizaciones fue de hasta 26 horas con 19 minutos a causa de la congestión producida en la balanza y en la vía de ingreso al antepuerto del terminal portuario administrado por APM.
- iii.- Se consideraron también otras demoras en la descarga de mercancía atribuibles a APM, tales como la existencia de fallas en los equipos y el tiempo empleado para movilizarlos, entre otros, las cuales sumaron un total de 11 horas con 15 minutos.
- iv.- Asimismo, según el reporte entregado por Transportes Chikito's S.A.C., proveedor de SEABOARD, se pudo apreciar que el vehículo de placa V60-797 llegó a APM el día 05 de junio del 2019 a las 13:27 horas, sin embargo, logró ingresar recién a las 16:43 horas, es decir, tres (3) horas y dieciséis (16) minutos después, tiempo en el cual estuvo detenido en el antepuerto.
- v.- De conformidad con el Reglamento de Operaciones de APM, la Entidad Prestadora debe garantizar, diseñar y organizar las actividades que ofrece al usuario a fin de cumplir con lo estipulado en el Plan de Trabajo, por lo que los incidentes no operativos que causaron las demoras en la descarga de mercancía de la nave M/V BERGEN no son responsabilidad de la reclamante, sino que por el contrario resultan atribuibles a APM.
- vi.- La factura cuestionada ha sido emitida incluyendo el cobro del IGV, cuando el "Recargo por Compensación de Cuadrilla No Utilizada" no debe estar gravado con el referido impuesto, toda vez que APM estaría pretendiendo cobrar una penalidad.
- vii.- En el presente caso resulta aplicable el principio de verdad material previsto en el numeral 1.11 del artículo IV del título preliminar del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG), por lo que la autoridad administrativa no puede

desestimar un reclamo en caso el administrado no cumpla con presentar medios probatorios suficientes para acreditar sus afirmaciones.

- 2.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 20 de agosto de 2019 APM resolvió el reclamo presentado declarándolo infundado por 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 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.- Conforme a lo señalado en el Plan de Trabajo de la nave M/V BERGEN, se planificó desarrollar la descarga de la mercancía de SEABOARD en siete (7) jornadas utilizando catorce (14) cuadrillas; sin embargo, debido a las paralizaciones por falta de camiones la descarga se prolongó hasta nueve (9) jornadas utilizando dieciocho (18) cuadrillas; esto es, se utilizaron cuatro (4) cuadrillas adicionales equivalentes a treinta y dos (32) horas de recargo por compensación por cuadrillas².
 - iv.- En efecto, en el documento denominado "Notas de Tarja" se registraron un total de ocho (8) horas con cuarenta y uno (41) minutos de paralizaciones en la descarga de mercancía de la nave M/V BERGEN por falta de envío de camiones, esto es, imputables a SEABOARD.
 - v.- No obstante, correspondía que a las demoras imputables a SEABOARD se le realizara el descuento de las paralizaciones no operativas imputables a APM por un total de tres (3) horas con cincuenta y siete (57) minutos, dando como resultado final el cobro de cuatro (4) horas con cuarenta y cuatro (44) minutos de paralizaciones, equivalente a cinco (5) horas de paralizaciones, considerando que el cobro se realiza por hora o fracción

² Cada cuadrilla adicional equivale a ocho (8) horas.

conforme al Reglamento de Tarifas de APM; sin embargo, por un error favorable al usuario se consideró el cobro de cuatro (4) horas por concepto de compensación de cuadrillas no utilizadas.

- vi.- Si bien SEABOARD alegó que durante las operaciones de descarga de la nave M/V BERGEN, se registraron paralizaciones imputables a APM, tales como la movilización de equipos, elección de estibadores y falta de envío de camiones por congestión en el antepuerto; dichos eventos no han quedado acreditados pues el usuario no ha presentado ninguna prueba que acredite tales afirmaciones.
- 3.- El 3 de septiembre de 2019, SEABOARD interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando los argumentos expuestos en su reclamo y señalando además lo siguiente:
 - i.- La Entidad Prestadora presentó en el Reporte Final de Operaciones y el Estado de Hechos por Nave las operaciones de descarga de las bodegas 2 y 4 durante las jornadas 1,2,3 y 4; no obstante, en el cuadro de paralizaciones emitido por APM atribuyó a SEABOARD paralizaciones en la descarga de la bodega 5 por un total de cinco (5) horas con cinco (5) minutos, lo que resulta contradictorio pues en los mencionados documentos no se precisa operación alguna proveniente de dicha bodega, por lo que las referidas paralizaciones no se encuentran sustentadas.
 - ii.- Conforme a la Nota de Tarja N° 0004463, hubo un retraso de veinte (20) minutos para el ingreso de maquinaria a las bodegas, no obstante, esta demora no figura en el cuadro de paralizaciones presentada por APM.
 - iii.- Si bien APM tiene la facultad de modificar el Plan de Operaciones, dicha variación debe ser comunicada a los usuarios. En ese sentido, si las paralizaciones por falta de envío de unidades ocasionan una extensión en las jornadas de trabajo programadas inicialmente, ello debió ser comunicado al usuario a efectos de conocer las nuevas condiciones en las que se desarrollarían las operaciones de descarga, lo que no ha sucedido en el presente caso.
 - iv.- Asimismo, APM se limita a señalar que el recargo objeto de análisis se generó por falta de envío de camiones por parte de usuario; sin embargo, la deficiente organización en el acceso y tránsito de las unidades externas que ingresan al Terminal Portuario, imputable a APM, generó que el usuario no pudiera ingresar al puerto y recoger su carga conforme a lo establecido en el Plan de Trabajo.

- 4.- El 24 de septiembre de 2019, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando lo señalado en sus pronunciamientos anteriores, precisando que por error involuntario en la digitación del cuadro resumen de paralizaciones se consignaron demoras en la descarga de la bodega N° 5; sin embargo, éstas no fueron tomadas en consideración para el cobro realizado a través de la Factura N° Foo4-25334.
- 5.- El 14 de agosto de 2020, se realizó la respectiva audiencia de vista de la causa quedando la causa al voto.
- 6.- Con fecha 19 de agosto de 2020, tanto APM como SEABOARD presentaron sus alegatos finales reiterando lo manifestado a lo largo del procedimiento.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 7.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:
 - i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 1.
 - ii.- Determinar si corresponde que APM realice el cobro de la Factura N° Foo4-25334, emitida por concepto de recargo de compensación de cuadrilla no utilizada.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

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

- 8.- En el presente caso, SEABOARD cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas alegando que la demora en las operaciones de descarga se generó por el incumplimiento del Plan de Operaciones debido a la existencia de congestión en el acceso al Terminal Portuario y diversas demoras operacionales atribuibles a APM.
- 9.- APM negó que las demoras en las operaciones de descarga le fueran atribuibles señalando que el cobro por el recargo de cuadrillas no utilizadas se sustentó en las paralizaciones que se registraron por la falta de envío de camiones para el retiro de la mercadería del usuario.

- 10.- En atención a lo señalado, 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.
- 11.- Cabe recordar que el artículo 2º del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, 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.
- 12.- En ese sentido, el artículo 33³ del referido 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.
- 13.- El presente caso versa sobre el cobro de recargo por cuadrillas no utilizadas, lo que involucra un supuesto de reclamo por facturación y cobro de servicios, así como 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) respectivamente; los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁴, así como el literal b) del artículo 2⁵ del Reglamento de Reclamos de OSITRAN que señala

³ **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.

(...)

⁴ **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".

⁵ **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;

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 Reglamento⁶, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 14.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁷, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁸, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 15.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se verifica lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 materia de impugnación fue notificada a SEABOARD el 20 de agosto de 2019.
 - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que SEABOARD interponga el recurso de apelación venció el 12 de septiembre de 2019.
 - iii.- SEABOARD presentó el recurso de apelación el 3 de septiembre de 2019, es decir, dentro del plazo legal.

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.

⁶ **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".

⁷ **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".

⁸ **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".

- 16.- 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 General⁹, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 17.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

Cuestión previa

- 18.- Mediante escritos del 10 y 11 de agosto de 2020, APM y SEABOARD respectivamente, solicitaron informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.
- 19.- Sobre el particular, cabe señalar que a lo largo del procedimiento, tanto en su primera como segunda instancia, ambas partes han expuesto los fundamentos de su defensa así como presentado diversos documentos en calidad de medios probatorios.
- 20.- Atendiendo a lo expuesto, este Tribunal aprecia que en base a la documentación presentada y los argumentos planteados por las partes, se cuenta con elementos de juicio suficientes para resolver la materia en controversia con plena convicción.
- 21.- En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN¹⁰, corresponde denegar el pedido de informe oral formulado por las partes.

⁹ **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".

¹⁰ **REGLAMENTO DE ATENCIÓN DE RECLAMOS Y SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS DE OSITRAN**

Artículo 60°
(...)

La notificación de la fecha para la vista de la causa deberá realizarse con una anticipación no menor de cinco (5) días a la fecha de su realización y de ser el caso, la solicitud de informe oral deberá presentarse con una anticipación no menor a tres (3) días a la fecha de su realización, la cual será concedida por el Tribunal de Solución de Controversias de considerar oportuno y necesario contar con elementos de juicio adicionales para la emisión de su pronunciamiento; caso contrario, procederá a resolver la apelación con los medios probatorios presentados por las partes a lo largo del procedimiento. (...)"

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

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

“1.23.97 Servicios

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

1.23.98. Servicios Especiales

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

1.23.99. Servicios Estándar

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

- 23.- 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).
- 24.- 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.

- 25.- 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]

- 26.- 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"¹¹. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

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

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro]

- 27.- 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.

¹¹ <http://www.apmterminalsallao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicios08072013.pdf>

- 28.- 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.
- 29.- 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]

- 30.- 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]

- 31.- 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.
- 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"¹² que APM publica en su página web, el mismo que ha sido reseñado en los párrafos precedentes, se

¹² PRECIOS POR OTROS SERVICIOS Y RECARGOS

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.

- 34.- Atendiendo a lo expuesto, se verifica que de acuerdo a lo establecido en la Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos", APM se encuentra facultada a cobrar a los usuarios de sus servicios, recargos por concepto de compensación de cuadrillas no utilizadas según los montos establecidos en la referida Lista de Precios que publicita.

Sobre la organización de los servicios que brinda APM

- 35.- En virtud del Contrato de Concesión¹³ 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)¹⁴. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

"DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

- 8.1.- *La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho (...) así como un deber, en la medida en que la SOCIEDAD*

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.

(...)

¹³ 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.

¹⁴ **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

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".

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 resultado¹⁵.

¹⁵ 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.

Sobre el cobro de la factura N° Foo4-25334

- 39.- En el presente caso, SEABOARD cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas alegando que la demora en las operaciones de descarga se generó por el incumplimiento del Plan de Operaciones debido a la existencia de congestión en el acceso al Terminal Portuario y diversas demoras en las operaciones atribuibles a APM.
- 40.- Por su parte, APM negó que las demoras en las operaciones de descarga le fueran atribuibles, señalando que el cobro por el recargo de cuadrillas no utilizadas se sustentó en las paralizaciones que se registraron por falta de envío de camiones para el retiro de la mercadería del usuario.
- 41.- APM agregó que durante las operaciones de descarga de la nave M/V BERGEN se registraron paralizaciones imputables tanto a SEABOARD como a APM, por lo que al efectuarse la liquidación entre sí correspondía el cobro de cinco (5) horas por recargo de cuadrillas no utilizadas, indicando que por error favorable al usuario se consideró el cobro de cuatro (4) horas de recargo.
- 42.- 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.
- 43.- En ese orden de ideas, corresponde verificar si durante las operaciones de descarga de la nave M/V BERGEN 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 de SEABOARD.

- 44.- De la revisión del expediente administrativo se aprecia que APM ha adjuntado los documentos denominados "Estado de Hechos por Nave" y "Resumen / Nota de Tarja"¹⁶ en los cuales se corrobora que personal de APM dejó constancia de ocho (8) horas con siete (7) minutos de paralizaciones ocurridas al desarrollarse las operaciones de descarga de la nave M/V BERGEN, consignando que estas se habrían producido por la falta de envío de camiones (Código 107), hecho imputable a SEABOARD.
- 45.- Asimismo, en los citados documentos también se observa el registro de las paralizaciones que resultan imputables a APM, las cuales habrían incidido en los tiempos programados de descarga conforme se detalla a continuación:

Tiempos de paralización imputables a APM

JORNADA		CONCEPTO	PERIODO	TIEMPO (minutos)
1	03/06 (07:00 - 15:00)	Bodega 4: Movilización de equipo	07:16-08:55	99
2	03/06 (07:00 - 15:00)	Bodega 2: Movilización de equipo	07:16-08:15	59
3	03/06 (07:00 - 15:00)	Bodega 2: Montaje de equipo	14:38-15:00	22
4	03/06 (23:00 - 07:00)	Bodega 2: Movilización de equipo	03:45-04:25	40
5	03/06 (23:00 - 07:00)	Bodega 2: Espera de unidades	04:25-05:05	40
6	04/06 (07:00 - 15:00)	Bodega 1: Cuchara malograda	10:30-10:45	15
7	04/06 (07:00 - 15:00)	Bodega 1: Limpieza del muelle	12:46-13:08	22
8	04/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Espera de equipo	16:50-17:15	25
9	04/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Colocación de máquina	17:15-17:35	20
10	04/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Falla de equipo	15:10-15:45	35
11	04/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Movilización de equipo	21:35-22:05	30
12	04/06 (23:00 - 07:00)	Bodega 5: Espera de equipo	23:20-00:25	65
13	05/06 (07:00 - 15:00)	Bodega 2: Ingreso de máquina	12:30-12:50	20
14	05/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 2: Cambio de maniobra	16:10-17:00	50
15	05/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 1: Cambio de maniobra	17:50-19:10	80
16	05/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 5: Cambio de maniobra	18:00-18:40	40
17	05/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 2: Retiro de equipo	19:10-19:25	15
18	05/06 (15:00 - 23:00)	Bodega 1: Ingreso de equipo	21:55-22:15	20
19	05/06 (23:00 - 07:00)	Bodega 5: Colocación de máquina	02:57-03:20	23
TOTAL DE PARALIZACIONES				720

¹⁶ Folios 67 a 87.

- 46.- De la información contenida en el cuadro precedente, se aprecia que existieron setecientos veinte (720) minutos de paralizaciones; esto es, doce (12) horas de paralizaciones imputables a APM que afectaron la secuencia de las operaciones de descarga de la nave M/V BERGEN.
- 47.- En cuanto a la congestión en el ingreso al Terminal Portuario, se verifica que SEABOARD no ha presentado medio probatorio alguno que permita acreditar la existencia de demoras en la recepción y atención de sus camiones como consecuencia de la alegada congestión.
- 48.- Debe recordarse que conforme lo dispone el numeral 173.2 del artículo 173 del TUO de la LPAG¹⁷, corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones
- 49.- Si bien el usuario adjuntó en el presente caso imágenes GPS a fin de demostrar que sus camiones no habrían podido ingresar al Terminal Portuario como consecuencia de la congestión señalada, las citadas imágenes no evidencian que los vehículos registrados en ellas correspondan a operaciones vinculadas con las operaciones de descarga de la nave M/V BERGEN, 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.
- 50.- Asimismo, SEABOARD alegó que en atención al Principio de Verdad Material contemplado en el artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG¹⁸, la autoridad administrativa no puede desestimar un reclamo aún cuando el administrado no hubiera cumplido con presentar medios probatorios que acrediten sus afirmaciones.

¹⁷ **TUO de la LPAG**

"Artículo 173.- Carga de la prueba
(...)

173.2 *Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones".*

¹⁸ **TUO de la LPAG**

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. *El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:*
(...)

1.11. **Principio de verdad material.** - *En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.*

En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público."

- 51.- Al respecto, debe precisarse que el citado principio dispone que la autoridad administrativa competente tiene el deber de verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, encontrándose por ello facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes.
- 52.- Es en esa línea que este Colegiado procedió a revisar los documentos denominados "Estado de Hechos por Nave" y "Resumen / Nota de Tarja" presentados por APM con la finalidad de verificar la existencia de las paralizaciones que afectaron las operaciones de descarga, la responsabilidad sobre dichas paralizaciones, así como si fue justificado el cobro del recargo de cuadrillas no utilizadas por parte de la Entidad Prestadora; luego de lo cual se constató que efectivamente existieron paralizaciones que incidieron en la ampliación de las jornadas de trabajo inicialmente previstas para la nave M/V BERGEN, correspondiendo que tanto las paralizaciones imputables al usuario como a la Entidad Prestadora fueran liquidadas entre sí, conforme se ha detallado precedentemente.
- 53.- Siendo así, de la liquidación de las paralizaciones imputables a SEABOARD por un total de ocho (8) horas y siete (7) minutos con las paralizaciones imputables a APM por un total de doce (12) horas, se obtiene un resultante de cobro de tres (3) horas con cincuenta y tres (53) minutos de paralizaciones; esto es, equivalente a cuatro (4) horas de paralizaciones considerando que el cobro se realiza por hora o fracción conforme al Reglamento de Tarifas de APM.
- 54.- En ese sentido, en la medida que en la Resolución N° 1 emitida por APM se dispuso el cobro de cuatro (4) horas de paralizaciones, corresponde confirmar la referida resolución.

Cuestiones Finales

- 55.- En cuanto al cuestionamiento de SEABOARD respecto de la inclusión del IGV en la emisión de la factura por concepto de recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada; 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 municipales¹⁹.

¹⁹ 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. (...)"

- 56.- 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]

- 57.- 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 OSITRAN²⁰;

²⁰ **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

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

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa. Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 164-2019-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0278-2019 por APM TERMINALS CALLAO S.A. que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por SEABOARD OVERSEAS PERU S.A., referido al cobro de la factura N° Foo4-25334 emitida por el concepto de recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a la empresa SEABOARD OVERSEAS PERU 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.

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: 2020057412

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente, archivado por el OSITRÁN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades/login.jsp>



Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe