



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° 165-2019-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 165-2019-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/0273-2019

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de agosto de 2020.

SUMILLA: *Habiéndose verificado la existencia de paralizaciones atribuibles tanto a APM como al usuario; y, desprendiéndose que ambas 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 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/0273-2019 (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 02 de julio de 2019, SEABOARD interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la Factura N° Foo4-21057, emitida por concepto de "Compensación de Cuadrillas no Utilizadas" por la suma de US\$ 1,529.28 (mil quinientos veintinueve con 28/100 dólares americanos) incluido el Impuesto General a las Ventas (IGV), argumentando lo siguiente:

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

- i.- De acuerdo con el Plan de Trabajo elaborado por APM, la descarga de la nave M/V ULTRA FITZ ROY se llevaría a cabo en cuatro (4) jornadas de trabajo con trece (13) cuadrillas; no obstante, debido a diversas paralizaciones atribuibles a la Entidad Prestadora, estas se prolongaron de cuatro (4) a cinco (5) jornadas, es decir, se realizó una (1) jornada adicional.
 - ii.- Conforme a lo señalado en el Reporte de Inspección N° 206/2019/LIM elaborado por INSPECTORATE SERVICES PERU S.A.C., se demostró que el tiempo registrado debido a paralizaciones por falta de camiones fue de hasta 6 horas con 46 minutos a causa de la congestión producida en la balanza y antepuerto del terminal portuario administrado por APM, las cuales dificultaron el ingreso y salida de los camiones.
 - iii.- Asimismo, en el reporte antes mencionado, además de las paralizaciones por falta de camiones, también se consideraron otras demoras en la descarga de mercancía, como es el caso de la movilización de equipos y la elección de estibadores, las cuales ocasionaron un retraso de aproximadamente catorce (14) horas imputables a APM.
 - iv.- 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 poder cumplir con lo estipulado en el Plan de Trabajo, en consecuencia, los incidentes no operativos que causaron las demoras en la descarga de mercancía de la nave ULTRA FITZ ROY no resultan responsabilidad de la reclamante, siendo por el contrario atribuibles a APM.
 - v.- 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, en la medida que APM estaría pretendiendo cobrar una penalidad.
 - vi.- 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 12 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.- En el presente caso, acorde con el Plan de Trabajo de la nave M/V ULTRA FITZ ROY, se planificó desarrollar la descarga de la mercancía de SEABOARD en cuatro (4) jornadas utilizando trece (13) cuadrillas; sin embargo, debido a las paralizaciones por falta de camiones la descarga se prolongó hasta cinco (5) jornadas utilizando quince (15) cuadrillas; esto es, se utilizaron dos (2) cuadrillas adicionales equivalentes a dieciséis (16) horas de recargo por compensación por cuadrillas².
- iv.- Ahora bien, del documento denominado "Notas de Tarja", se aprecia que durante las operaciones de descarga de la nave M/V ULTRA FITZ ROY se registraron un total de diez (10) horas de paralizaciones por falta de envío de camiones, esto es, imputables a SEABOARD.
- v.- En cuanto a las demoras imputables a SEABOARD correspondía que se realizara el descuento de las paralizaciones no operativas por treinta y un (31) minutos³ imputables a APM, dando como resultado final el cobro de nueve (9) horas con veintinueve (29) minutos de paralizaciones, equivalente a diez (10) horas de paralizaciones, considerando que el cobro se realiza por hora o fracción conforme al Reglamento de Tarifas de APM; sin embargo, por un error favorable al usuario se consideró únicamente el cobro de ocho (8) horas por concepto de compensación de cuadrillas no utilizadas.
- vi.- Si bien SEABOARD alegó que durante las operaciones de descarga de la nave ULTRA FITZ ROY 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

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

³ De acuerdo con el cuadro que figura en la página 5 de la Resolución N° 1.

antepuerto; dichos eventos no han quedado acreditados, pues el usuario no ha presentado ninguna prueba que acredite tales afirmaciones.

- vii.- SEABOARD alegó que una de las causas de las supuestas paralizaciones de descarga de la nave ULTRA FITZ ROY fueron provocadas por fallas en el diseño y administración de operaciones; sin embargo, todas las coordinaciones fueron realizadas con pleno conocimiento del usuario, acordándose incluso una actualización del Plan de Trabajo planificando las operaciones de dicha nave.
- 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 agregando lo siguiente:
- i.- En el Reporte de Inspección N° 206/2019/LIM se dejó constancia de que las operaciones de descarga se vieron afectadas por la existencia de congestión en la balanza de APM, no obstante, la Entidad Prestadora pretende desconocer dicha ocurrencia alegando que en el mencionado documento no se indicó el motivo de las paralizaciones.
- ii.- Por otro lado, la información contenida en las Notas de Tarja emitidas por APM no coinciden con lo señalado en la Resolución N° 1, en la medida que en las Notas de Tarja se indicaron paralizaciones en la descarga de mercancía de la Bodega 5 por un total de setenta y cuatro (74) minutos mientras que en el cuadro de paralizaciones adjuntado con la Resolución N° 1 se señalaron paralizaciones por un total de ciento treinta y siete (137) minutos, esto es, se evidencian sesenta y tres (63) minutos de diferencia entre los mencionados documentos.
- 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, genera que el usuario no pueda 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 la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
- i. SEABOARD manifestó que existen inconsistencias entre las Notas de Tarja y los Estados de Hechos; sin embargo, en los citados documentos APM dejó constancia de las paralizaciones por falta de envío de camiones imputables al usuario, registrándose un total de diez (10) horas de paralizaciones. Pese a ello, en el recibo materia de reclamo, únicamente se facturó el cobro por ocho (8) horas de recargo, es decir, un número de horas menor de las que correspondía ser asumidas por SEABOARD.
 - ii. Mediante la remisión de correos electrónicos denominados "Reportes Parciales de Operaciones", APM cumplió con informar al usuario de manera oportuna el desarrollo de las operaciones de descarga de la nave ULTRA FITZ ROY, por lo que rechaza el argumento de SEABOARD referido a presuntas demoras originadas por fallas en el diseño administración de operaciones por parte de APM.
- 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° Foo4-21057 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 atribuible 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 sustenta en las paralizaciones que se registraron debido a la falta de envío de camiones para el retiro de la mercadería por parte 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 33⁴ 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

⁴ *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.

(...)

OSITRAN) respectivamente; los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, así como el literal b) del artículo 2⁶ 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 Reglamento⁷, 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 APM⁸, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁹, 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:

⁵ **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".

⁶ **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.

⁷ **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".

⁸ **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".

⁹ **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".

- i.- La Resolución N° 1 materia de impugnación fue notificada a SEABOARD el 12 de agosto de 2019.
 - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que SEABOARD interponga el recurso de apelación venció el 4 de septiembre de 2019.
 - iii.- SEABOARD presentó el recurso de apelación el 3 de septiembre de 2019, es decir, dentro del plazo legal.
- 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 General¹⁰, 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.

¹⁰ *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".

- 21.- En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN¹¹, corresponde denegar el pedido de informe oral formulado por las partes.

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.”

¹¹ 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. (...)

- 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"¹². 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.

¹² <http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicios08072013.pdf>

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

[El subrayado es nuestro]

- 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.
- 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"¹³ que APM publica en su página web, el mismo que ha sido reseñado en los párrafos precedentes, se establece entre los recargos aplicables a la nave el recargo por "Compensación de Cuadrillas No Utilizadas", por lo que dicha entidad prestadora se encuentra facultada a poder repetir este cobro, no sólo a la línea naviera, sino también al consignatario de la carga, siempre y cuando se haya comprobado que la aplicación de ese recargo fue responsabilidad de éste último.
- 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 Concesión¹⁴ 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)¹⁵. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

¹³ 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 en caso 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.

(...)

¹⁴ 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.

¹⁵ **Contrato de Concesión**

"DEFINICIONES

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

"DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

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

(...)

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho comprende la libertad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato de Concesión y en las Leyes y Disposiciones Aplicables."

[El subrayado es nuestro]

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

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".

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 resultado¹⁶.

- 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° Foo4-21057

- 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 atribuible 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 sustenta en las paralizaciones que se registraron debido a la falta de envío de camiones para el retiro de la mercadería por parte del usuario.
- 41.- 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.
- 42.- En ese orden de ideas, corresponde verificar si durante las operaciones de descarga de la nave ULTRA FITZ ROY 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.
- 43.- 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"¹⁷ en los cuales se

¹⁶ 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.

¹⁷ Folios 60 a 78.

corroborar que personal de APM dejó constancia de siete (7) horas con cincuenta y cinco (55) minutos de paralizaciones ocurridas al desarrollarse las operaciones de descarga de la nave ULTRA FITZ ROY, consignando que estas se habrían producido por la falta de envío de camiones (Código 107), hecho imputable a SEABOARD.

- 44.- Cabe indicar que en el cómputo de minutos se consideró únicamente aquellas paralizaciones superiores a los 10 minutos, tal como APM manifestó en el procedimiento seguido en el Expediente N° 353-2014-TSC-OSITRAN.
- 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	23/04 (15:00 - 23:00)	Bodegas 1,3,4,5: Movilización de equipos	15:55-16:10	15
2	24/04 (15:00 - 23:00)	Bodega 5: Grúa malograda	15:55-16:20	25
3	24/04 (15:00 - 23:00)	Bodega 1: Espera de equipo	15:50-16:10	20
4	24/04 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Espera de equipo	19:50-20:15	25
5	24/04 (15:00 - 23:00)	Bodega 1: Batería sin carga	20:00-21:40	100
6	24/04 (15:00 - 23:00)	Bodega 5: Falta de máquina	20:15-20:25	10
7	24/04 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Movilización de equipo	21:40-21:55	15
8	24/04 (23:00 - 07:00)	Bodega 5: Ingreso de equipo	00:48-01:03	15
9	24/04 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Retiro de equipo	01:41-02:00	19
10	24/04 (23:00 - 07:00)	Bodega 5: Ingreso de equipo	02:04-02:26	22
11	24/04 (23:00 - 07:00)	Bodega 5: Retiro de equipo	03:46-04:08	22
TOTAL DE PARALIZACIONES				288

- 46.- De la información contenida en el cuadro precedente, se aprecia que existieron doscientos setenta y ocho (288) minutos de paralizaciones; esto es, cuatro (4) horas con cuarenta y ocho (48) minutos de paralizaciones imputables a APM que afectaron la secuencia de las operaciones de descarga de la nave M/V ULTRA FITZ ROY.

- 47.- En cuanto a la congestión en el ingreso al Terminal Portuario, cabe precisar 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 LPAG¹⁸, corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones, lo que no ha ocurrido en el presente caso por lo que se desestima la alegación del usuario en este extremo.
- 49.- Asimismo, SEABOARD alegó que en atención al Principio de Verdad Material contemplado en el artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG¹⁹, la autoridad administrativa no puede desestimar un reclamo aún cuando el administrado no hubiera cumplido con presentar los respectivos medios probatorios que acrediten sus afirmaciones.
- 50.- Al respecto, debe precisarse que el citado principio dispone que la autoridad administrativa competente tiene el deber de verificar plenamente los hechos que motivan 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.
- 51.- 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

¹⁸ **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".

¹⁹ **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."

previstas para la nave ULTRA FITZ ROY, correspondiendo que tanto las paralizaciones imputables al usuario como a la Entidad Prestadora fueran liquidadas entre sí, conforme se ha detallado precedentemente.

- 52.- Siendo así, a las paralizaciones imputables a SEABOARD por un total de siete (7) horas con cincuenta y cinco (55) minutos se le deben descontar las paralizaciones imputables a APM, es decir, cuatro (4) horas con cuarenta y ocho (48) minutos; quedando un resultante de cobro de tres (3) horas con siete (7) minutos de paralizaciones; esto es, el equivalente a cuatro (4) horas de paralizaciones considerando que el cobro se realiza por hora o fracción conforme al Reglamento de Tarifas de APM.
- 53.- Consecuentemente, corresponde dejar sin efecto el cobro de ocho (8) horas por el recargo de compensación de cuadrillas incluido en la factura N° F004-21057, debiendo APM emitir una nueva factura por un total de cuatro (4) horas de paralizaciones.

Cuestiones Finales

- 54.- 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 municipales²⁰.
- 55.- 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:

²⁰ 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. (...)"

(...)

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]

56.- 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 OSITRAN²¹;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0273-2019 por APM TERMINALS CALLAO S.A., y, en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO EN PARTE** el reclamo presentado por SEABOARD OVERSEAS PERU S.A., debiendo la Entidad Prestadora anular la factura N° F004-21057 emitida por ocho (8) horas de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada; y, emitir una nueva por el equivalente a cuatro (4) horas de paralizaciones.

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.

²¹ **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° 165-2019-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

CUARTO.- DISPONER la publicación de la presente resolución en la página web institucional:
www.ositran.gob.pe.

Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, 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

NT2020057413

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

