



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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 19-2020-TSC-OSITRAN  
APELANTE : ADM ANDINA PERÚ S.R.L.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/0479-2019

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 13 de noviembre de 2020

**SUMILLA:** *En la medida que la Entidad Prestadora no cumplió con lo acordado en el Plan de Operaciones inicialmente programado ni acreditó haber comunicado al usuario la variación de dicho Plan corresponde dejar sin efecto el cobro por el recargo de cuadrillas no utilizadas materia de reclamo.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. (en adelante, ADM ANDINA o el apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0479-2019 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 26 de noviembre de 2019, ADM ANDINA interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la Factura N° Foo4-34603, 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:



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



- i.- Mediante correo electrónico enviado el 5 de setiembre de 2019, APM remitió el Plan de Trabajo de la nave ATLANTIC GLORY, indicando que la operación de descarga de la mercancía iniciaría a las 15:30 horas del 9 de setiembre de 2019 con un tiempo de nueve (9) jornadas de trabajo y veintitrés (23) cuadrillas; no obstante, la operación de descarga inició a las 23:45 horas del 9 de setiembre de 2019, esto es, con ocho (8) horas y cuarenta y cinco (45) minutos de retraso, evidenciándose una variación del Plan de Operaciones.
  - ii.- A pesar de que APM tenía la obligación de enviar el Plan de Operaciones actualizado indicando la nueva fecha y hora del inicio de la descarga, no cumplió con efectuar dicha comunicación.
  - iii.- A través de correo electrónico de fecha 13 de setiembre de 2019, CANOPUS informó a APM de paralizaciones en las labores de descarga atribuibles a la Entidad Prestadora, las cuales totalizaron dieciocho (18) horas y cincuenta y seis (56) minutos. Asimismo, la empresa CONSUMARPORT detectó paralizaciones en las operaciones de descarga por treinta y cuatro (34) horas y treinta y ocho (38) minutos las cuales fueron comunicadas a APM el mismo día.
  - iv.- APM no ha emitido ningún informe mediante el cual acredite que las paralizaciones cobradas en el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada sean imputables a ADM ANDINA.
  - v.- La factura N° Foo4- 34603 ha sido emitida aplicando el IGV contraviniendo lo dispuesto en el artículo 1 del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas, pues este impuesto sólo grava la venta en el país de bienes muebles, la prestación o utilización de servicios, los contratos de construcción, la primera venta de inmuebles que realicen los constructores y la importación de bienes; por lo que al no contemplarse el concepto de "recargo por cuadrilla no utilizada" dentro de los supuestos indicados de la norma, este concepto no debe ser gravado con dicho impuesto.
2. A través de la Carta N° 1307-2019-APMTC/CL notificada el 17 de diciembre de 2019, APM comunicó a ADM ANDINA que procedía ampliar el plazo de emisión de respuesta al reclamo, atendiendo a su complejidad, amparándose en lo señalado en el artículo 2.12 del Capítulo II del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM.
  3. Mediante Resolución N° 1, notificada el 3 de enero de 2020; APM resolvió el reclamo presentado declarándolo infundado de acuerdo con los siguientes argumentos:
    - i.- Conforme a 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 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 Plan de Trabajo de la nave ATLANTIC GLORY se estableció realizar la operación de descarga utilizando nueve (9) jornadas con veintitrés (23) cuadrillas, sin embargo, debido a las paralizaciones por falta de camiones, la descarga se prolongó hasta la jornada diez (10) utilizando veintiocho (28) cuadrillas en total; esto es, una (1) jornada con cinco (5) cinco cuadrillas adicionales.
- iv.- De acuerdo a lo consignado en las Notas de Tarja correspondientes, se registró una demora total de treinta y nueve (39) horas con veintisiete (27) minutos por falta de camiones para la descarga de mercadería del usuario, las cuales fueron compensadas con las paralizaciones no operativas imputables a APM, quedando un resultante de cobro equivalente a treinta y cinco (35) horas, considerando que el cobro se realiza por hora o fracción conforme al Reglamento de Tarifas de APM, sin embargo, por error realizó el cobro por ocho (8) horas de paralización.
- v.- En el documento emitido por el Agente Marítimo (CANOPUS), erróneamente se consignó a actividades propias de la operación de descarga como demoras imputables a APM, tales como el "Reinicio de la descarga" o "Estibadores a bordo", entre otros; eventos que no pueden ser compensados a favor del usuario.
- vi.- Si bien es cierto que el Plan de Operaciones se vio extendido, tal situación derivó de la falta de envío de camiones; asimismo, se debe notar que al finalizar cada turno APM remite el Reporte Parcial de Operaciones detallando el tonelaje descargado por turno, el faltante, así como un estimado de la fecha y hora de término de las operaciones.
- vii.- Es falso que no haya acreditado que las demoras objeto del cobro cuestionado deriven de la responsabilidad de ADM ANDINA, pues las referidas demoras fueron consignadas en las Notas de Tarja bajo el código 107 ("falta de camiones").
- viii.- Finalmente, el recargo por compensación por cuadrillas no utilizadas está vinculado a la compensación por asignación de personal, lo que se relaciona directamente con la contraprestación de una operación, correspondiendo que sea gravado con el IGV.



4. El 24 de enero de 2020, ADM ANDINA interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando lo señalado en el reclamo y añadiendo lo siguiente:
  - i.- APM no negó haber incumplido con remitir el Plan de Operaciones actualizado indicando la variación de la fecha y hora del inicio de la descarga de la nave ATLANTIC GLORY a fin de que ADM ANDINA pudiera prever y gestionar la frecuencia del envío de camiones.
  - ii.- APM se atribuyó paralizaciones en la operación de descarga por un tiempo de cinco (5) horas con cuatro (4) minutos; no obstante, su Agente Marítimo acreditó paralizaciones por tiempos mayores a los considerados por la Entidad Prestadora.
  - iii.- APM manifestó que las demoras por envío de camiones fueron registradas en las Notas de Tarja; sin embargo, no acreditó que dichas paralizaciones sean imputables a ADM ANDINA ni señaló el motivo, fecha y hora en las que se contabilizó.
5. El 3 de febrero de 2020, 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.
6. El 25 de setiembre de 2020, se realizó la audiencia de vista de la causa quedando la causa al voto.
7. El 30 de setiembre de 2020, APM presentó su escrito de alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento y agregando que era falso que haya incurrido en paralizaciones de hasta dieciocho (18) horas y cincuenta y seis (56) minutos como indica el documento elaborado por CANOPUS, pues dichas paralizaciones no se encuentran registradas en las "Notas de Tarja" de la nave ATLANTIC GLORY, añadiendo que el referido documento no constituía un medio probatorio que acreditara la existencia de demoras imputables a APM.
8. El 30 de setiembre de 2020, ADM ANDINA presentó su escrito de alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:
  - i.- En la resolución de primera instancia APM omitió pronunciarse acerca de la alegada variación de la fecha y hora del inicio de las operaciones.
  - ii.- Existe la obligación de la Entidad Prestadora de remitir información que puede afectar el inicio de las labores de descarga y la fecha estimada de culminación de estas con el objetivo de que ADM ANDINA pueda tomar previsiones y gestionar el envío de camiones.



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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

9. 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° Foo4-34603, 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

10. En el presente caso, ADM ANDINA cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas alegando que APM incumplió con el Plan de Operaciones acordado incurriendo en paralizaciones en las operaciones de descarga de la nave ATLANTIC GLORY.
11. Por su parte, APM manifestó que las paralizaciones en la descarga de la nave se debieron a la falta de camiones atribuible a ADM ANDINA, sin perjuicio de haber cumplido con descontar las paralizaciones que le eran atribuibles a ella misma en su condición de administrador portuario.
12. En atención a lo señalado, corresponderá a este Tribunal analizar si el servicio estándar brindado por la Entidad Prestadora se prestó o no conforme a lo previsto en el Plan de Operaciones acordado entre las partes; siendo ello relevante a efectos de determinar la pertinencia o no del cobro del recargo cuestionado.
13. Cabe recordar que el artículo 2º del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en lo sucesivo, el 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.
14. En ese sentido, el artículo 33<sup>1</sup> del mismo Reglamento dispone que los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:

<sup>1</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"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 (...)



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



- 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.
15. El presente caso versa sobre el cobro de recargo por cuadrillas no utilizadas, lo que involucra supuestos de reclamo por facturación, cobro de servicios y calidad en la prestación de servicios previstos en los literales a) y c) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>2</sup>, así como el literal b) del artículo 2<sup>3</sup> del Reglamento de Reclamos de OSITRAN que señala expresamente que dicho Reglamento rige la atención de los reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras que sean supervisados por OSITRAN. En tal sentido, en concordancia con el artículo 10 del referido Reglamento<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
16. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la

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

<sup>2</sup> **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM.** Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN  
**"1.5.3 Materia de Reclamos**

(...)

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

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

<sup>3</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

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

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

a) *Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean regulados por OSITRAN;*

b) **Reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras, que sean supervisados por OSITRAN.**

c) *Las controversias entre Entidades Prestadoras o entre éstas y los usuarios intermedios;*

d) *El cumplimiento de otras obligaciones legales no incluidas en los literales anteriores y no expresamente asignadas a otros órganos o instancias del OSITRAN.*

*Asimismo regula el procedimiento de arbitraje, en los casos que corresponda.*

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

**"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias**

*El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.*

*Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".*

<sup>5</sup> **Reglamento Reclamos de APM**

**"3.1.2 Recurso de Apelación**

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

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





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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

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.

17. Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 materia de impugnación fue notificada a ADM ANDINA el 3 de enero de 2020.
  - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que ADM ANDINA interponga el recurso de apelación venció el 24 de enero de 2020.
  - iii.- ADM ANDINA presentó el recurso de apelación el 24 de enero de 2020, es decir, dentro del plazo legal.
18. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>6</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
19. 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

20. Mediante escritos del 15 y 22 de setiembre de 2020, ADM ANDINA y APM respectivamente solicitaron informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.
21. 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.

---

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

<sup>6</sup> TUO de la Ley N° 27444.

**“Artículo 220.- Recurso de apelación**

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



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





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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

22. 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.
23. En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN<sup>7</sup>, corresponde denegar el pedido de informe oral formulado por las partes.

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

24. 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."*

25. 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

<sup>7</sup> 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. (...)"



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





brindan a la nave (uso de amarraderos) y a la carga (carga y descarga, tracción, manipuleo, trinca y destrinca, entre otros).

26. 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.
27. 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]

28. Por otro lado, el cobro por concepto de "Compensación de Cuadrilla no utilizada" se encuentra detallado en la lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>8</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

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

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

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

De la misma forma, este recargo será aplicado en caso la línea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se dispongan las cuadrillas para la 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]

29. 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.

<sup>8</sup> <http://www.apmterminalscaillao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicios08072013.pdf>



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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

30. 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.

31. 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]

32. 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]

33. 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.

34. 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.

35. En el documento denominado Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>9</sup> que APM publica en su página web, el mismo que ha sido reseñado en los párrafos precedentes, se

<sup>9</sup> PRECIOS POR OTROS SERVICIOS Y RECARGOS

**Recargos a los Servicios prestado a la Nave**  
**Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada**

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



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



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.

36. 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**

37. En virtud del Contrato de Concesión<sup>10</sup> suscrito con el Estado Peruano, APM se encuentra obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte). A su vez, tiene el derecho de explotar esta infraestructura, durante el plazo de vigencia de dicho contrato (30 años)<sup>11</sup>. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

#### **"DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**

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

(...)

*La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más*

(...)

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

*El importe del recargo será asumido por la línea naviera o el consignatario de ser el caso.*

(...)

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

<sup>11</sup> **Contrato de Concesión**

#### **"DEFINICIONES**

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

1.23.26. Concesión

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

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

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".*



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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

*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]

38. 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]

39. De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de APM llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que cuente. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el resultado previsto en el Contrato de Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado<sup>12</sup>.
40. 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 deber de información de APM**

41. El Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público<sup>13</sup>, con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar la información, establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

<sup>12</sup> Ver COGLIANESE, C and LAZER, D (2003) "Management-Based Regulation: Prescribing Private Management to Achieve Public Goals", *Law & Society Review*, Volume 37, Issue 4, pp. 691-730.

<sup>13</sup> Aprobado a través de la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.



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



**"Artículo 5.- Principios que regulan la relación de las Entidades Prestadoras con el Usuario de las ITUP.**

... la relación de las Entidades Prestadoras con los Usuarios de los servicios que se brindan como consecuencia de la explotación de las ITUP está regida por los siguientes principios:

- a) **Transparencia.** - Los Usuarios deben tener pleno acceso a toda la información relevante sobre los servicios brindados por las Entidades Prestadoras y sus condiciones, que resulte imprescindible para el adecuado uso de los servicios portuarios, aeroportuarios, viales, ferroviarios y del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, y para la presentación de sus Reclamos o interposición de las Denuncias que consideren pertinentes (...)"

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

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

- a) A la información

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

42. En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, señala en su artículo 7 que "es responsabilidad de APMTC planificar, coordinar, **comunicar** y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión".
43. En los artículos 60 y 62 del mencionado Reglamento de Operaciones de APM se establece:

"Artículo 60.- APMTC coordinará con los Usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas autorizadas por APMTC que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise dichas labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones, cuando atendiendo a la operación su participación sea necesaria".

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

Contempla las siguientes acciones de cargo de APMTC:

- a.- Planear coordinar con los usuarios las disposiciones para el desarrollo de las operaciones por nave.  
b.- Evaluar la magnitud de cada operación, recursos necesarios, posibilidades de congestión y medidas a adoptarse.  
c.- Planear la asignación de amarraderos.  
d.- Planear la cantidad de equipos, cuadrillas de estibadores y determinar el número de jornadas a emplear para cada Nave en base a la información que el usuario debe remitir de acuerdo a lo



*establecido en el presente Reglamento. La cantidad de jornadas que tomará la operación puede variar de acuerdo a las condiciones de estiba y de la Carga que se adviertan durante las operaciones, así como de las condiciones de la nave y de las grúas de la misma.*

*e.- Planear la asignación de zonas de almacenamiento.*

*f.- Programar la recepción y el despacho de la carga”.*

44. Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión, el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, y el Reglamento de Operaciones de APM reconocen el derecho de los usuarios de acceder a información completa y detallada sobre la forma en que los servicios serán brindados por APM, ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora.
45. Cabe señalar que ese derecho no sólo lo ostenta el usuario cuando la Entidad Prestadora va a programar la prestación de un servicio, sino que también se extiende a toda la cadena logística portuaria en la que la Entidad Prestadora participa como proveedora.
46. El derecho de acceder a información de los usuarios es de suma importancia, toda vez que les permite efectuar un cálculo adecuado y certero sobre los tiempos y costos en los que tendrá que incurrir al realizar operaciones dentro de la cadena logística portuaria. Por tal razón, dicha información resultaría útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y que les permitan maximizar sus beneficios, evitando así, incurrir en sobrecostos no esperados.
47. En este orden de ideas, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, determine la forma en que dichas operaciones serán llevadas a cabo, lo que deberá ser informado al usuario de manera oportuna, con la finalidad de que este último, en virtud del derecho de información que ostenta, tome conocimiento del alcance del servicio que recibirá, así como de las obligaciones que como usuario debe asumir, entre ellas, el pago de tarifas o precios o en su defecto recargos.

### **Sobre el cobro de la factura N° Foo4-34603**

48. En el presente caso, ADM ANDINA cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas alegando que APM incumplió con el Plan de Operaciones acordado incurriendo en paralizaciones en las operaciones de descarga de la nave ATLANTIC GLORY.
49. APM manifestó que las paralizaciones en la descarga de la nave se debieron a la falta de camiones atribuible a ADM ANDINA, sin perjuicio de haber cumplido con descontar las paralizaciones que le eran atribuibles a ella misma en su condición de administrador portuario. Agregó que ADM ANDINA tenía pleno conocimiento del Plan de Trabajo a efectos de que las





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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

operaciones de descarga no se vieran interrumpidas, pese a lo cual no cumplió con el envío de camiones en la frecuencia requerida para la descarga.

50. Ahora bien, de acuerdo con lo expuesto en los párrafos precedentes, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones se suspendan o paraliquen por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
51. En esa línea, el Reglamento de Operaciones de APM ha definido el Plan de Operaciones como el: *"Documento mediante el cual se detallan las actividades específicas que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una Nave, en base a la información provista por el Agente Marítimo y a lo coordinado en la Junta Pre Operativa."*
52. En ese entendido, el Plan de Operaciones es el documento elaborado por la Entidad Prestadora en el cual se detallan de forma específica, todas las actividades de una operación de carga o descarga, convirtiéndose en el documento que determina la actuación, tanto de la Entidad Prestadora como del usuario, durante la ejecución del servicio portuario.
53. Cabe resaltar que el artículo 9° del Reglamento de Operaciones de APM<sup>14</sup> ha establecido que el Concesionario tiene la responsabilidad de ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones conforme ha sido elaborado antes del inicio de las operaciones de descarga.
54. Asimismo, debe recordarse que si bien el artículo 63 del Reglamento de Operaciones de APM<sup>15</sup> establece que APM *"podrá modificar el Plan de Operaciones antes y durante el desarrollo de las mismas, de acuerdo a una eficiente asignación de recursos atendiendo a cada circunstancia, bajo los principios que rigen la actividad portuaria"*; ello no lo exime de su obligación de poner a conocimiento del usuario cualquier modificación que pudiera alterar el Plan de Operaciones inicialmente acordado; más aún teniendo en cuenta que las operaciones portuarias contienen un alto grado de complejidad, por lo que se hace necesario que el usuario tenga contacto constante con la Entidad Prestadora de manera tal que le informe sobre cualquier aspecto que pueda tener relación con el servicio a ser prestado o sobre cualquier evento o circunstancia que pueda alterar su prestación.

<sup>14</sup> **Reglamento de Operaciones de APM,**

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

<sup>15</sup> **Reglamento de Operaciones de APM**

**"Artículo 63.- Desarrollo de la Junta Pre Operativa**

*(...)*

*APMTTC podrá modificar el Plan de Operaciones antes y durante el desarrollo de las mismas, de acuerdo a una eficiente asignación de recursos atendiendo a cada circunstancia, bajo los principios que rigen la actividad portuaria. Para tal efecto, informará oportunamente las modificaciones al Agente Marítimo. En el caso de carga sólida a granel las modificaciones serán informadas a los consignatarios.*



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



55. En atención a lo señalado, el Plan de Operaciones por parte de la Entidad Prestadora cobra relevancia pues lo acordado en este permite al consignatario de la carga organizar la cantidad y frecuencia de camiones a enviar de modo que la atención de la descarga se realice sin contratiempos evitando incurrir en el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.
56. Ahora bien, de la documentación obrante en el expediente se cuenta con el documento denominado "Plan de Operaciones", conforme se aprecia a continuación:

**Plan de Operaciones nave ATLANTIC GLORY**

Inicio de Operaciones	Fecha de Inicio	Hora de Inicio
	09/09/2019	15:30 horas
Término de Operaciones	Fecha de Término	Hora de Término
	12/09/2019	15:00 horas

N° Jornada	Turnos - Jornada de Trabajo <sup>16</sup>	B1	B2	B3	B4	B5	N° de Cuadrillas
1	09/09 (15:00 - 23:00)		x	x		x	3
2	09/09 (23:00 - 07:00)		x	x		x	3
3	10/09 (07:00 - 15:00)	x		x	x		3
4	10/09 (15:00 - 23:00)	x		x	x		3
5	10/09 (23:00 - 07:00)		x	x	x	x	3
6	11/09 (07:00 - 15:00)	x	x		x		3
7	11/09 (15:00 - 23:00)		x		x		2
8	11/09 (23:00 - 07:00)		x		x		2
9	12/09 (07:00 - 15:00)		x		x		1
<b>Total de cuadrillas programadas</b>							<b>23</b>

57. Como puede verificarse, de acuerdo con el Plan de Operaciones elaborado por APM, el proceso de descarga de la nave ATLANTIC GLORY se realizaría en un total de nueve (9) jornadas de trabajo con veintitrés (23) cuadrillas, estableciéndose como fecha de inicio de operaciones el 09 de setiembre de 2019 a las 15:30 horas.
58. No obstante, en el documento denominado "Reporte Final de Operaciones" emitido y presentado por APM, que también obra en el expediente, se aprecia que las operaciones de descarga vinculado con la nave ATLANTIC GLORY se desarrollaron conforme al siguiente detalle:

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

**Reporte Final de Operaciones (RFO)**

Inicio de Operaciones	Fecha de Inicio	Hora de Inicio
	09/09/2019	23:45 horas
Término de Operaciones	Fecha de Término	Hora de Término
	13/09/2019	05:55 horas

N° Jornada	Turnos - Jornada de Trabajo	B1	B2	B3	B4	B5
1	09/09 (23:45 -07:00)		X	X		X
2	10/09 (07:00 - 15:00)		X	X		X
3	10/09 (15:00 - 23:00)	X		X	X	
4	10/09 (23:00 - 07:00)	X	X		X	
5	11/09 (07:00 - 15:00)	X	X	X	X	X
6	11/09 (15:00 - 23:00)		X		X	X
7	11/09 (23:00 - 07:00)	X	X	X	X	X
8	12/09 (07:00 - 15:00)		X	X	X	
9	12/09 (15:00 - 23:00)		X	X	X	
10	12/09 (23:00 - 05:55)				X	
<b>Total de cuadrillas utilizadas</b>						<b>28</b>

59. Del análisis en conjunto del Plan de Operaciones y del Reporte Final de Operaciones se verifica lo siguiente:
- i.- El inicio de descarga de la nave ATLANTIC GLORY, según el Plan de Operaciones, estuvo programado para el 09 de setiembre de 2019 a las 15:30 horas; sin embargo, la descarga recién se inició el 09 de setiembre de 2019 a las 23:45 horas; esto es, ocho (8) horas con quince (15) minutos después de lo programado.
  - ii.- Para la descarga de la nave ATLANTIC GLORY se programaron nueve (9) jornadas de trabajo; no obstante, en los hechos finalmente se llevaron a cabo diez (10) jornadas utilizando veintiocho (28) cuadrillas en lugar de las veintitrés (23) cuadrillas previstas, evidenciándose la variación del Plan de Operaciones originalmente informado.
60. Consecuentemente, se verifica que la variación en el inicio de operaciones afectó la secuencia de la descarga de la nave ATLANTIC GLORY generando la programación de jornadas y cuadrillas adicionales para ejecutar el retiro de la carga asignada a ADM ANDINA, conforme se aprecia en el siguiente cuadro:

**Cuadro comparativo de las operaciones de descarga de la nave ATLANTIC GLORY**

Nave ATLANTIC GLORY	Plan de Operaciones inicialmente programado		Plan de Operaciones finalmente ejecutado
	Fecha y Horario		Fecha y Horario
Inicio de operaciones de la nave	09/09 15:30 horas		09/09 23:45 horas
Jornadas de descarga de las bodegas N° 1, 2, 3, 4 Y 5	1	09/09 (15:00 - 23:00)	09/09 (23:45 - 07:00)
	2	09/09 (23:00 - 07:00)	10/09 (07:00 - 15:00)
	3	10/09 (07:00 - 15:00)	10/09 (15:00 - 23:00)
	4	10/09 (15:00 - 23:00)	10/09 (23:00 - 07:00)
	5	10/09 (23:00 - 07:00)	11/09 (07:00 - 15:00)
	6	11/09 (07:00 - 15:00)	11/09 (15:00 - 23:00)
	7	11/09 (15:00 - 23:00)	11/09 (23:00 - 07:00)
	8	11/09 (23:00 - 07:00)	12/09 (07:00 - 15:00)
	9	12/09 (07:00 - 15:00)	12/09 (15:00 - 23:00)
	10	-	12/09 (23:00 - 05:55)
Fin de operaciones de la nave	12/09 15:00 horas		13/09 05:55 horas

61. Asimismo, en los documentos "Resumen / Nota de Tarja" y "Estado de Hechos por Nave" de la nave ATLANTIC GLORY, se observa el registro de las paralizaciones que resultan imputables a APM, las cuales incidieron en los tiempos programados de descarga, conforme se detallan a continuación:

**Tiempos de paralización imputables a APM**

JORNADA	CONCEPTO	PERIODO	TIEMPO (minutos)	
1	09/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 2: Fallas de equipo	23:45-00:37	52
2	09/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Fallas de equipo	01:30-02:03	33
3	10/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 4: Mantenimiento de grúa	08:50-09:10	20
4	10/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 3: Salida de excavadora	10:00-10:38	38
5	10/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 2: Ingreso de excavadora	10:00-10:34	34
6	10/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 1: Limpieza de Arlona	15:15-17:30	15
7	10/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Salida de máquina excavadora	15:55-16:55	60
8	10/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Salida de máquina por falla	19:20-19:30	10
9	10/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 2: Colocación de excavadora	23:20-23:56	36
10	10/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 4: Colocación de excavadora	01:32-01:42	10
11	10/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 4: Salida de máquina excavadora	04:45-05:00	15
12	10/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 2: Retiro de excavadora	05:05-05:25	20
13	10/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 4: Colocación de excavadora	05:25-05:45	20
14	11/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 2: Cambio de equipo	08:20-08:50	30
15	11/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 1: Ingreso de Payloader	10:33-11:17	44
16	11/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 1: Retiro de Payloader	12:55-13:17	22



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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

17	11/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Cambio de equipo	15:15-15:40	25
18	11/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 2: Ingreso de excavadora	20:25-20:45	15
19	11/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Salida de excavadora	19:55-20:10	15
20	11/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 5: Colocación de excavadora	00:15-00:30	15
21	11/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 1: Limpieza de bodega	00:30-02:30	120
22	11/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Falla de Smag	04:13-04:56	43
23	12/09 (07:00 - 15:00)	Bodega 2: Ingreso de Payloader	11:20-11:45	25
24	12/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 2: Salida de Payloader	18:50-19:05	15
25	12/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 4: Ingreso de maquinaria	19:05-19:15	10
26	12/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Cambio de maquinaria	12:10-12:40	30
27	12/09 (15:00 - 23:00)	Bodega 3: Salida de maquinaria	22:40-23:00	20
28	12/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 3: Colocación de Payloader	23:20-23:40	20
29	12/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 4: Salida de excavadora	02:50-03:00	10
30	12/09 (23:00 - 07:00)	Bodega 4: Colocación de Payloader	03:00-03:10	10
<b>TOTAL DE PARALIZACIONES</b>				<b>832</b>

62. Así pues, de la información contenida en el cuadro precedente, se aprecia que existieron ochocientos treinta y dos (832) minutos; esto es, trece (13) horas y cincuenta y dos (52) minutos de paralizaciones imputables a APM.
63. Los hechos señalados evidencian el incumplimiento del Plan de Operaciones, en la medida que: i) no se inició la descarga en la fecha y hora programada; ii) se utilizó un mayor número de jornadas para culminar la descarga; y, iii) se generaron paralizaciones imputables a APM que afectaron el desarrollo de las operaciones de descarga de la nave ATLANTIC GLORY.
64. Al respecto, cabe recordar que la Entidad Prestadora es responsable de ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones teniendo la potestad de modificarlo de acuerdo a las circunstancias que presente cada operación. No obstante, en virtud al derecho a la información que asiste al usuario tiene derecho a ser informado oportunamente por el Concesionario sobre la forma en que llevará a cabo la operación portuaria así como sobre cualquier circunstancia que altere el servicio prestado.
65. En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se ejecutó conforme a lo planificado inicialmente, correspondería a APM acreditar que cumplió con su obligación de informar al usuario acerca de la variación del Plan antes del inicio de las operaciones de descarga y de manera oportuna, a fin de que pudiera tener conocimiento de las nuevas condiciones en las que se prestaría el servicio brindado por APM con el objeto de poder organizar la cantidad y frecuencia de camiones a enviar de modo que la atención de la descarga se realizara sin contratiempos evitando incurrir en el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada. Cabe advertir que dicha información debe ser entregada de manera previa y oportuna, no una vez que



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



ya iniciaron las operaciones por lo que los Reportes Parciales de Operaciones no configuran una entrega de información idónea.

66. Pese a lo señalado, de la revisión del expediente administrativo no se advierte que la Entidad Prestadora haya presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con su obligación de informar oportunamente la variación de la fecha y hora en que inició las operaciones de descarga.
67. En efecto, APM tenía la responsabilidad de comunicar a ADM ANDINA: i) la modificación de la fecha y hora de inicio de la descarga; y, ii) que la operación de descarga se desarrollaría en más jornadas que las programadas originalmente en el Plan de Operaciones.
68. Cabe resaltar que al no contar ADM ANDINA con información precisa y oportuna sobre las nuevas condiciones de descarga de la nave ATLANTIC GLORY, esto es, la variación de la fecha y hora de inicio de operaciones que dio lugar a que se realizaran diez (10) jornadas de trabajo en lugar de las nueve (9) programadas, no tuvo la posibilidad de organizar la cantidad y frecuencia de camiones a enviar habiéndose afectado la planificación que realizó en base a la información inicialmente recibida, teniendo en consideración que las unidades de transporte que ingresan al terminal son contratadas con un tiempo de antelación; y que dicha planificación tenía como objeto que la atención de la descarga se pudiera realizar sin contratiempos y no se incurriera en el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.
69. Si bien ADM ANDINA es un usuario que conoce la operatividad portuaria, por lo que eventualmente podría determinar cuál sería el nivel de descarga adecuado, y en virtud de ello disponer una frecuencia determinada de camiones; también es cierto que en su calidad de usuario se encuentra supeditado a las decisiones operativas que determine APM y a la información que le envíe.
70. Teniendo en consideración que la Entidad Prestadora no ejecutó el Plan de Operaciones conforme a lo acordado y no informó de manera oportuna las modificaciones que realizó a dicho Plan a ADM ANDINA, corresponde amparar el reclamo interpuesto por el usuario dejándose sin efecto el cobro del recargo de compensación de cuadrilla no utilizada recogida en la factura N° F004-34603.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>17</sup>;

<sup>17</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

a. Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;



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° 019-2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

## SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0479-2019; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por ADM ANDINA PERÚ S.R.L. respecto de la factura N° Foo4-34603 emitida por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada, dejando sin efecto su cobro.

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

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

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

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

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**

**Vicepresidenta**

**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
OSITRAN**

NT: 2020080503

*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>*

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

**"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia**

*La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.*

*Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".*



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