



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° 029-2019-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 029-2019-TSC-OSITRAN  
APELANTE : CONTILATIN DEL PERÚ S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/0538-2018

## RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de setiembre de 2019

**SUMILLA:** *No procede el cobro del recargo por cuadrilla no utilizada si la Entidad Prestadora no cumple con el Plan de Operaciones acordado ni comunica al usuario la modificación de dicho Plan.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por CONTILATIN DEL PERÚ S.A. (en adelante, CONTILATIN o el apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0538-2018 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o entidad prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES

- 1.- Con fecha 21 de noviembre de 2018, CONTILATIN interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la Factura N° 004-3212, emitida por concepto de "Compensación de Cuadrillas no Utilizadas" por la suma de US\$ 955.80 (novecientos cincuenta y cinco con 80/100 dólares americanos) incluido el Impuesto General a las Ventas (IGV), argumentando lo siguiente:
  - i.- La factura se encuentra mal emitida toda vez que el concepto cobrado sería el de una compensación, esto es, una indemnización, no encontrándose referida a la venta de un bien o a la prestación de un servicio, por lo que no debería encontrarse gravada con el IGV.
  - ii.- De acuerdo con el Plan de Trabajo elaborado por APM, la descarga de la nave PRONOI R se llevaría a cabo en siete (7) jornadas de trabajo con once (11) cuadrillas, iniciándose las operaciones de descarga el 5 de octubre de 2018 en la jornada de trabajo de 15:00 a 23:00 horas y concluyendo el 7 de octubre de 2018 en la jornada de trabajo de 15:00 a 23:00 horas.



- iii.- Sin embargo, APM inició las operaciones el 6 de octubre de 2018 a las 18:00 horas y concluyó el 9 de octubre de 2018 a las 17:54 horas, lo que generó jornadas de trabajo adicionales atribuibles a APM, no cumpliendo con ejecutar el Plan de Trabajo programado, por lo que no le corresponde a CONTILATIN asumir el recargo materia de análisis.
- iv.- Por otro lado, en el Reporte de Inspección N° 523/2018/LIM elaborado por la empresa Inspectores Services Perú S.A.C (en adelante, INSPECTORATE), se consignó la existencia de paralizaciones imputables a APM que afectaron las labores de descarga de las bodegas N° 2 y 4 de la nave PRONOI R, tales como el cierre de bodegas por lluvias, ingreso de PayLoader y falla en el equipo EcoHopper, eventos que sumaron un total de setecientos cuarenta y siete (747) minutos de paralizaciones.
- v.- Asimismo, en el citado Reporte de Inspección, también se consignaron las paralizaciones por falta de envío de camiones por un total de quinientos cincuenta y seis (556) minutos; no obstante, dicho evento se originó debido a la congestión existente en el antepuerto de APM, lo que impidió el ingreso de sus camiones para el recojo de su mercancía.
- 2.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 7 de enero 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 por los servicios prestados a la nave, dentro de los cuales se encuentra comprendido el "Recargo por Compensación por Cuadrilla No Utilizada"; el cual se aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del servicio estándar, 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 PRONOI R (Mfto. N°2018-02487), se planificó desarrollar la descarga de la citada nave en cuatro (4) jornadas con cuatro (4) cuadrillas; sin embargo, debido a la falta de camiones que debió enviar CONTILATIN, la descarga se prolongó hasta siete (7) jornadas con doce (12) cuadrillas, es decir, tres (3) jornadas de trabajo y ocho (8) cuadrillas adicionales que equivalen a un posible cobro por sesenta y cuatro (64) horas por compensación por cuadrillas<sup>1</sup>.
- iv.- Si bien las paralizaciones afectaron la descarga de las bodegas N° 2 y 4 que contenían carga de CONTILATIN, el cobro objeto de reclamo solo comprende las paralizaciones registradas por la bodega N° 2, en virtud de que en la bodega N° 4 se trabajó de manera compartida con otro consignatario.

<sup>1</sup> En atención a que una (1) cuadrilla equivale a ocho (8) horas.



- v.- En ese sentido, durante la descarga de la bodega N° 2 se registraron un total de siete (7) horas con cincuenta y tres (53) minutos de paralizaciones por falta de envío de camiones, conforme se aprecia en las respectivas "Notas de Tarja".
- vi.- En las citadas "Notas de Tarja" también se consignaron demoras no operativas imputables a APM equivalentes a una (1) hora y trece (13) minutos, correspondiendo efectuar una compensación entre ambas paralizaciones, quedando un resultante de cobro por seis (6) horas con cuarenta (40) minutos de paralizaciones, equivalente a siete (7) horas, considerando que el cobro se realiza por hora o fracción conforme al Reglamento de Tarifas de APM.
- vii.- No obstante, de acuerdo con el Plan de Trabajo, el posicionamiento de las arlonas se iba a realizar en una jornada previa al atraque de la nave, lo que no sucedió generando contingencias en el inicio de la primera jornada, por lo que se procedió a descontar, en beneficio del usuario, dos (2) horas utilizadas para la instalación de los equipos, resultando un cobro efectivo de cinco (5) horas por recargo de compensación de cuadrilla no utilizada, motivo por el cual la factura N° Foo4-3212 ha sido correctamente emitida.
- viii.- Si bien CONTILATIN alegó que durante las operaciones de descarga de la nave PRONOI R, se registraron paralizaciones imputables a APM, tales como demoras en el ingreso de PayLoader, falla en el equipo Ecohopper y falta de envío de camiones por congestión en el antepuerto; dichos eventos no han quedado acreditados, pues el usuario no ha presentado ninguna prueba que acredite tales afirmaciones.
- ix.- En relación al cierre de las bodegas por lluvias, APM indicó que dicha eventualidad obedece a un caso fortuito que no le es atribuible. Sin perjuicio de ello, precisó que en las Notas de Tarja se han registrado paralizaciones por mal tiempo y lluvias, las cuales sumaron un total de cuatro (4) horas y cuarenta y cinco (45) minutos; paralizaciones que no han sido consideradas en el cómputo de horas para el cobro del recargo, pues APM únicamente ha tomado en cuenta las demoras generadas por falta de envío de camiones.
- x.- Respecto a la presunta congestión en el exterior del terminal, precisó que APM solo resulta responsable por los servicios que ofrece en su calidad de administrador portuario, por lo que lo alegado por el usuario no forma parte del ámbito de su competencia y/o responsabilidad, ello sin perjuicio de que CONTILATIN no ha probado que la congestión en el ingreso de sus vehículos se debiera a actos imputables a APM.
- xi.- 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, por lo que corresponde que sea gravado con el IGV.
- 3.- Con fecha 28 de enero de 2019, CONTILATIN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando los argumentos expuestos en su reclamo agregando lo siguiente:



- i.- APM no cumplió con el Plan de Trabajo, pues el inicio de las operaciones de la nave PRONOR se programó para el 5 de octubre de 2018 en la jornada de 15:00 a 23:00 horas; no obstante, recién el 6 de octubre de 2018, en la jornada de 15:00 a 23:00 horas, se dio inicio a la descarga de la citada nave. Agregó que dicha variación no fue informada a CONTILATIN, por lo que las jornadas y cuadrillas adicionales deben ser asumidas por APM, no correspondiendo el cobro del concepto de "Compensación de Cuadrillas no Utilizadas".
  - ii.- 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 13 de febrero 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.
  - 5.- El 22 de julio de 2019, se realizó la audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.
  - 6.- Con fecha 25 de julio de 2019, APM presentó escrito de 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° 004-3212, 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, CONTILATIN cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas, alegando que la demora en las operaciones de descarga se habría generado por el incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de APM.
- 9.- En atención al argumento expuesto por el reclamante, 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.

- 10.- Cabe recordar que el artículo 2º del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en lo sucesivo, el Reglamento), indica expresamente que dicho Reglamento establece las normas y procedimientos administrativos que rigen la atención y solución de los reclamos y controversias que tengan su origen en reclamos de los usuarios respecto de la prestación de los servicios a cargo de entidades prestadoras que sean reguladas y supervisadas por OSITRAN.
- 11.- En ese sentido, el artículo 33<sup>2</sup> del mismo Reglamento dispone que los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:
  - i) Facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura.
  - ii) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.
- 12.- El presente caso versa sobre cobro de recargo por cuadrillas no utilizadas, lo que involucra los supuestos de reclamo por facturación, cobro del servicio y calidad en la prestación de servicios previstos en los literales a) y c) del artículo 33 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN; los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>3</sup>, así como el literal b) del artículo 2<sup>4</sup> del Reglamento de Reclamos de OSITRAN que señala expresamente que dicho Reglamento rige la atención de los reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras que sean supervisados por OSITRAN. En tal sentido, en concordancia con el artículo 10 del referido Reglamento<sup>5</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

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

**"Artículo 33.-**

(...) Los reclamos que versen sobre:

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

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

**"1.5.3 Materia de Reclamos**

(...)

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

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

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

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

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

<sup>5</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

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





- 13.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>6</sup>, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)<sup>7</sup>, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 14.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 fue notificada a CONTILATIN el 07 de enero de 2019.
  - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que CONTILATIN interponga el recurso de apelación venció el 28 de enero de 2019.
  - iii.- CONTILATIN presentó el recurso de apelación el 28 de enero de 2019, es decir, dentro del plazo legal.
- 15.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>8</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 16.- 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.

---

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

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

<sup>6</sup> **Reglamento Reclamos de APM**

**"3.1.2 Recurso de Apelación**

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

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

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

<sup>7</sup> **Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 029 y 034-2013-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".*

<sup>8</sup> **TUO de la Ley N° 27444**

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

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



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

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

- 17.- 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."*

- 18.- 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).
- 19.- 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.
- 20.- 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]





- 21.- Por otro lado, el cobro por concepto de "Compensación de Cuadrilla no utilizada" se encuentra detallado en la lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>9</sup>. En dicho documento se especifican claramente los supuestos bajo los cuales aplica el referido recargo:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada"

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

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

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

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

- 22.- 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.
- 23.- 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.
- 24.- 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:

<sup>9</sup> <http://www.apmterminalscaillao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicio08072013.pdf>



"(...) 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]

25.- 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]

26.- 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.

27.- 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.

28.- En el documento denominado Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"<sup>10</sup> que APM publica en su página web, el mismo que ha sido reseñado en los párrafos precedentes, se establece entre los recargos aplicables a la nave el recargo por "Compensación de 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.

29.- Atendiendo a lo expuesto en los párrafos precedentes, se verifica que APM se encuentra legitimada a cobrar a los usuarios de sus servicios recargos por concepto de compensación de cuadrillas no utilizadas según los montos establecidos en la Lista de Precios que publicita.

<sup>10</sup> PRECIOS POR OTROS SERVICIOS Y RECARGOS

Recargos a los Servicios prestado a la Nave

Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

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

(...)

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

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

(...)



## Sobre la organización de los servicios que brinda APM

- 30.- En virtud del Contrato de Concesión<sup>11</sup> suscrito con el Estado Peruano, APM se encuentra obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte). A su vez, tiene el derecho de explotar esta infraestructura, durante el plazo de vigencia de dicho contrato (30 años)<sup>12</sup>. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

### **"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]

- 31.- 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]

- 32.- 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

<sup>11</sup> Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre APM y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2012.

<sup>12</sup> Contrato de Concesión

#### **"DEFINICIONES**

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

1.23.26. Concesión

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

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

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".



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

- 33.- 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.
- 34.- En ese sentido, el Contrato de Concesión le otorga a APM la facultad de regular sus actividades como administrador portuario, otorgándole la potestad de emitir sus propias políticas comerciales y operativas para la adecuada operación y funcionamiento del puerto. Así, el artículo 8.13<sup>14</sup> del referido contrato de concesión establece la potestad de la Sociedad Concesionaria de presentar, para la aprobación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), su Reglamento de Operaciones del Terminal Norte Multipropósito y otros reglamentos que correspondan de acuerdo a las competencias de la APN.
- 35.- De acuerdo a ello, en el Reglamento de Operaciones de APM, versión 6, vigente al momento de ocurrido los hechos, la Entidad Prestadora es la responsable de la planificación, coordinación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados a las operaciones desarrolladas en el Terminal Portuario, como se aprecia a continuación:

**"Artículo 13º.- La Gerencia del Área de Operaciones de APM TERMINALS es la responsable de la planificación, coordinación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados a las operaciones que se desarrollan en el Terminal Portuario, verificando el estricto cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento."**

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 36.- Siendo así, se evidencia que la Entidad Prestadora no solo tiene facultad de regular sus propias actividades, sino también la responsabilidad de controlar todos los aspectos relacionados a las

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

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

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

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





operaciones que se desarrollan en el Terminal portuario, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

### Sobre el deber de información de APM

- 37.- El Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público<sup>15</sup>, con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar la información, establece en sus artículos 5 y 7 lo siguiente:

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

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

**a) Transparencia.-** 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 de Transporte Masivo de Lima y Callao.

*(...)*

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

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

**a) A la información**

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

- 38.- 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".

- 39.- 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".

<sup>15</sup> Aprobado a través de la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.





*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”.*

- 40.- 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.
- 41.- 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.
- 42.- 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.
- 43.- 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° Foo4-3212

- 44.- En el presente caso, CONTILATIN cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas, alegando la existencia de una variación del Plan de Operaciones debido a que APM no inició la descarga de sus contenedores conforme a lo programado inicialmente. Añadió que dicha variación no fue le informada.
- 45.- Por su parte, APM negó que las paralizaciones se hubieran debido a las causas señaladas por CONTILATIN, manifestando que dichas paralizaciones se debieron a que el consignatario de la carga no envió suficientes unidades de transporte para el recojo de su mercancía, efectuándose el cobro por cinco (5) horas de paralizaciones que afectaron la descarga de la bodega N° 2 que transportó carga exclusiva de CONTILATIN pese a haberse verificado que se utilizaron ocho (8) cuadrillas adicionales equivalentes a sesenta y cuatro (64) horas por compensación de cuadrillas; por lo que se realizó un cobro menor a favor del usuario.
- 46.- 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.
- 47.- De la revisión del expediente administrativo se aprecia que APM remitió los documentos denominados "Estado de Hechos" y "Resumen / Nota de Tarja"<sup>16</sup> correspondientes a la operación de descarga de la nave PRONOI R, de los cuales se evidencia la existencia de paralizaciones imputables tanto a APM como a CONTILATIN.
- 48.- Al respecto, CONTILATIN no ha negado la ocurrencia de paralizaciones en las operaciones de descarga por la falta de envío de camiones, habiéndolos señalado que se debieron al incumplimiento del Plan de Operaciones por parte de la Entidad Prestadora.
- 49.- Con relación al Plan de Operaciones, el Reglamento de Operaciones de APM, versión 6, lo ha definido como el: "Documento mediante el cual se detallan las actividades específicas que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una Nave, en base a la información provista por el Agente Marítimo y a lo coordinado en la Junta Pre Operativa."
- 50.- En ese entendido, el Plan de Operaciones es el documento elaborado por la Entidad Prestadora en el cual se detalla de forma específica, todas las actividades de una operación de carga o descarga, convirtiéndose en el documento que determina la actuación, tanto de la Entidad Prestadora como del usuario, durante la ejecución del servicio portuario.

<sup>16</sup> Folios 40 a 56



- 51.- Cabe resaltar que el artículo 9° del Reglamento de Operaciones de APM<sup>17</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.
- 52.- En atención a lo señalado por CONTILATIN, de la documentación obrante en el expediente se cuenta con el documento denominado "Plan de Operaciones"<sup>18</sup>, del cual se advierte que APM informó; la hora de inicio de la operación, el número de jornadas y el orden de descarga planificado para cada bodega N° 2 de la nave PRONOI R, conforme se aprecia a continuación:

#### Plan de Operaciones (PO)

Inicio de Operaciones de la Nave PRONOI R	05/10/18 (15:30)
---	------------------

Jornada de Trabajo	Bodega N° 2	Cuadrillas
05/10 (15:00 - 23:00 horas)	X	2
05/10 (23:00 - 07:00 horas)	X	2
06/10 (07:00 - 15:00 horas)	X	2
06/10 (15:00 - 23:00 horas)	X	2

- 53.- Como se puede apreciar, de acuerdo con el Plan de Operaciones elaborado y presentado por APM, el proceso de descarga de la bodega N° 2 vinculado con la nave PRONOI R se realizaría en un total de cuatro (4) jornadas de trabajo, estableciéndose como fecha de inicio de operaciones el 5 de octubre de 2018 a las 15:30 horas.
- 54.- No obstante, en el documento denominado "Reporte Final de Operaciones"<sup>19</sup> emitido y presentado por APM, que también obra en el expediente, se constata que las operaciones de descarga vinculado con la nave PRONOI R, se desarrollaron conforme al siguiente detalle:

#### Reporte Final de Operaciones (Bodega N° 2)

Inicio de Operación	06/10 (16:50)
Término de Descarga	09/10 (17:16)

N°	Inicio de Jornada	B 2
1	06/10 (16:50 - 23:00)	X
2	06/10 (23:00 - 07:00)	X
3	07/10 (07:00 - 15:00)	X
4	07/10 (15:00 - 23:00)	X
5	07/10 (23:00 - 07:00)	X
6	08/10 (07:00 - 15:00)	X
7	08/10 (15:00 - 23:00)	X

<sup>17</sup> Reglamento de Operaciones de APM,

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

<sup>18</sup> Folios 32 y 33

<sup>19</sup> Folio 39



- 55.- Del análisis en conjunto del Plan de Operaciones y del Reporte Final de Operaciones, se desprende lo siguiente:
  - i.- El inicio de descarga de la nave PRONOIR según el Plan de Operaciones estuvo programado para el 05 de octubre de 2018 a las 15:30 horas; sin embargo, la descarga recién se inició el 06 de octubre de 2018 a las 16:50 horas; esto es, veinticinco (25) horas con veinte (20) minutos después de lo programado.
  - ii.- Para la descarga de la bodega N° 2 de la nave PRONOIR se programaron cuatro (4) jornadas de trabajo; no obstante, en los hechos se llevó a cabo en siete (7) jornadas, variándose el Plan de Operaciones originalmente informado.
- 56.- Siendo así, la variación en el inicio de operaciones afectó la secuencia de la descarga de la bodega N° 2, lo que habría generado la necesidad de programar jornadas y cuadrillas adicionales para ejecutar el retiro de la carga asignada a CONTILATIN, conforme se aprecia en el siguiente cuadro:

**Cuadro comparativo de las operaciones de descarga de la bodega N° 2**

Nave PRONOIR	Plan de Operaciones inicialmente programado		Plan de Operaciones finalmente ejecutado
	Fecha y Horario		Fecha y Horario
Inicio de operaciones de la nave	05/10 15:30 horas		06/10 16:50 horas
Jornadas de descarga de la bodega N° 2	1	05/10 (15:00 - 23:00)	06/10 (16:50 - 23:00)
	2	05/10 (23:00 - 07:00)	06/10 (23:00 - 07:00)
	3	06/10 (07:00 - 15:00)	07/10 (07:00 - 15:00)
	4	06/10 (15:00 - 23:00)	07/10 (15:00 - 23:00)
	5	-	07/10 (23:00 - 07:00)
	6	-	08/10 (07:00 - 15:00)
	7	-	08/10 (15:00 - 23:00)
Fin de operaciones de la nave	06/10 23:00 horas		08/10 23:00 horas



- 57.- Asimismo, en los documentos "Resumen / Nota de Tarja"<sup>20</sup> de la nave PRONOIR, se observa el registro de las paralizaciones que resultan imputables a APM, los cuales incidieron en los tiempos programados de descarga, los cuales se detallan a continuación:

<sup>20</sup> Folios 40 a 45



**Tiempos de paralización imputables a APM**

JORNADA		CONCEPTO	PERIODO	TIEMPO (minutos)
1	06/10 (23:00-07:00)	Bodega 2: grúa malograda y cambio de equipo	01:50-02:25	35
2	07/10 (15:00 - 23:00)	Bodega 2: falla mecánica en la arlona	19:17-19:45	28
3	07/10 (23:00-07:00)	Bodega 2: falla de grúa	05:40-05:50	10
4	08/10 (07:00-15:00)	Bodega 2: ubicación de equipo, ingreso de maquinaria y limpieza de loza	07:15-08:35	80
5	08/10 (15:00-23:00)	Bodega 2: barredura de bodega	15:20-17:00	100
<b>TOTAL DE PARALIZACIONES</b>				<b>253</b>

- 58.- Así pues, de la información contenida en el cuadro precedente, se aprecia que existieron doscientos cincuenta y tres (253) minutos; esto es, cuatro (4) horas y trece (13) minutos de paralizaciones imputables a APM que afectaron la secuencia de las operaciones de descarga de la nave PRONOI R.
- 59.- Como se observa, los hechos señalados evidencian el incumplimiento del Plan de Operaciones, toda vez 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 PONOI R.
- 60.- 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, el usuario en virtud al derecho a la información que le asiste tiene derecho a ser informado oportunamente por el Concesionario sobre la forma en que llevará a cabo la operación portuaria y también sobre cualquier circunstancia que altere el servicio prestado.
- 61.- En ese sentido, habiéndose advertido que el Plan de Operaciones no se ejecutó conforme a lo planificado inicialmente, correspondía 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.
- 62.- Sin embargo, de la revisión del expediente administrativo no se advierte que la Entidad Prestadora haya presentado medio probatorio alguno que acredite que cumplió con su obligación de informar lo señalado precedentemente.





- 63.- En efecto, APM tenía la responsabilidad de comunicar a CONTILATIN: 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, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.
- 64.- Cabe resaltar que al no contar CONTILATIN con información precisa sobre las nuevas condiciones de descarga de la nave PONOI R, esto es, la variación de la fecha y hora de inicio de operaciones - la cual como se ha señalado se retrasó más de veinticinco (25) horas y dio lugar a que se realizaran siete (7) jornadas de trabajo en lugar de las (4) programadas-, el usuario 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.
- 65.- Si bien CONTILATIN 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.
- 66.- Teniendo en consideración que la Entidad Prestadora no ejecutó el Plan de Operaciones conforme a lo acordado y no acreditó haber informado las modificaciones que realizó a dicho Plan a CONTILATIN, carece de objeto pronunciarse sobre las alegaciones del apelante en relación al cobro del Impuesto General a las Ventas.
- 67.- Consecuentemente, en atención a lo expuesto en los párrafos precedentes, no corresponde el cobro del recargo de compensación de cuadrilla no utilizada recogido en la factura N° Foo4-3212.

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>21</sup>;

<sup>21</sup> **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° 029-2019-TSC-OSITRAN  
**RESOLUCIÓN N° 1**

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0538-2018, y, en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por CONTILATIN DEL PERÚ S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto al cobro de la factura N° Foo4-3212, 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 CONTILATIN DEL PERÚ S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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

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

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta

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