



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° 134 -2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 134-2020-TSC-OSITRAN  
APELANTE : RASAN S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente APMTC/CL/0227-2020

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 22 de julio de 2021

**SUMILLA:** *Habiéndose acreditado que el mayor tiempo de atraque de la nave en el Terminal Portuario fue consecuencia del uso de una cantidad menor de cuadrillas que las asignadas en el Plan de Operaciones por la Entidad Prestadora, corresponde dejar sin efecto el cobro adicional realizado por concepto de Uso de Amarradero.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por RASAN S.A. (en adelante, RASAN o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0227-2020 (en lo sucesivo, Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES:

1. El 05 de agosto de 2020, RASAN presentó reclamo ante APM, solicitando se deje sin efecto el cobro de la factura N° Foo4-59942 emitida por el concepto de "Uso de Amarradero" por la suma de US\$ 52,434.76, señalando lo siguiente:
  - i. De acuerdo con el Plan de Trabajo elaborado por APM, la descarga de la mercancía se realizaría en 19 jornadas (152 horas), utilizando 2 cuadrillas; sin embargo, la descarga finalmente se realizó en 29 jornadas (232 horas), existiendo una diferencia de 80 horas entre lo planificado y el servicio efectivamente brindado por la Entidad Prestadora.
  - ii. La demora en la descarga de la mercancía se debió a que, durante varias jornadas, APM utilizó una (1) y no dos (2) cuadrillas conforme se encontraba previsto, así como debido



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

al lento despacho de la mercancía que generó congestión, hechos atribuibles a la Entidad Prestadora.

- iii. La congestión del muelle por razones imputables a APM conlleva a una mala prestación del servicio, lo que significa que la Entidad Prestadora no estaría gestionando adecuadamente sus recursos, ocasionando retrasos en el despacho de la mercadería de los consignatarios.
  - iv. APM no movilizó la carga desde el muelle hasta el área de almacenamiento, lo que originó congestión en el Terminal Portuario, afectando directamente a las operaciones de descarga, por lo que la desestiba de la nave BLOCK ISLAND no se ejecutó conforme a lo acordado en el Plan de Operaciones. En ese sentido, mediante los correos electrónicos enviados el 28 y 29 de junio de 2020, se informó a APM que la descarga de la mercancía se venía realizando con una (1) sola cuadrilla, en lugar de las dos (2) programadas.
  - v. Por lo tanto, corresponde se deje sin efecto parcialmente la factura N° Foo4-59942 por un monto equivalente a las ochenta (80) horas adicionales que la nave BLOCK ISLAND permaneció en el Terminal Portuario como consecuencia de las demoras atribuibles a APM que implicaron el incumplimiento del Plan de Operaciones.
2. Mediante Resolución N° 1 notificada el 25 de agosto de 2020, APM resolvió el reclamo presentado por RASAN, declarándolo infundado en virtud de los siguientes argumentos:
- i. La factura N° Foo4-59942 se emitió por la prestación del servicio de Uso de Amarradero brindado a la nave BLOCK ISLAND, dentro del alcance del servicio estándar en función de la nave previsto en su Reglamento de Operaciones.
  - ii. El cobro del servicio de Uso de Amarradero se obtiene al multiplicar la longitud de la eslora de la nave por la cantidad de horas (o fracción de hora) que permanece acoderada en el muelle.
  - iii. Conforme al documento denominado "Ship's Particular", la longitud de la eslora de la nave BLOCK ISLAND fue de 199.98 metros; y el tiempo de permanencia de esta en el muelle fue de 230 horas, las cuales se contabilizaron desde la fecha y hora de la primera línea de atraque de la nave en el muelle (27 de junio de 2020 a las 06:28 horas) hasta la última línea de desatraque (6 de julio de 2020 a las 20:25 horas). En virtud de ello, la factura se encuentra correctamente emitida.
  - iv. En el presente caso, operó una reducción de las cuadrillas a utilizar, de dos (2) a una (1) cuadrilla, durante 18 jornadas de trabajo correspondientes a las operaciones de

descarga de la nave BLOCK ISLAND; debiendo tenerse en cuenta que, en el Plan de Trabajo, APM indicó de forma expresa la posibilidad de reducir la cantidad de cuadrillas asignadas.

- v. Si bien APM consideró en su planificación la posibilidad de reducir las cuadrillas asignadas por razones operativas, lo que fue debidamente informado al reclamante mediante correo electrónico, no resulta coherente que este solicite que la Entidad Prestadora responda por los supuestos sobrecostos incurridos por concepto de Uso de Amarradero.
  - vi. La modificación de la cantidad de cuadrillas asignadas para descargar la mercancía de RASAN se produjo en ejercicio de las facultades de APM para organizar las operaciones portuarias. La posibilidad de que APM modifique el Plan de Trabajo, antes y durante las operaciones, previa comunicación al agente marítimo, se encuentra establecida en el artículo 63 de su Reglamento de Operaciones.
  - vii. En ese sentido, el 28 de junio de 2020 a las 05:11 horas, envió un correo electrónico a RASAN y a los consignatarios de la carga, comunicando la modificación del Plan de Trabajo en lo que respecta a la reducción de cuadrillas a trabajar en la desestiba de la nave BLOCK ISLAND. Asimismo, a las 06:52 horas del 29 de junio de 2020, RASAN remitió un correo electrónico de respuesta, precisando que las demoras en el retiro de la mercancía serían trasladadas a los consignatarios, evidenciándose con ello que el exceso de uso de amarradero fue de responsabilidad de los consignatarios de la carga y no de APM.
  - viii. Conforme al documento denominado "Reporte de Movimiento de Camiones", se aprecia que los consignatarios de la carga transportada por la nave BLOCK ISLAND, iniciaron el retiro de su mercadería del 29 de junio al 4 de agosto de 2020, consecuencia de lo cual existieron demoras en el retiro de la mercadería, lo que a su vez ocasionó congestión en el muelle.
  - ix. RASAN no ha presentado medio probatorio alguno que acredite que la operación de despacho de carga se realizó de forma lenta y que ello ocasionó una mayor permanencia de la nave BLOCK ISLAND en el muelle, ni ha señalado cómo la disposición de que se despache la carga al término de la descarga del *Bill of Lading* ("B/L") generó congestión en las operaciones de la nave BLOCK ISLAND.
3. Con fecha 4 de septiembre de 2020, RASAN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 de APM, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo, y agregando lo siguiente:

- i. El reclamo tiene por objeto cuestionar la generación de horas adicionales de permanencia de la nave BLOCK ISLAND en el muelle, debido a la ineficiencia en la ejecución de las operaciones portuarias a cargo de APM, tales como la reducción de las cuadrillas a ser utilizadas durante las labores de descarga.
  - ii. Durante dieciocho (18) jornadas APM utilizó solo una (01) cuadrilla, lo que generó un retraso en la ejecución de las labores de descarga y, por ende, la permanencia en exceso de la nave en el puerto, pretendiendo la Entidad Prestadora cobrar a RASAN dicha permanencia a través del concepto de Uso de Amarradero.
  - iii. Por decisión propia, la Entidad Prestadora optó por no efectuar el despacho de la mercadería de manera directa a las unidades vehiculares del usuario, procediendo a movilizar la carga a su área de almacenamiento conjuntamente con la mercadería de otros consignatarios, lo que ocasionó congestión en la zona del muelle y por ende que la descarga de la nave se realizara de manera lenta, debido a la falta de espacio.
  - iv. En ese sentido, las ochenta (80) horas de permanencia en exceso, es decir, los 3.33 días de sobrestadía de la nave BLOCK ISLAND en el muelle, obedecieron a las deficiencias del servicio prestado por APM.
  - v. Finalmente, resulta falso que RASAN haya señalado mediante correo electrónico que se trasladarían a los consignatarios las demoras suscitadas durante las operaciones de descarga. Por lo contrario, se indicó a APM que la variación del número de cuadrillas de dos (2) a una (1) cuadrilla, generaría que la nave BLOCK ISLAND permaneciera más tiempo en el muelle, incumpléndose el Plan de Trabajo acordado.
4. El 23 de septiembre 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 expuesto en la Resolución N° 1.
  5. El 30 de junio de 2021, se realizó la audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.
  6. Con fecha 05 de julio de 2021, APM presentó un escrito de alegatos finales, reiterando los argumentos expuestos en la Resolución N° 1, y agregando lo siguiente:
    - i. Durante el desarrollo de las operaciones de descarga de la nave BLOCK ISLAND, existieron variaciones en la asignación de números de cuadrillas programadas; no obstante, dicha circunstancia se debió a la reducción de recursos humanos consecuencia de la pandemia COVID-19, presentándose las siguientes situaciones: (i) existencia de trabajadores pertenecientes a grupos de riesgo, los cuales se

encontraban impedidos de realizar trabajo en forma presencial, (ii) trabajadores que estuvieron en contacto con los contagiados de COVID-19 y se encontraban en cuarentena domiciliaria; y (iii) trabajadores contagiados con COVID-19.

- ii. En ese sentido, la falta de personal operativo ocurrió debido a un caso fortuito o de fuerza mayor que escapa a la esfera de control de APM.
- iii. Finalmente, precisó que los hechos por los cuales se incurrió en la extensión de la estadía de la nave se debieron a: (i) la falta de retiro de la mercadería por parte de los consignatarios generando congestión en el interior del Terminal Portuario; y, (ii) la falta de personal debido a la pandemia del COVID 19.

## II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

7. Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
  - i. Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución N° 1 emitida por APM.
  - ii. Determinar si corresponde que APM realice una reducción del monto cobrado a RASAN a través de la factura N° Foo4-59942, emitida por concepto de "Uso de Amarradero".

## III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

8. El presente reclamo versa sobre el cuestionamiento de RASAN respecto al cobro de la factura N° Foo4-59942, emitida por concepto de "Uso de Amarradero", debido a que APM pretendería cobrar un monto mayor al que correspondería por dicho servicio, considerando que la permanencia en exceso de la nave en el muelle del Terminal Portuario habría ocurrido por causas atribuibles a la Entidad Prestadora; hecho que se encuentra previsto como un supuesto de reclamo referido a la facturación del servicio en el numeral 1.5.3.1 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM<sup>1</sup> (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de APM) y en el literal a) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos

<sup>1</sup> **Reglamento de Reclamos de APM**

"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.

(...)"

- y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>2</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>3</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
9. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>4</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>5</sup>, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
10. Al respecto, de la revisión del expediente se advierte lo siguiente:
- La Resolución N° 1 fue notificada a RASAN el 25 de agosto de 2020.
  - El plazo máximo que tuvo RASAN para interponer su recurso de apelación venció el 15 de septiembre de 2020.
  - RASAN apeló con fecha 4 de septiembre de 2020, es decir, dentro del plazo legal.
11. Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación presentado, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y cuestiones de puro derecho, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS<sup>6</sup> (en adelante, TUO de la LPAG).

<sup>2</sup> **Reglamento de Reclamos de APM**

"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.

(...)"

<sup>3</sup> **Reglamento de Reclamos del 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>4</sup> **Reglamento de 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>5</sup> **Reglamento de Reclamos del 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>6</sup> **TUO de la LPAG**

"Artículo 220.- Recurso de apelación

12. 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

13. Mediante escrito del 28 de junio de 2021, APM solicitó informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.
14. 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.
15. 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.
16. En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Reclamos del OSITRAN<sup>7</sup>, corresponde la denegatoria del pedido de informe oral formulado por APM.

#### Respecto de los alcances del servicio de uso de amarradero

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:

---

*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”.*

<sup>7</sup> **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del 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. (...)*”.

<sup>8</sup> **Artículo 220.- Recurso de apelación**

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



"1.23.97 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. 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 y servicios que se brindan a la carga.
19. Con relación a los servicios brindados a la nave, el literal a), del artículo 8.19 del Contrato de Concesión, prescribe lo siguiente:

**"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR****a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:**

*Comprende la utilización de los Amarraderos del Terminal Norte Multipropósito. La Tarifa por este concepto se aplica por metro de Eslora de la Nave y por hora o fracción de hora, Se calcula por el tiempo total que la Nave permanezca amarrada a Muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de Atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de Desatraque, La Tarifa incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la Nave, La presente Tarifa será cobrada a la Nave".*

20. 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.



21. Por otro lado, entre las prerrogativas que el Contrato de Concesión otorga a APM se encuentra la de adoptar las decisiones que considere más conveniente para la adecuada operación y funcionamiento del Terminal Portuario, entre ellas, las de establecer sus políticas comerciales y operativas, emitiendo para tales efectos, reglamentos internos, encontrándose entre ellos, el Reglamento de Operaciones de APM<sup>8</sup>, aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) mediante Resolución de Gerencia General N° 813-2019-APN-GG.
22. Siendo ello así, con relación al uso de amarradero, los artículos 85, 86 y 87 del Reglamento de Operaciones de APM, vigente a la fecha de sucedidos los hechos<sup>9</sup>, señalan lo siguiente:

"Artículo 85.- Este servicio comprende la utilización de los amarraderos de Terminal Portuario, así como el servicio de amarre y desamarre.

*Artículo 86.- El servicio de amarre o desamarre de Naves es proporcionado por el personal de gavieros de APMTC para todos sus Amarraderos. APMTC dispondrá de personal de gavieros para el apoyo en el manipuleo de las Naves en muelle, para el atraque, desatraque, cambio de amarradero y corrida de Naves. El personal estará disponible antes de cada maniobra de conformidad con las disposiciones emitidas por la APN. Para realizar las maniobras de amarre y desamarre de Naves, se deberán cumplir con las normas de seguridad recogidas en el artículo 9 de la RAD 009-2011- APN/DIR.*

*Artículo 87.- La tarifa por este concepto será cobrada de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial.*

*La longitud total de la Nave (LOA), será confirmada por su Ship's Particulars".*

[El subrayado es nuestro]

23. En consecuencia, conforme a lo expuesto, APM se encuentra habilitada a realizar el cobro por el referido servicio el cual forma parte de los servicios brindados a las naves, de acuerdo con lo establecido tanto en el Contrato de Concesión, como en el Reglamento de Operaciones y Tarifario de APM.

<sup>8</sup> **Contrato de Concesión**

**"REGLAMENTOS INTERNOS**

8.12. La SOCIEDAD CONCESIONARIA pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de tres (3) meses contados desde la Fecha de Suscripción de los Contratos, el procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

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.

La APN contará con un plazo de sesenta (60) Días Calendario para emitir su pronunciamiento, plazo que empezará a computarse a partir de la presentación de los documentos referidos en el párrafo anterior, De no pronunciarse la APN en el plazo establecido, se entenderá que los documentos presentados han sido aprobados.

(...)"

<sup>9</sup> Reglamento de Operaciones de APM versión 5.2, vigente desde el 22 de octubre de 2019 (aprobado mediante Resolución N° 813-2019- APN-GG).

## Sobre la organización de los servicios que brinda APM

24. 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 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]

25. 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".*

<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".

[El subrayado es nuestro]

26. 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 cuenta. 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>.
27. 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.
28. En esa misma línea, el artículo 7 del Reglamento de Operaciones de APM, señala lo siguiente:

"Artículo 7.- Es responsabilidad de APMTTC planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, es responsable de gestionar adecuada y oportunamente los recursos humanos espacios y equipamiento portuario, disponibles para las operaciones a realizar dentro del Terminal Portuario.  
(...)"

[El subrayado es nuestro]

29. En ese sentido, APM como Entidad Prestadora es responsable sobre la adecuada planificación y organización de las operaciones de descarga que se realicen dentro del Terminal Portuario.

### Sobre el deber de información de APM

<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.

30. El Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, 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 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...”.*

31. En ese contexto, se reitera que 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”.

32. 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".

33. 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 la que los servicios serán brindados por APM, ello a través del Plan de Trabajo que elabora la Entidad Prestadora.
34. Cabe señalar que ese derecho no solo 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.
35. 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.
36. Ahora bien, la forma en que la Entidad Prestadora brindará información a los usuarios del terminal portuario sobre los servicios que presta, también se encuentra regulada en el citado Reglamento de Operaciones, tal como se aprecia en los siguientes dispositivos:

*"Artículo 61.- Las comunicaciones entre los usuarios y APM TERMINALS se realizan vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Las comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a las naves, operaciones de embarque y descarga de mercadería, movilización de carga, almacenaje, transporte, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios.*

*Artículo 70.- APM TERMINALS es responsable de:  
(...)*

70.4.- *Informar a los usuarios que correspondan, vía correo electrónico o vía website <http://www.apmterminalscallao.com.pe> la asignación de amarraderos (BERTHING) junto con la lista de arribos de naves, así como **cualquier variación que afecte la planificación establecida** (...)”*

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

37. Considerando lo expuesto precedentemente, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, las cuales deben ser transmitidas a través del correo electrónico o medio documentado, 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°Foo4-59942**

38. En el presente caso, RASAN solicitó que la factura N°Foo4-59942 se deje sin efecto parcialmente, en lo que respecta a las ochenta (80) horas que adicionalmente a lo previsto, la nave BLOCK ISLAND debió permanecer en el Terminal Portuario debido a que APM redujo de dos (2) a una (1) cuadrilla el personal encargado de las labores de descarga, incumpliendo el Plan de Trabajo acordado.
39. Manifestó que, por decisión propia, la Entidad Prestadora optó por no efectuar el despacho de la mercadería de manera directa a las unidades vehiculares del usuario, procediendo a movilizar la carga a su área de almacenamiento conjuntamente con la mercadería de otros consignatarios, lo que ocasionó congestión en la zona del muelle y, por ende, que la descarga de la nave se realizara de manera lenta, debido a la falta de espacio.
40. Por su parte, APM señaló que efectivamente existió una reducción de dos (2) a una (1) cuadrilla en el desarrollo de las dieciocho (18) jornadas de trabajo; no obstante lo cual, debía tenerse en cuenta que en el Plan de Trabajo remitido a RASAN se indicó expresamente la posibilidad de reducir la cantidad de cuadrillas asignadas. Precisó que, si bien existieron demoras durante la descarga de la nave BLOCK ISLAND, estas se debieron a que los consignatarios no retiraron la carga oportunamente durante las operaciones de descarga, no resultándole por ello atribuibles.
41. Asimismo, en su escrito de alegatos finales, APM reconoció la existencia de variaciones en la asignación de las cuadrillas en el Plan de Operaciones, debido a la falta de personal operativo, consecuencia de la propagación del COVID-19, presentándose las siguientes situaciones: (i) trabajadores pertenecientes a grupos de riesgo que se encontraban

impedidos de realizar trabajo en forma presencial, (ii) trabajadores que estuvieron en contacto con los contagiados de COVID-19 y se encontraban en cuarentena domiciliaria; y, (iii) trabajadores contagiados con COVID-19.

42. Ahora bien, de la revisión del expediente se aprecia que obra el Plan de Trabajo elaborado por APM para la descarga de la nave BLOCK ISLAND, documento en el cual se consignó que la secuencia de la descarga de la mercancía se iba a realizar utilizando dos (2) cuadrillas en las primeras dieciocho (18) jornadas y una (1) cuadrilla en la jornada diecinueve (19), programándose un total de diecinueve (19) jornadas de trabajo, tal como se muestra a continuación:

SECUENCIA DE DESCARGA														
CANT.	BODEGA NRO. 5				BODEGA NRO. 4		BODEGA NRO. 3		BODEGA NRO. 2		BODEGA NRO. 1			CANT.
	BARRE				BARRE		BARRE		BARRE		BARRE			
TOTAL TM	3,270				1,160		1,856		983		3,447			
	8,617.507 TM				5,566.554 TM		9,907.192 TM		983.000 TM		8,069.611 TM			
	TUBOS	PLANCHAS	BOBINAS	ROLLOS DE ALAMBRON	PLANCHAS	BOBINAS	PLANCHAS	BOBINAS	PLANCHAS	BOBINAS	TUBOS	PLANCHAS	ROLLOS DE ALAMBRON	
	572	753	22	1,923	765	395	1,254	602	565	418	563	572	2,312	
JORNADA 1	860.33 TM	3,307.98 TM	452.97 TM	3,396.23 TM										2
JORNADA 2				250						180				2
JORNADA 3				530						180			530	2
JORNADA 4				530									530	2
JORNADA 5				530				180						2
JORNADA 6	72		22	333				180						2
JORNADA 7						180							530	2
JORNADA 8						180							530	2
JORNADA 9	250								180	58				2
JORNADA 10	250									250				2
JORNADA 11					200	35				135				2
JORNADA 12		190		65				180						2
JORNADA 13		250					200	62						2
JORNADA 14		250					250							2
JORNADA 15		63					200							2
JORNADA 16							250				220		192	2
JORNADA 17							250				93	170		2
JORNADA 18							104					250		2
JORNADA 19												152		1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37

43. Sin embargo, también se verifica que en la Resolución N° 1 expedida por APM, materia de cuestionamiento por parte de RASAN, la Entidad Prestadora reconoció que las operaciones de descarga de la nave BLOCK ISLAND se realizaron únicamente con una (1) cuadrilla durante dieciocho (18) jornadas de trabajo, conforme se aprecia a continuación:

"(...)

**2.3.1 El supuesto incumplimiento del Plan de Trabajo y lo acordado en la Junta Pre operativa por reducir de 2 a 1 cuadrilla**

Sobre el particular, confirmamos que existió una reducción de 2 a 1 cuadrilla en 18 jornadas durante las operaciones de la nave BLOCK ISLAND.

(...)"

[El subrayado es nuestro]



44. Asimismo, se aprecia que, mediante dicho Plan de Operaciones, APM informó al usuario que las operaciones de descarga iban a iniciar a las 23:30 horas del 26 de junio de 2020, debiendo culminar a las 07:00 horas del 3 de julio de 2020.
45. No obstante, de la revisión del expediente, se aprecia que obra el "Reporte Final de Operaciones" de la nave BLOCK ISLAND, documento en el cual se consignó que la descarga de la mercancía finalmente se inició a las 08:25 horas del 27 de junio de 2020 y culminó a las 17:40 horas del 07 de julio de 2020.
46. Del análisis en conjunto del Plan de Operaciones y del Reporte Final de Operaciones se desprende lo siguiente:
- i. Pese a haberse acordado que APM asignaría dos (02) cuadrillas por jornada a las labores de descarga de la nave BLOCK ISLAND y que estas se realizarían en un total de diecinueve (19) jornadas, la Entidad Prestadora utilizó únicamente una (01) cuadrilla durante dieciocho (18) jornadas de trabajo.
  - ii. Habiéndose planificado el inicio de las operaciones de descarga para las 23:30 horas del 26 de junio de 2020, se constata que estas recién iniciaron a las 08:25 horas del 27 de junio de 2020, esto es, ocho (8) horas con cincuenta y cinco (55) minutos después de lo planificado inicialmente por la Entidad Prestadora
  - iii. Habiéndose planificado la culminación de las operaciones de descarga para las 07:00 horas del 03 de julio de 2020, se constata que estas culminaron a las 17:40 horas del 07 de julio de 2020, esto es, ciento seis (106) horas con cuarenta (40) minutos después de lo planificado inicialmente por la Entidad Prestadora.
47. Como se observa, los hechos señalados evidencian el incumplimiento del Plan de Trabajo, en la medida que: i) no se culminó la descarga en la fecha y hora programada; y ii) se redujo el número de cuadrillas por cada jornada de trabajo, todo lo cual alteró la secuencia de la descarga de la nave BLOCK ISLAND y ocasionó una extensión de tiempo de uso de amarradero de la citada nave.
48. Al respecto, cabe recordar que la Entidad Prestadora es responsable de ejecutar y cumplir el Plan de Trabajo, teniendo la potestad de modificarlo de acuerdo con las circunstancias que presente cada operación.
49. No obstante, como se ha mencionado precedentemente, tanto el Contrato de Concesión, como el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público y el Reglamento de Operaciones de APM; reconocen el derecho a la información que asiste al

usuario, consecuencia de lo cual la Entidad Prestadora tiene la obligación de brindar información completa y detallada sobre la forma en que los servicios finalmente serán brindados por APM, a fin de que el usuario o consignatario de la mercadería pueda adoptar las decisiones que más les convenga, permitiéndose maximizar sus beneficios y evitando así incurrir en sobrecostos no esperados.

50. 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 que fue informado de manera oportuna, a fin de que pudiera tener conocimiento de las nuevas condiciones en las que se prestaría el servicio brindado por APM.
51. Debe recordarse que el artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>13</sup> dispone que, en los reclamos relacionados con la facturación, información y calidad en la prestación del servicio, corresponde a la Entidad Prestadora probar que los servicios se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
52. En el presente caso, cabe señalar que, a lo largo del procedimiento, APM manifestó que, si bien efectivamente existió una variación en las cuadrillas asignadas en las operaciones de descarga de la nave BLOCK ISLAND, dicha variación fue comunicada al apelante y a los consignatarios de la carga mediante correo electrónico enviado a las 05:11 horas del 28 de junio de 2020, el cual se aprecia a continuación:

<sup>13</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

**"Artículo 34.- Procedimiento ante la Entidad Prestadora**

(...)

*En los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que estos se brindaron conforme las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente."*



53. Conforme a lo señalado en los párrafos precedentes, las operaciones de descarga de la nave BLOCK ISLAND se iniciaron a las 08:25 horas del 27 de junio de 2020; no obstante, del correo electrónico reseñado se aprecia que APM comunicó la variación de las condiciones respecto a la secuencia de la descarga, recién el 28 de junio de 2020 a las 05:11 horas; esto es, veinte (20) horas con cuarenta y seis (46) minutos después de haberse iniciado las operaciones de descarga de la nave BLOCK ISLAND, lo que no corresponde a una comunicación oportuna.
54. En este punto, cabe recordar que en caso exista una modificación de las condiciones del Plan de Trabajo, corresponde a la Entidad Prestadora acreditar que cumplió con comunicar dicha variación oportunamente, de modo que se evidencie que el usuario tuvo la posibilidad de reprogramar la planificación del envío de sus unidades vehiculares para el recojo de su mercadería, así como tener conocimiento de una posible sobreestadía de la nave, lo que no ocurrió en el presente caso.
55. APM también manifestó que la prolongación de las operaciones de descarga de la nave BLOCK ISLAND que dio origen al cobro adicional por el servicio de Uso de Amarradero, se

debió a que los consignatarios de la mercancía que transportó la nave BLOCK ISLAND no retiraron oportunamente su carga del Terminal Portuario.

56. Al respecto, RASAN ha manifestado que habría sido APM quien tomó la decisión de almacenar la carga en el muelle, ocasionando congestión y demoras en las operaciones de desestiba de la nave BLOCK ISLAND, por lo que la mencionada nave tuvo que permanecer en el Terminal Portuario más allá de lo planificado, hecho que resulta imputable a APM.
57. A efectos de probar lo señalado, RASAN presentó el correo electrónico enviado a APM el 28 de junio de 2020 a las 06:52 horas, mediante el cual señaló que la carga no se estaba despachando desde el muelle, generándose congestión y horas adicionales de estadía de la nave en el Terminal Portuario, lo que acarrearía sobrecostos que debían de ser evitados; tal como se aprecia a continuación:

**Re: MV BLOCK ISLAND - ASIGNACION DE CUADRILLA 28/06 7-15**

1 message

Octavio Chirinos <ochs@rasanperu.com>

28 June 2020 at 06:52

To: Alfredo Guerra Ugas <alfredo.guerra@apmterminals.com>

Cc: +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER <APMTCOPSSHIFTMANAGER@apmterminals.com>, +D APMT CALLAO

TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@apmterminals.com>, +D APMT Callao Data Quality

<DAPMTCallaoDataQuality@apmterminals.com>, +D APMT Callao GC Planners

<apmtgcplanners@apmterminals.com>, +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>,

APMTC Carga General <APMTC.CARGAGENERAL@apmterminalscallao.com.pe>, Alex Tadeo

Estimado Alfredo

En el trunk del día de ayer 27 junio al turno de hoy 28 de junio 23 a 07hrs se trabajó con una sola cuadrilla según nos indican por falta de estibadores y ahora se trabaja con una sola cuadrilla por falta de espacio en el muelle?

La pregunta es porque no se previno este tema y se trasladó carga durante el turno que pasó de 23 a 07 hrs dado conocían ustedes que no se iba a efectuar retiro de carga del muelle.

Esta situación origina que la nave se demore mucho más en el muelle y consecuentemente se le facture por más horas de usos de muelle sin que esta demora sea de responsabilidad de la nave.

Solicitamos se tomen las medidas del caso a efectos de no gravar con más horas de estadía a las naves en el muelle dado el costo que esto significa no solo por usos de muelle sino en adición por el costo de nave que supera los Usd 20,000 por día.

Tomen nota que el operador de la nave podría efectuar cargos de detención a los consignatarios por estas demoras lo cual debemos de evitar a toda costa.

Atentamente

Octavio Chirinos S

RASAN SA

Mobile 51 998113915

58. Cabe señalar que, a lo largo del procedimiento, APM no ha desvirtuado lo señalado por RASAN, ni ha acreditado fehacientemente que la congestión en el muelle se produjo por la falta de envío unidades vehiculares para el recojo de la mercancía que debieron enviar los consignatarios.
59. Por el contrario, del correo electrónico enviado por APM a RASAN el 28 de junio de 2020 a las 05:11 horas, que comunicó la reducción de la cuadrilla, se aprecia que la Entidad

Prestadora únicamente informó al usuario que existía congestión de carga en el muelle, sin acreditar que este hecho habría ocurrido por la falta de envío de unidades vehiculares por parte de los consignatarios para el recojo de su carga.

60. En efecto, cabe recordar que de acuerdo con el inciso 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG<sup>14</sup>, corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones, lo que no ha ocurrido en el presente procedimiento, pues APM no ha demostrado que la sobrestadía de la nave BLOCK ISLAND hubieran ocurrido por causas imputables al usuario.
61. Finalmente, en sus alegatos finales APM justificó la modificación en la asignación de cuadrillas en las jornadas de trabajo previstas, a causa de la falta de personal consecuencia de la exposición o contagio con el virus COVID-19. Alegó que lo ocurrido se encontraba fuera de su control, en la medida que se presentó dentro de una situación de naturaleza extraordinaria, imprevisible e irresistible, esto es, un caso fortuito o de fuerza mayor.
62. Al respecto, cabe recordar que en virtud del numeral 8.1 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión<sup>15</sup>, APM tiene entre sus prerrogativas adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del Terminal Portuario, entre ellas, la de emitir sus políticas comerciales y operativas, por lo que no solo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios, sino además como la administradora del Terminal Portuario, habiendo establecido en su Reglamento de Operaciones procedimientos debidamente determinados para la correcta atención de la mercancía de los usuarios.
63. Asimismo, como administradora del Terminal Portuario, APM tiene la potestad de destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesarias de manera autónoma; entregándole el Contrato de Concesión en su cláusula 8.2<sup>16</sup> la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales, así como las normas legales vigentes.

<sup>14</sup> **TUO DE LA LPAG**

Artículo 173.- Carga de la prueba

(...)

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

<sup>15</sup> **Contrato de Concesión**

8.1. -"La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA recuperará su inversión en las Obras, 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. (...)

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el 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."

<sup>16</sup> **Contrato de Concesión**

8.2. 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.

64. En ese contexto, el Contrato de Concesión y el Reglamento de Operaciones de APM establecen que es responsabilidad de la Entidad Prestadora realizar la planificación de las operaciones considerando los recursos con los que cuenta, esto es, adoptando las medidas correspondientes de acuerdo a la magnitud de la operación y las circunstancias sobrevinientes –lo que involucra la utilización de cuadrillas y la asignación de muelles y amarraderos– todo ello a través del Plan de Trabajo que elabora la Entidad Prestadora. Consecuentemente, responde frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias.
65. Teniendo en cuenta lo indicado, si bien se aprecia que APM cuenta con facultades para modificar el Plan de Trabajo inicialmente previsto, los costos derivados de dicha modificación, en el presente caso, la reducción de la cantidad de cuadrillas utilizadas durante las operaciones de la nave BLOCK ISLAND, no corresponde sean asumidos por el usuario sino por la Entidad Prestadora, al ser la encargada y responsable de la planificación de las operaciones en el terminal portuario.
66. En atención a lo expuesto, como consecuencia de la decisión de la Entidad Prestadora de reducir la cantidad de cuadrillas en las operaciones de descarga, estas se prolongaron más allá de lo previsto en el Plan de Trabajo, generando el cobro de horas adicionales de Uso de Amarradero a la nave BLOCK ISLAND.
67. Siendo ello así, habiéndose acreditado que la modificación por parte de APM del Plan de Operaciones de la nave BLOCK ISLAND, provocó la prolongación de las operaciones de descarga, y consecuentemente, extendió el tiempo de atraque de dicha nave en el Terminal Portuario; corresponde que se deje sin efecto el cobro en exceso realizado a RASAN por concepto de Uso de Amarradero, esto es, por el periodo de ochenta y cinco (80) horas indebidamente facturado.
68. En ese sentido, corresponde revocar la Resolución N° 1 de APM, mediante la cual se declaró infundado el reclamo.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos 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;*
- 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. (...)"*





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° 234 -2020-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/ CL/0227-2020; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por RASAN S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., dejándose sin efecto el cobro de la factura N° Foo4-59942, emitida por concepto de "Uso de Amarradero", debiendo la Entidad Prestadora emitir una nueva factura por dicho concepto descontando el monto equivalente a ochenta (80) horas correspondientes a la permanencia en exceso de la nave BLOCK ISLAND en el Terminal Portuario.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a RASAN S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución

**CUARTO.- DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal 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 Humberto Ángel Zúñiga Schroder.*

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

NT 2021065821

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



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