



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° 130-2021-TSC-OSITRÁN  
RESOLUCIÓN N° 00153-2024-TSC-OSITRÁN

**EXPEDIENTE N°** : 130-2021-TSC-OSITRÁN  
**APELANTE** : INVERSIONES CANOPUS S.A.  
**ENTIDAD PRESTADORA** : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
**ACTO APELADO** : Resolución N° 2 del expediente APMTC/CL/0136-2021

### RESOLUCIÓN N° 00153-2024-TSC-OSITRÁN

Lima, 24 de abril de 2024

**SUMILLA:** *En la medida 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 elaborado 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 INVERSIONES CANOPUS S.A. (en adelante, CANOPUS) contra la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0136-2021 (en lo sucesivo, Resolución N° 2), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM).

Se cumple con precisar que, desde el 21 de septiembre de 2021 hasta el 7 de octubre de 2023, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante TSC) no ha contado con el quórum mínimo de tres (3) miembros que establece la normativa vigente para celebrar sesiones y, consiguientemente, para resolver los reclamos y controversias presentados por los usuarios en segunda instancia administrativa. Al respecto, el quórum del TSC se reconstituyó con la designación de dos (2) miembros mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2023-CD-OSITRÁN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

#### CONSIDERANDO:

##### I.- ANTECEDENTES:

1. El 11 de mayo de 2021, CANOPUS interpuso reclamo ante APM, solicitando se reduzca el cobro de la factura N° F004-85490 emitida por un monto total ascendente a US\$ 30,861.98 (treinta mil ochocientos sesenta y uno con 98/100 dólares americanos), por el concepto de servicio de “uso de amarradero”, señalando lo siguiente:
  - i. De acuerdo con el Plan de Operaciones, la descarga de la nave FEDERAL SKYE se realizaría en 12 jornadas (96 horas); sin embargo, la descarga se realizó en 17 jornadas (126 horas), existiendo una diferencia entre lo planificado y el servicio efectivamente brindado por APM.
  - ii. Las horas que la nave permaneció amarrada en exceso se generaron como consecuencia de que APM redujo de tres (3) a dos (2) cuadrillas el personal encargado de las labores de descarga durante once (11) jornadas; y, a una (1) cuadrilla durante las últimas cuatro (4) jornadas.
  - iii. En ese sentido, solicitó se reduzca el cobro de la factura N° F004-85490 por las horas adicionales de permanencia de la nave FEDERAL SKYE en el terminal portuario como consecuencia de la modificación unilateral del Plan de Operaciones acordado.

2. Mediante Resolución N° 1 notificada el 1 de junio de 2021, APM resolvió el reclamo presentado por CANOPUS declarándolo infundado, argumentado lo siguiente:

- i.- De acuerdo con lo establecido en el artículo 1 de su Reglamento de Operaciones y el numeral 1 del artículo 7 de su Reglamento de Tarifas y Política Comercial, la forma de calcular el cobro del servicio de uso de amarradero es la multiplicación de la eslora de la nave en metros, por hora o fracción de hora que la nave estuvo acoderada en el muelle, desde la primera línea de atraque de la nave hasta la última línea de desatraque de la nave.
- ii.- En ese sentido, conforme con el documento denominado “*Ship’s Particular*”, la longitud de la eslora de la nave FEDERAL SKYE fue de 189.99 metros; y, el tiempo de permanencia de esta en el muelle fue de ciento treinta y una (131) horas, las cuales se contabilizaron desde la fecha y hora de la primera línea de atraque de la nave en el muelle (22 de abril de 2021 a las 18:31 horas) hasta la última línea de desatraque (28 de abril de 2021 a las 03:18 horas).
- iii.- En ese sentido, la factura materia de reclamo se encuentra correctamente emitida, de acuerdo con el cálculo detallado a continuación:

Factura	Horas	Eslora de la nave	Tarifa USD	Total US\$
F004-85490	131	189.99	1.24	30 861,98

- iv.- De acuerdo con el Plan de Operaciones, las labores de descarga se realizaron con tres (3) cuadrillas durante las primeras tres (3) jornadas. Posteriormente, por razones operativas, se continuó con una (1) sola cuadrilla, hecho que fue debidamente comunicado a CANOPUS, así como a los consignatarios de la carga mediante correo electrónico enviado a las 19:00 horas del 23 de abril de 2021.
- v.- La modificación de la cantidad de cuadrillas asignadas para descargar la mercancía de CANOPUS se produjo en ejercicio de las facultades que tiene APM para organizar las operaciones portuarias.
- vi.- Al respecto, el artículo 63 del Reglamento de Operaciones de APM, establece que, previamente al inicio de las operaciones en el Terminal Portuario, la Entidad Prestadora, los Agentes Marítimos y consignatarios de la carga, se reúnen para realizar un planeamiento tentativo de dichas operaciones, el mismo que se plasma en el Plan de Operaciones. No obstante, el último párrafo del artículo en mención prevé la posibilidad que APM modifique el Plan de Operaciones antes y durante las operaciones, previa comunicación a las partes.

3. Con fecha 21 de junio de 2021, CANOPUS interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1 de APM, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo, y agregando lo siguiente:

- i. La factura N° F004-85490 fue emitida por ciento treinta y una (131) horas de permanencia de la nave FEDERAL SKYE en el muelle a pesar de que las operaciones debían efectuarse únicamente en 96 horas de acuerdo con el Plan de Operaciones.
- ii. Las treinta y cinco (35) horas de permanencia en exceso de la nave FEDERAL SKYE en el muelle, se debió a que APM dispuso que se utilizarían dos (2) cuadrillas

durante once (11) jornadas, y una (1) cuadrilla durante las últimas cuatro (4) jornadas; en lugar de trabajar con tres (3) cuadrillas en toda la operación de descarga; tal como estaba previsto en el Plan de Operaciones.

- iii. En ese sentido, solicitó se descontara de la factura N° F004-85490, las treinta y cinco (35) horas que la nave permaneció en exceso en el muelle por la reducción en el número de cuadrillas, prolongándose las operaciones de descarga más allá de lo previsto en el Plan de Operaciones.
  - iv. Adjuntó el correo electrónico enviado a las 10:45 horas del 23 de abril de 2021 a APM, mediante el cual solicitó que se incrementara a tres (3) el número de cuadrillas durante la jornada 15:00 - 23:00 horas de dicho día. Asimismo, adjuntó dos correos electrónicos cursados el 23 de abril de 2021, en los que APM informó que se trabajaría con dos (2) cuadrillas la jornada 15:00 - 23:00 horas, y con una (1) cuadrilla en la jornada del 07:00 - 15:00 horas de dicho día.
  - v. APM no gestionó adecuadamente sus recursos humanos, espacios y equipamiento portuario, incumpliendo así con lo establecido en el artículo 7 de su propio Reglamento de Operaciones.
4. Mediante Resolución N° 2, notificada a CANOPUS el 20 de julio de 2021, APM resolvió el recurso de reconsideración declarándolo infundado, precisando que el correo electrónico en el que CANOPUS solicitó que se incrementara a tres (3) el número de cuadrillas no constituye prueba que acredite responsabilidad alguna por parte de APM, toda vez que no existió respuesta a dicha solicitud, correspondiendo a CANOPUS presentar algún documento o prueba adicional que valide su contenido.
  5. El 2 de agosto de 2021, CANOPUS interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 2 de APM, reiterando los argumentos expuestos en lo largo del procedimiento, y agregando que APM reconoció que existió una reducción de cuadrillas de trabajo durante las operaciones de descarga de la nave FEDERAL SKYE.
  6. El 23 de agosto de 2021, APM elevó al TSC el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos a lo largo del procedimiento.
  7. El 10 de abril de 2024, se realizó la respectiva audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.

## II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

8. Las cuestiones en discusión son las siguientes:
  - i. Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución N° 2 emitida por APM.
  - ii. Determinar si corresponde que APM realice una reducción del monto cobrado a CANOPUS a través de la factura N° F004-85490, emitida por concepto de “uso de amarradero”.

## III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

9. El presente reclamo versa sobre el cuestionamiento de CANOPUS respecto al cobro de la factura N° F004-85490, 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 puerto habría ocurrido por causas atribuibles a APM; 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 y Solución de Controversias del OSITRÁN<sup>2</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRÁN); 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.

10. 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 OSITRÁN<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.
11. Al respecto, de la revisión del expediente se advierte lo siguiente:
  - i. La Resolución N° 2 fue notificada a CANOPUS el 20 de julio de 2021.
  - ii. El plazo máximo que tuvo CANOPUS para interponer su recurso de apelación venció el 12 de agosto de 2021.
  - iii. CANOPUS apeló con fecha 2 de agosto de 2021, es decir, dentro del plazo legal.

<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.

(...)”.

<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 de OSITRÁN**

**“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 de OSITRÁN**

**“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”.

12. Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y valoración de los hechos, 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 Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)<sup>6</sup>.
13. 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

14. Mediante escrito del 2 de abril de 2024, APM solicitó informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.
15. 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.
16. Atendiendo a lo expuesto, este Tribunal aprecia que, sobre la base de 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.
17. En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRÁN<sup>7</sup>, corresponde la denegatoria del pedido de informe oral formulado por APM.

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

18. Al respecto, 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

<sup>6</sup> **TUO de la LPAG**

**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.*

<sup>7</sup> **Reglamento de Reclamos del OSITRÁN**

**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.”*

*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.”*

19. 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.
20. 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”.*

21. 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.
22. 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>.

<sup>8</sup> Contrato de Concesión

“REGLAMENTOS INTERNOS

23. Siendo ello así, con relación al uso de amarradero, los artículos 85, 86 y 87 del Reglamento de Operaciones de APM, 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.

(...)

**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 (...).”*

24. 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.

#### **Sobre la organización de los servicios que brinda APM**

25. Sobre el particular, cabe indicar que en virtud del Contrato de Concesión<sup>9</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>10</sup>. Así, en la cláusula 8.1 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

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 OSITRÁN.

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> 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>10</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”.

## “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]

26. 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]

27. 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 (OSITRÁN) 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>11</sup>.
28. Debido a 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.
29. En esa misma línea, el artículo 7 del Reglamento de Operaciones de APM, señala lo siguiente:

<sup>11</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.

“Artículo 7.- 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. 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]

30. 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**

31. Con relación a la obligación de las entidades prestadoras de brindar información, el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público 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...”.*

32. 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”.

33. En los artículos 60 y 62 del mencionado Reglamento de Operaciones de APM se establece lo siguiente:

**“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”.

- 34. 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.
- 35. 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.
- 36. 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.
- 37. 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]

38. 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° F004-85490**

39. En el presente caso, CANOPUS solicitó la reducción del monto cobrado a través de la factura N° F004-85490, en lo que respecta a las treinta y cinco (35) horas que adicionalmente a lo previsto, la nave FEDERAL SKYE permaneció en el terminal portuario, debido a que APM redujo de tres (3) a dos (2) cuadrillas el personal encargado de las labores de descarga durante once (11) jornadas; y, a una (1) cuadrilla durante las últimas cuatro (4) jornadas, incumpliendo con lo previsto en el Plan de Operaciones.
40. Por su parte, APM señaló que, efectivamente existió una reducción de tres (3) a una (1) cuadrilla en el desarrollo de las operaciones de descarga de la nave FEDERAL SKYE; no obstante, dicha modificación fue debidamente comunicada a CANOPUS y a los consignatarios de la carga mediante correo electrónico enviado a las 19:00 horas del 23 de abril de 2021.
41. Ahora bien, conforme a lo señalado precedentemente APM reconoció que existió una reducción de tres (2) a una (1) cuadrilla, en las jornadas de trabajo correspondientes las operaciones de descarga de la nave FEDERAL SKYE.
42. Asimismo, cabe señalar que CANOPUS a lo largo del presente procedimiento ha indicado que, de acuerdo con el Plan de Operaciones, la descarga de la nave FEDERAL SKYE debió concluir en noventa y seis (96) horas, lo que no ha sido negado ni contradicho por APM, ocurriendo que finalmente la descarga de la nave se efectuó en ciento treinta y uno (131) horas; esto es, treinta y cinco (35) horas más de lo planificado inicialmente por la Entidad Prestadora.
43. Como se observa, los hechos señalados evidencian el incumplimiento del Plan de Operaciones, en la medida que se redujo el número de cuadrillas en distintas jornadas de trabajo, lo cual alteró la secuencia de la descarga de la nave FEDERAL SKYE, ocasionando que la descarga no culminara en la fecha y hora que fue programada, lo que, a su vez, conllevó a una extensión de tiempo de uso de amarradero de la citada nave.
44. Al respecto, cabe recordar que APM es responsable de ejecutar y cumplir el Plan de Operaciones, teniendo la potestad de modificarlo de acuerdo con las circunstancias que presente cada operación.
45. 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, lo cual implica que APM tiene la obligación de brindar información completa y detallada sobre la forma en que los servicios finalmente serán brindados a los usuarios, a

fin de que este pueda adoptar las decisiones que más les convenga, permitiéndose maximizar sus beneficios y evitando así incurrir en sobrecostos no esperados.

46. 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 de manera oportuna, a fin de que CANOPUS pudiera tener conocimiento de las nuevas condiciones en las que se prestaría el servicio brindado por APM
47. Debe recordarse que el artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN 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.
48. En el presente caso, APM manifestó que, si bien existió una variación en las cuadrillas asignadas en las operaciones de descarga de la nave FEDERAL SKYE, dicha variación fue comunicada al usuario y a los consignatarios de la carga; no obstante, el correo electrónico mediante el cual APM comunicó la citada variación, recién fue enviado el 23 de abril de 2021 a las 19:00 horas; esto es, veintisiete (27) horas con cuarenta (40) minutos después de haberse iniciado las operaciones de descarga de la nave FEDERAL SKYE; por lo que no puede considerarse una comunicación oportuna.
49. En este punto, cabe recordar que en caso exista una modificación de las condiciones del Plan de Operaciones, corresponde a la Entidad Prestadora acreditar que cumplió con comunicar dicha variación oportunamente, de modo que se evidencie que CANOPUS tuvo conocimiento de una posible sobreestadía de la nave FEDERAL SKYE, lo que no ha quedado acreditado en el presente procedimiento.
50. Cabe mencionar que, en virtud del numeral 8.1 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión<sup>12</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.
51. Asimismo, como administradora del terminal portuario, APM debe 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>13</sup> la facultad de gestionar el

<sup>12</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>13</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.

terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales, así como las normas legales vigentes.

52. En ese contexto, el Contrato de Concesión y el Reglamento de Operaciones de APM establecen que es responsabilidad de la propia Entidad Prestadora realizar la planificación de las operaciones considerando los recursos con los que cuenta el terminal portuario, planificación que incluye la adopción de medidas de acuerdo a la magnitud de la operación y los recursos necesarios, así como también la asignación de muelles y amarraderos; ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora, respondiendo frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias.
53. En atención a lo expuesto, se desprende que, como consecuencia de la decisión de APM de reducir la cantidad de cuadrillas en las operaciones de descarga, estas se prolongaron más allá de lo previsto en el Plan de Operaciones, generando el cobro de horas adicionales de uso de amarradero a la nave FEDERAL SKYE.
54. Siendo ello así, habiéndose acreditado que la modificación por parte de APM del Plan de Operaciones de la nave FEDERAL SKYE, 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 CANOPUS por concepto de uso de amarradero por el periodo de treinta y cinco (35) horas indebidamente facturadas.
55. En ese sentido, corresponde revocar la Resolución N° 2 emitida por APM, mediante la cual se declaró infundado el reclamo, reconociéndose que se deje sin efecto el cobro de treinta y cinco (35) horas por el concepto de uso de amarradero.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRÁN<sup>14</sup>;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0136-2021; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por INVERSIONES CANOPUS S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., dejándose sin efecto el cobro de la factura N° F004-85490, emitida por concepto de “uso de amarradero”, debiendo la Entidad Prestadora emitir una nueva factura por dicho concepto descontando el monto equivalente a treinta y cinco (35) horas correspondientes a la permanencia en exceso de la nave FEDERAL SKYE en el terminal portuario.

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

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

<sup>14</sup> **Reglamento de Reclamos del OSITRÁN**

*“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° 130-2021-TSC-OSITRÁN  
RESOLUCIÓN N° 00153-2024-TSC-OSITRÁN

**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 miembros José Carlos Velarde Sacio, Humberto Ángel Zúñiga Schroder, Santos Grimanés Tarrillo Flores y Ernesto Luciano Romero Tuya.**

**JOSÉ CARLOS VELARDE SACIO  
PRESIDENTE  
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
OSITRÁN**

NT: 2024050983

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>

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>