



EXPEDIENTE : 203-2015-TSC-OSITRAN
APELANTE : CONTILATIN DEL PERÚ S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente
N° APMTC/CL/836-2015

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de abril de 2017

SUMILLA: Si las paralizaciones en la descarga ocurren por causas imputables al usuario, procederá el cobro por el recargo de cuadrilla no utilizada.

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por CONTILATIN DEL PERÚ S.A. (en adelante, CONTILATIN o apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/836-2015 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o entidad prestadora); y,

CONSIDERANDO:**I. ANTECEDENTES:**

- 1.- Con fecha 12 de octubre de 2015, CONTILATIN cuestionó el cobro de la factura N° Foo3-9486 por un monto de US\$ 2, 065.00 emitida por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada en las labores de descarga de la nave Oslo BULK 4 señalando lo siguiente:
 - i.- APM requiere el pago de la factura indicada sin considerar que los retrasos y paralizaciones relacionados a las operaciones de descarga de la nave Oslo BULK 4 son consecuencia directa de ineficiencias operativas que le son atribuibles.
 - ii.- En efecto, en el presente caso los retrasos y paralizaciones se debieron a los siguientes factores:
 - (a) Falta de estibadores: según el detalle indicado en el Reporte de Inspección N° 157/2015/LIM, elaborado por Inspectorate Services Perú S.A.C.



- (b) Alta congestión en el ingreso a las instalaciones de APM: que dificultan el cumplimiento del cronograma establecido para las operaciones de descarga, lo que configura una situación reiterada que produce paralizaciones, las que se encuentran registradas en el documento citado previamente y de las que se dejó constancia mediante correos electrónicos de fecha 25 de agosto de 2015 enviados por CONTILATIN a APM.
- (c) Congestión de camiones en las balanzas: lo que hace que los camiones deban hacer cola fuera de esta área por lapsos de tiempo prolongados, generándose así demoras en las labores de descarga.
- (d) Falta de equipos disponibles: muchas veces APM no cuenta con equipos disponibles para realizar operaciones de descarga, sea por congestión o fallas, lo que genera que las naves deban incrementar su estadía en el Terminal.
- (e) Bajos ritmos de descarga: debido principalmente a la participación de personal no capacitado o como consecuencia de huelgas blancas de los operarios de APM. El bajo ritmo de descarga implica también que las naves deban incrementar su estadía en el Terminal.
- (f) Incumplimiento de plazos de las jornadas: retrasos de los estibadores de APM para iniciar y finalizar las jornadas de trabajo.
- iii.- En ese sentido, las ineficiencias operativas de APM generan diversos costos que son injustamente asumidos por CONTILATIN, pues la Entidad Prestadora le ha impuesto recargos por dichos retrasos y paralizaciones.
- iv.- La imposición de recargos por cuadrilla no utilizada vulnera el principio de razonabilidad administrativa pues existe desproporción entre la finalidad de dichos recargos y el costo que se establece por los mismos. Esto produce un margen excesivo, ajeno a la realidad de mercado, lo que supone un abuso de la posición que ostenta APM.
- 2.- Mediante Resolución N° 1, notificada a CONTILATIN el 2 de noviembre de 2015, APM resolvió el reclamo presentado declarándolo infundado por los siguientes argumentos:
- i.- Con fecha 12 de septiembre de 2015, APM emitió la factura N° Foo3-9486, por concepto de recargo por compensación de 5 horas de cuadrilla no utilizada, cuyo importe asciende a US\$ 2, 065.00.
- ii.- Los recargos se cobran excepcionalmente a los usuarios del TNM, de acuerdo a lo dispuesto en las notas ampliatorias de la Lista de Precios por Otros Servicios versión 3.0, vigente a la prestación del servicio. A la fecha, APM se encuentra facultada a



cobrar los siguientes tipos de recargo: a) generales; b) por los servicios prestados a la nave; y, c) por los servicios prestados a la carga.

- iii.- El cobro de compensación de cuadrilla no utilizada es un recargo y no una solicitud, aplicable cuando APM comprueba que durante el desarrollo de las operaciones de la nave, el administrador se perjudica por razones ajenas a su responsabilidad.
- iv.- Al tratarse de una operación de descarga directa, su departamento de Operaciones realiza previamente un Plan de Operaciones, incluyendo personal de estiba y maquinarias, con la finalidad de realizar una descarga de manera fluida y continua. Sin embargo, dichas operaciones pueden ser interrumpidas por situaciones o imprevistos ajenos a su responsabilidad, que impiden o dificultan continuar con el Plan de Operaciones programado, como puede ser el caso de la falta de camiones.
- v.- En el presente caso, el recargo por compensación de cuadrilla no utilizada se aplicó ante la existencia de 5 horas de paralizaciones ocurridas durante las labores de descarga de la nave Oslo Bulk 4 debido a la falta de camiones, hecho que resulta de responsabilidad de CONTILATIN.
- vi.- En cuanto a la congestión vehicular que se forma en los exteriores del Terminal Portuario, cabe señalar que en su condición de administrador portuario, a APM solo le corresponde asumir responsabilidad por los actos y omisiones del personal a cargo de las operaciones y de los subcontratistas, es decir, responde por el personal que directa o indirectamente se encuentre a su cargo.
- vii.- La congestión de camiones en las avenidas cercanas a las instalaciones del puerto no constituye un medio probatorio que demuestre un retraso en las operaciones de descarga. En ese sentido, el administrador portuario no es responsable de la fluidez del transporte en la vía pública, el mismo que constituye un factor externo imprevisible e incontrolable.
- viii.- Respecto a la supuesta falta de equipos que habría generado demora en las labores de descarga de la nave, cabe señalar que únicamente se presentó una falla del Clamshell por un lapso de tiempo de 12 minutos, periodo que ha sido descontado del total de paralizaciones y no ha sido cobrado al usuario. Asimismo, debe tenerse en cuenta que si bien CONTILATIN presentó un informe que recoge las conclusiones de una visita de inspección realizada por la empresa Inspectorate, en dicho documento no se hace referencia a una falta de equipos, lo que también se puede verificar en el Estado de Hechos de la nave.
- ix.- Respecto al bajo ritmo de descarga, cabe señalar que de la revisión del tonelaje descargado por jornada se puede comprobar que el ritmo fue constante y adecuado.



- x.- Respecto al incumplimiento de plazos de las jornadas, cabe señalar que si bien existió retraso en el inicio de la descarga, ello se debió al dictado de charlas e instrucciones brindadas a los estibadores para el correcto desarrollo de las operaciones.
- xi.- La Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió la Nota N° 753-2013-GS-OSITRAN, documento en el cual se establece que en los casos de descarga, una vez culminada la planificación, APM debe comunicar al usuario el tonelaje a movilizar, las bodegas a atender y las cuadrillas de estibadores a utilizar por jornada, lo que permitirá al usuario calcular la cantidad de vehículos y la frecuencia con la que los debe de enviar.
- xii.- En el presente caso, APM cumplió con comunicar a CONTILATIN el Plan de Descarga de la nave mediante un correo electrónico enviado a las 11:06 horas del 21 de agosto de 2015.
- xiii.- Los usuarios conocen los términos y condiciones del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como su Reglamento de Operaciones, los cuales son de conocimiento público. Por ello, los usuarios podrían calcular el periodo máximo en el que deberían desarrollar las operaciones a su cargo con la finalidad de evitar el pago de costos adicionales y/o innecesarios, los cuales pueden generarse por el desarrollo ineficiente de ciertas operaciones.
- xiv.- Precisamente, los recargos se encuentran regulados en la sección 5.4. del Reglamento de Tarifas y cuentan con una naturaleza similar a la de una penalidad, la cual será cobrada en caso alguno de los usuarios incurran en alguno de los supuestos de hecho detallados en la sección del monto a cobrar se calcula como un resarcimiento. Este monto corresponde a los daños y/o perjuicios ocasionados por los usuarios del TNM durante el desarrollo de las operaciones portuarias a cargo de APM.
- xv.- De acuerdo con lo señalado, el artículo 9 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, aprobado mediante Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN establece que los usuarios deberán utilizar la infraestructura portuaria y los servicios derivados de su explotación, respetando las condiciones, plazos y reglas establecidas para dicha infraestructura, siempre que estas hayan sido debidamente informadas. En tal sentido, se precisa que el usuario asumirá la responsabilidad en caso no observe las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora.
- xvi.- Asimismo, el establecimiento de recargos no resulta contrario con lo establecido en el artículo 11 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, toda vez que la determinación de recargos representa, para todos los



efectos, el ejercicio de la facultad de APM de acordar directamente con los usuarios el mecanismo más adecuado para ser resarcido por los daños y perjuicios generados por estos.

xvii.- APM ha constatado la paralización por falta de camiones que debió enviar CONTILATIN, por lo que corresponde el recargo de 5 horas por compensación de cuadrilla no utilizada, cobrada mediante la factura N° Foo3-9486.

3.- Con fecha 20 de noviembre de 2015, CONTILATIN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 expedida por APM señalando lo siguiente:

- i.- Las coordinaciones que realizan los usuarios con APM respecto a diversos aspectos de la tarea de descarga de la nave se realiza con la debida anticipación. En ese sentido, CONTILATIN coordina las operaciones de descarga con APM en virtud de su capacidad de llevar a cabo las mismas de manera eficiente.
- ii.- Al margen de la capacidad de CONTILATIN para cumplir con lo programado en el Plan de Operaciones, en la práctica se presentan constantemente 2 situaciones: a) APM no realiza ninguna observación durante la reunión pre-operativa (por ejemplo, que el número de camiones asignados no es suficiente de acuerdo al número de grúas con las que trabaja la nave y la distancia de los almacenes asignados) pese a tener toda la información disponible sobre la operación proporcionada por CONTILATIN; y, b) APM altera arbitrariamente el Plan de Operaciones. Estos 2 aspectos, sumados a las constantes ineficiencias operativas de APM producen reiteradas demoras durante las operaciones de descarga.
- iii.- APM aplica de manera arbitraria recargos a los importadores pues bajo el fundamento de que cualquier causa que no le es atribuible a su responsabilidad, en teoría es atribuible automáticamente a los importadores en el caso de los recargos. Esta práctica sistematizada constituye un evidente abuso de derecho y de la posición que ostenta APM como administrador del Terminal Portuario.
- iv.- En el presente caso, lo que afectó la descarga de la nave fueron hechos ajenos a CONTILATIN, que por el contrario, se encuentran directamente relacionados a la operatividad del Terminal, cuya administración compete a APM. Esta situación genera impactos negativos en los importadores y en el mercado en general.
- v.- La Resolución N° 1 expedida por APM vulnera los principios de legalidad y debido procedimiento establecidos en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. En efecto, APM no tuvo en cuenta que en el reclamo, CONTILATIN cuestionó la emisión de la factura N° Foo3-9486 con evidente afectación del principio de razonabilidad pues se advierte una desproporción entre la finalidad de dichos recargos y el costo que se establece arbitrariamente por los



misimos. CONTILATIN sustentó además que la desproporción anotada genera un margen excesivo, ajeno a la realidad de mercado y que supone un abuso de la posición que ostenta. No obstante ello, APM omitió pronunciarse sobre dicho extremo, incumpliendo con su obligación de resolver motivadamente sobre todas las pretensiones planteadas.

- vi.- Atendiendo a ello, CONTILATIN solicita que la segunda instancia administrativa declare la nulidad de la Resolución N° 1 expedida por APM, al ser un acto administrativo que carece de un vicio que acarrea dicha consecuencia, debiendo ordenar que APM se pronuncie sobre todos los extremos del reclamo y resuelva el mismo conforme a ley. En su defecto, la segunda instancia deberá declarar Fundado el reclamo, ordenándose la suspensión del cobro y la anulación de la factura materia de reclamo.

4.- El 14 de diciembre de 2015, 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, manifestando lo siguiente:

- i.- CONTILATIN manifiesta que APM no realiza observación alguna en las reuniones pre-operativas que mantiene con los usuarios o sus representantes y señala como ejemplo que APM no indica si el número de camiones asignados es suficiente. Al respecto, cabe señalar que no se encuentra dentro del ámbito de competencia de APM planificar el número de camiones que necesita enviar el usuario, más aun si se tiene en cuenta que los usuarios tienen una relación comercial con los agentes marítimos, quienes son los encargados de informar cuándo y bajo qué parámetros podrán retirar su carga.
- ii.- CONTILATIN indicó que APM altera arbitrariamente el Plan de Operaciones; sin embargo, no precisa qué aspecto de dicho plan habría sido alterado. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que debido a la naturaleza de la operación, siempre existe la posibilidad de que se modifiquen algunas consideraciones, pero ello no siempre depende de APM sino que puede generarse por decisión del comando de la nave.
- iii.- Si bien en el expediente obra un correo remitido por CONTILATIN a APM solicitando facilidades para reanudar la descarga de la nave, también obra un correo electrónico remitido por APM a CONTILATIN mediante el cual se solicitó apoyo a la usuaria con el ingreso de los camiones a las balanzas.
- iv.- Respecto a la supuesta vulneración al principio de razonabilidad que supondría el cobro de tarifas por compensación de cuadrilla, cabe señalar que dicho cobro no responde a la prestación de un servicio al interior del TNM sino que se encuentra vinculado al derecho con el que cuenta el administrador portuario de organizar sus



operaciones al interior del Terminal, conforme se encuentra establecido en el Contrato de Concesión.

- v.- En ese sentido, el monto cobrado por concepto de recargo es equivalente al pago de una compensación a favor del administrador portuario por los recursos adicionales puestos a disposición de los usuarios durante el desarrollo de las operaciones portuarias en el TNM. Este derecho se encuentra plenamente reconocido en el artículo 11 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios:

"Artículo 11.- Derecho a ser resarcido

Las Entidades Prestadoras tienen derecho a ser resarcidas por los daños y perjuicios ocasionados por los usuarios. Este debe ser ejercido directamente entre las partes, vía conciliación, o sometiéndose a un arbitraje a ante el Poder Judicial".

- vi.- Del referido artículo es posible desprender 2 premisas: a) la Entidad Prestadora tiene derecho a exigir el pago de la compensación por los recursos adicionales, así como por los daños y perjuicios generados durante el desarrollo de las operaciones al interior del TNM; y, b) este derecho se ejerce de diferentes maneras, siendo una de ellas el acuerdo entre las partes. Esto último, en términos contractuales, tiene la naturaleza de una cláusula penal, siendo esta una estipulación convenida frente a la ocurrencia de supuestos de incumplimiento que afecten o perjudiquen a la otra parte.
- vii.- Asimismo, cabe señalar que el principio de razonabilidad solo es aplicable para el pago de impuestos, tasas o contribuciones de naturaleza tributaria. Al ser la compensación de cuadrilla no utilizada de naturaleza contractual, no le es aplicable dicho principio sino el acuerdo establecido entre el usuario y APM. El Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, así como los demás lineamientos y reglamentos internos emitidos por el administrador portuario contienen cláusulas generales de contratación que el usuario acepta al momento de solicitar el servicio.
- viii.- Atendiendo a ello, existe la obligación para los usuarios de respetar las condiciones, plazos y reglas previstos en el marco normativo de APM, y en caso estos no realicen sus operaciones de conformidad con dichas condiciones, corresponde que asuman responsabilidad, debiendo pagar por las compensaciones establecidas.
- 5.- Como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, en la audiencia de conciliación programada para el 11 de abril de 2017, las partes no arribaron a ningún acuerdo. Asimismo, el 12 de abril de 2017 se realizó la audiencia de vista de la causa con el informe oral de CONTILATIN y APM, quedando la causa al voto.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 6.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:



- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución N° 1 de APM.
- ii.- Determinar si corresponde que CONTILATIN pague la factura N° Foo3-9486 por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 7.- En el presente caso CONTILATIN cuestionó el cobro que pretende realizar APM por concepto de cuadrillas no utilizadas alegando que la demora en las labores de descarga de la nave se debió a problemas de funcionamiento y de equipos de parte de APM.
- 8.- Por su parte APM negó que las paralizaciones se hubieran debido a problemas operacionales que se encuentran a su cargo en su condición de administrador portuario, añadiendo que la causa de dichas paralizaciones fue que CONTILATIN no envió unidades de transporte, lo que generó que no pudiera retirar su carga de manera regular, precisando que correspondía cobrar por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada un lapso de tiempo de 5 horas.
- 9.- Como se puede apreciar del artículo 33¹ del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), los usuarios pueden interponer reclamos relacionados con lo siguiente:
 - i) Facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura, siempre que estos deriven de la prestación efectiva de servicios brindados por las Entidades Prestadoras.
 - ii) La calidad en que se brinden dichas prestaciones de servicios.
- 10.- En ese sentido, dado que en el presente caso el reclamo del recargo por compensación de cuadrilla no utilizada requerirá analizar si el servicio fue prestado de manera idónea y, consecuentemente, si el cobro derivado de dicho servicio fue correctamente realizado, se

¹ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la Entidad Prestadora

(...)

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

(...)



evidencia que dichos extremos involucran los supuestos de reclamo previstos en los literales a) y c) del artículo 33 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN; los numerales 1.5.3.1 y 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM², así como el literal b) del artículo 2³ del Reglamento de Reclamos de OSITRAN que señala expresamente que dicho Reglamento rige la atención de los reclamos de los usuarios respecto de la prestación de servicios a cargo de Entidades Prestadoras que sean supervisados por OSITRAN. En tal sentido, en concordancia con el artículo 10 del referido Reglamento⁴, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 11.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

² Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM. Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

"1.5.3 Materia de Reclamos
(...)

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

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

³ Reglamento de Reclamos de OSITRAN

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

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

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

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

⁴ Reglamento de Reclamos de OSITRAN

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

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

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

⁵ Reglamento Reclamos de APM

"3.1.2 Recurso de Apelación

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



de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁶, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

- 12.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:
- i.- La resolución N° 1 materia de impugnación fue notificada a CONTILATIN el 2 de noviembre de 2015.
 - ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que CONTILATIN interponga el recurso de apelación venció el 23 de noviembre de 2015.
 - iii.- CONTILATIN presentó el recurso de apelación el 20 de noviembre de 2015, es decir, dentro del plazo legal.
- 13.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209° de la LPAG⁷, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por el recargo por el concepto de cuadrilla no utilizada por parte de APM.
- 14.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

El 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".

⁶ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación

El plazo para la interposición del recurso es de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido o de aplicado el silencio administrativo".

⁷ Ley N° 27444

"Artículo 209.- Recurso de apelación

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



III.2.- EVALUACIÓN DE LAS CUESTIONES DE FONDO DEL RECURSO DE APELACIÓN

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

- 15.- Es menester recalcar, previamente, que el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) establece en sus cláusulas 1.23.97, 1.23.98 y 1.23.99, las definiciones de Servicios, Servicio Estándar y Servicios Especiales, respectivamente, de la siguiente manera:

1.23.97 Servicios

Son todos los servicios portuarios que la SOCIEDAD CONCESIONARIA, directamente o a través de terceros, presta en el Área de la Concesión a todo Usuario que lo solicite. Incluye los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

1.23.98. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. Los Servicios Especiales deberán prestarse respetando los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, según corresponda. Ello no perjudica el derecho de los Usuarios de exigir la prestación de los Servicios Estándar.

1.23.99. Servicios Estándar

Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.19, la SOCIEDAD CONCESIONARIA prestará directamente o a través de terceros, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."

- 16.- Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el concepto de servicio engloba tanto al Servicio Estándar, como a los Servicios Especiales. El primero se divide en servicios que se brindan a la nave (uso de amarraderos) y a la carga (carga y descarga, tracción, manipuleo, trinca y destrinca, entre otros).
- 17.- 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.
- 18.- Asimismo, el Contrato de Concesión prevé el cobro de tarifas sólo bajo tres escenarios: (i) en el caso de los Servicios Estándar, (ii) en el caso de los Servicios Especiales incluidos en el Anexo 5, y (iii) en el caso de los Servicios Especiales no previstos en el Contrato de



Concesión o servicios nuevos en los cuales el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (en lo sucesivo, INDECOPI) verifique que no existen condiciones de competencia. Esto se puede verificar en las cláusulas 1.23.102, 8.20 y 8.23:

"1.23.102 Tarifa

Contraprestación económica que, de acuerdo a lo previsto en este Contrato de Concesión, cobrará la SOCIEDAD CONCESIONARIA por la prestación de los Servicios Estándar o de ser el caso, de un Servicio Especial, de acuerdo a lo que establezca el REGULADOR, sin incluir los impuestos que resulten aplicables."

"8.20 SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5. (...)"

"8.23 *Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.*

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de competencia económica.

(...)

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismo términos y condiciones."

[El subrayado es nuestro]



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

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada"

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

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro]

- 20.- En tal sentido, el "recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada", cuyo cobro es materia de cuestionamiento por el apelante, se genera, entre otras razones, cuando el usuario, a pesar de disponer del personal provisto por APM para la prestación del servicio estándar, cancela, suspende o paraliza la prestación de dicho servicio.
- 21.- Como se desprende de lo antes señalado, el cobro por un recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario sino que se genera por el incumplimiento de aquellos acuerdos que las partes hayan pactado producto de la

⁸ <http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/1957478784Precios-y-recargos-deotrosservicioso8072013.pdf>



relación contractual, en el presente caso, que no utilice un personal asignado para el servicio solicitado.

- 22.- Con relación al recargo por Compensación de Cuadrilla no utilizada conviene tener presente que mediante informe N° 018-14-GRE-GSF-GAJ, las áreas técnicas del OSITRAN (Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, Supervisión y Fiscalización y Asesoría Jurídica) opinaron lo siguiente:

"(...) este cobro no se realiza como contraprestación económica por algún servicio brindado por el Concesionario. Por el contrario, se trata de un mecanismo resarcitorio cuya función es que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora y que hayan sido previa y debidamente difundidas por este último".

[El subrayado es nuestro]

- 23.- Asimismo, respecto a la facultad de APM para requerir el referido cobro señaló lo siguiente:

"(...) el Concesionario se encuentra facultado a realizar un cobro por concepto de recargo por "Compensación de cuadrilla no utilizada" en tanto se verifique que el despacho de la carga ha sido interrumpido por decisión o responsabilidad del usuario y no por causas imputables al Concesionario."

[El subrayado es nuestro]

- 24.- Como se verifica en el mencionado informe, las áreas técnicas del OSITRAN han precisado que el cobro por concepto de "Compensación de Cuadrilla no utilizada" es un recargo que busca que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora.
- 25.- Es importante resaltar que dicho cobro resulta razonable en la medida que la compensación referida remunera el costo de oportunidad del tiempo del servicio en cuestión, consistente en el costo que la Entidad Prestadora deja de percibir por poner a disposición del usuario el respectivo personal, siempre y cuando no sea responsabilidad de APM o un riesgo que deba asumir.
- 26.- En el documento denominado Lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos"⁹ que APM publica en su página web, el mismo que ha sido reseñado en los párrafos precedentes, se

⁹ **PRECIOS POR OTROS SERVICIOS Y RECARGOS**

Recargos a los Servicios prestado a la Nave

Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

El recargo aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestación del Servicio Estándar, de acuerdo al Plan de Operaciones, este se cancela, se suspende o se paraliza por decisión o responsabilidad de la línea naviera, el consignatario o sus representantes dependiendo



establece entre los recargos aplicables a la nave el recargo "por Compensación de Cuadrilla No Utilizada", por lo que dicha entidad prestadora se encuentra facultada a poder repetir este cobro, no sólo a la línea naviera, sino también al consignatario de la carga, siempre y cuando se haya comprobado que la aplicación de ese recargo fue responsabilidad de éste último.

- 27.- Atendiendo a lo expuesto en los párrafos precedentes, se verifica que APM se encuentra legitimado a cobrar a los usuarios de sus servicios recargos por concepto de compensación de cuadrilla no utilizada según los montos establecidos en la Lista de Precios que publicita, situación que fue indicada por APM en la Resolución 1 materia de apelación²⁰, por lo que se verifica que la Resolución N° 1 materia de apelación no incurrió en el vicio alegado por CONTILATIN.

del contrato de fletamento. En el caso de la suspensión o paralización, se aplicará el recargo cuando este prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones.
(...)

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

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

(...)

- ²⁰ En efecto, en dicha resolución, APM señaló lo siguiente:

"2.1 Sobre las circunstancias que determinaron la aplicación del recargo por Compensación de Cuadrilla no Utilizada

Al respecto, es necesario tener en cuenta que los recargos se cobran excepcionalmente a los usuarios del TNM de acuerdo con lo dispuesto en las notas ampliatorias de la Lista de Precios por otros Servicios y Recargos versión 3.1., vigente a la prestación del servicio.

Siguiendo con lo antes expuesto, a la fecha, APM se encuentra facultada a cobrar los siguientes tipos de recargos: (i) Generales, (ii) por los servicios prestados a la Nave, y (iii) por los servicios prestados a la Carga.

Es así que dentro de los recargos por los servicios prestados a la Nave se encuentra comprendido el recargo por Compensación de Cuadrilla no Utilizada, cuyos alcances se señalan textualmente a continuación:

"Recargo por compensación de cuadrilla no utilizada

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

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

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

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

El importe del recargo será asumido por la línea naviera o el consignatario de ser el caso, siendo el importe de US\$ 350.00 (Trescientos Cincuenta con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por cuadrilla hora/fracción de hora".



Sobre la organización de los servicios que brinda APM

- 28.- En virtud del Contrato de Concesión¹¹ 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)¹². 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]

¹¹ *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.*

¹² **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".*



29.- 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]

- 30.- 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 resultado¹³.
- 31.- 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, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

Sobre el cobro de la factura N° F003-9486

- 32.- En el presente caso, CONTILATIN indicó que durante la descarga de la nave no se presentaron paralizaciones que le fueran atribuibles, sosteniendo que la demora se debió a los problemas operacionales de APM, como por ejemplo, la falta de estibadores, la alta congestión vehicular en el ingreso al terminal portuario, alta congestión en las balanzas, la falta de equipos disponibles, bajos ritmos de descarga, e incumplimiento de plazos de las jornadas.
- 33.- Por su parte APM negó que las paralizaciones y demoras en las tareas de descarga de la nave se hubieran debido a los factores indicados por CONTILATIN, señalando que la real

¹³ 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.



causa fue la falta de envío de camiones por parte de la apelante, hecho que le era atribuible, por lo que la factura Foo3-10898 había sido correctamente emitida.

- 34.- Al respecto, el artículo 34 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN prescribe que en los reclamos relacionados con facturación, información e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora acreditar que los servicios se brindaron de conformidad con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente¹⁴.
- 35.- De acuerdo con lo expuesto anteriormente, uno de los supuestos generadores del recargo es que las labores previamente programadas en el Plan de Operaciones se alteren por decisión de la naviera o por responsabilidad (acción u omisión) del consignatario de la carga.
- 36.- Ahora bien, de la revisión del expediente, se verifica que CONTILATIN presentó un documento denominado "Reporte de Inspección N° 157/2015/LIM", en el cual se aprecia el nombre y el logo de la empresa Inspectorate Services Perú S.AC., documento en el que se consignó un listado de las paralizaciones debido a la "Falta de camiones al costado de la nave" y "Falta de estibadores" los días 25 y 26 de agosto de 2015; constatándose que dicho documento no se encuentra suscrito por persona alguna, desconociéndose la identidad de quienes elaboraron dicho informe.
- 37.- Adicionalmente, se aprecia que si bien en el referido documento se consignó que se habría presentado una situación descrita como "Falta de camiones al costado de la nave", cabe señalar que tanto CONTILATIN como APM, han reconocido a lo largo del procedimiento que en las indicadas fechas se presentaron paralizaciones y demoras en las labores de descarga de la nave debido a la falta de camiones; quedando pendiente determinar la responsabilidad de ello.
- 38.- En ese sentido, si bien CONTILATIN presentó la impresión de correos electrónicos en los que su personal solicitó a APM facilidades para solucionar los inconvenientes presentados debido a la existencia de congestión vehicular en las afueras del Terminal Portuario¹⁵, estos no corroboran que las paralizaciones de las operaciones efectivamente se hayan producido debido a la congestión vehicular en las balanzas o en el ingreso al terminal y que dichas paralizaciones se hayan debido además a hechos atribuibles a APM.

¹⁴ REGLAMENTO DE ATENCIÓN 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".

¹⁵ Ver fojas 50, 51 y 55 del expediente.



- 39.- Asimismo, si bien CONTILATIN manifestó que las paralizaciones que generaron el cobro del recargo por compensación de cuadrillas no utilizadas se debieron a otros factores atribuibles a APM, tales como la falta de estibadores, la falta de equipos disponibles, bajos ritmos de descarga e incumplimiento de plazos de las jornadas; no se ha verificado en el expediente la existencia de medios probatorios que acrediten la ocurrencia de tales hechos.
- 40.- Cabe recordar que la carga de probar los hechos alegados se encuentra establecida en el artículo 196 del Código Procesal Civil (en adelante, CPC), el cual señala que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos:
- Carga de la prueba**
Artículo 196.- Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos.
- 41.- Por dicha razón, no habiendo desvirtuado CONTILATIN la falta de envío de camiones de su parte o que ello le resultara atribuible a APM, le corresponde asumir el costo de las paralizaciones generadas durante las labores de descarga de la nave.
- 42.- Finalmente, cabe señalar que se ha verificado que APM cumplió con informar a CONTILATIN sobre el cobro por concepto de "Compensación de Cuadrilla no utilizada", detallado en la lista de "Precios por Otros Servicios y Recargos". Ciertamente, CONTILATIN no podría alegar desconocimiento de ello, puesto que, tal y como ya se ha establecido en casos anteriores¹⁶, las condiciones comerciales de las Entidades Prestadoras son cláusulas generales de contratación que van regir la relación contractual entre el prestador del servicio y el usuario, las que conjuntamente son aceptadas por las partes.
- 43.- En consecuencia, al haber estado informado CONTILATIN sobre las condiciones comerciales de APM y encontrándose este último facultado para realizar el cobro por el concepto de compensación de cuadrilla no utilizada debido a la paralización por falta de camiones, corresponde desestimar el recurso de apelación presentado por el usuario.
- 44.- Atendiendo a lo expuesto, el cobro de la factura N° Foo3-9486 por concepto de cuadrilla no utilizada se encuentra justificado.

¹⁶ En ese sentido, en la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRAN se señaló lo siguiente: "Dentro de este contexto, las reglas del tarifario de ENAPU, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación, que de ser aceptadas por el usuario, serán las condiciones contractuales que regirán su relación con la entidad prestadora respecto de los servicios que se brinden. Estas condiciones serán aquellas que estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato" (considerando 31 de la Resolución).



En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN¹⁷;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. en el expediente N° APMTC/CL/836-2015, que declaró infundado el reclamo presentado por CONTILATIN DEL PERÚ S.A. contra la Entidad Prestadora respecto del cobro de la factura N° Foo3-9486, emitida por el concepto de recargo por compensación de cuadrilla no utilizada.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a la empresa CONTILATIN DEL PERÚ S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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

Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

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

¹⁷ Reglamento de Reclamos de OSITRAN

"Artículo 60.- *Procedimientos y plazos aplicables*

(...)

*La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:
Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
Integrar la resolución apelada;
Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda".*

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

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

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