



EXPEDIENTE : 030-2017-TSC-OSITRAN
APELANTE : TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CL/055-2017.

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 17 de noviembre de 2017

SUMILLA: *Procederá el cobro del servicio de uso de área operativa por parte de la Entidad Prestadora luego de vencido el periodo de libre almacenamiento, cuando la permanencia de la carga en las instalaciones del terminal ocurra por causa imputable al usuario.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. (en adelante, TRAMARSA o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/055-2017 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora) y,

CONSIDERANDO:**I.- ANTECEDENTES:**

- 1.- Con fecha 2 de febrero de 2017, TRAMARSA interpuso reclamo ante APM a fin de que se deje sin efecto el cobro de la factura N° 002-137270, emitida por un monto de US \$ 3 445.60 dólares americanos, por concepto de uso de área operativa-importación, argumentando lo siguiente:
 - i. Los contenedores vinculados con la factura cuestionada permanecieron horas de exceso dentro de las instalaciones de APM debido a causas que no le son atribuibles al usuario, pues aún actuando con diligencia, se encontraron impedidos de evitar la generación del referido cobro.
 - ii. La permanencia en exceso de los contenedores se debió única y exclusivamente a la congestión vehicular existente fuera del Terminal Portuario.



- iii. Dicha congestión e inconvenientes con el sistema de entrega de contenedores se originan al interior del recinto portuario y no al exterior como usualmente alega la Entidad Prestadora.
 - iv. La insatisfacción y acumulación de carga no atendida dentro de los plazos razonables, son consecuencia de un bajo nivel de servicio y productividad de la Entidad Prestadora que viene originando sobrecostos que como usuarios no les corresponde asumir.
 - v. APM debe de realizar un análisis acerca del tiempo promedio de atención en su sistema de atención de camiones, pues ello evidenciaría que no viene cumpliendo con el tiempo exigido en su Contrato de Concesión.
 - vi. Como depósito temporal, teniendo en cuenta las demoras en el despacho de la carga y los constantes reclamos de sus clientes; TRAMARSA solicitó a APM mediante correos electrónicos tomar cartas en el asunto, enviando imágenes GPS de sus camiones acreditando la congestión.
 - vii. Asimismo, indicaron que resultaba necesario que APM realizara un análisis de sus sistemas, a fin de evitar contratiempos y complicaciones en el proceso de emisión de Autorizaciones de Descarga, las cuales resultan de vital importancia para el cumplimiento del Plan de Trabajo que APM establece.
- 2.- A través de la Resolución N° 1 notificada el 22 de febrero de 2017, APM resolvió el reclamo presentado por TRAMARSA, declarándolo infundado por los siguientes argumentos:
- i.- El periodo de libre almacenamiento para contenedores de desembarque es de 48 horas y su contabilización inicia al fin de la descarga total de la nave. En ese sentido, del análisis de la factura objeto de reclamo se ha comprobado que se encuentra correctamente emitida en la medida que los contenedores fueron retirados luego de vencido el periodo de libre almacenamiento.
 - ii.- Las comunicaciones electrónicas que TRAMARSA adjunta a su reclamo no acreditan que la demora en retirar la carga se haya producido por la congestión vehicular en el antepuerto alegada, ni que dicha demora se haya debido a hechos atribuibles a APM.
 - iii.- En cuanto a la lentitud en los sistemas de balanza presuntamente acreditada mediante las imágenes GPS adjuntadas, indicaron que de estas no se podía apreciar ni certificar que las unidades registradas correspondían a la operaciones de descarga de la nave MSC Regulus, ni que dicha congestión fuera responsabilidad de APM.
 - iv.- En el Reporte de Movimiento de Camiones de las Autorizaciones N° 231242, 231374, 231335 y 231760; se aprecia la fluidez de ingreso de camiones, no habiéndose reportado incidentes o inconvenientes que limiten la operatividad de las balanzas.



- v.- Las operaciones en balanza del primer, segundo y tercer turno del 27 de noviembre de 2016, se realizaron con normalidad; asimismo, las del primer turno del 28 de noviembre de 2016, también se desarrollaron con normalidad. Sin embargo, durante el segundo turno del 28 de noviembre de 2016, se presentó una pequeña congestión al inicio de las operaciones debido a que se estaban embarcando 3 naves, incidente que fue solucionado en el mismo turno, habiéndose continuado con las operaciones en balanza durante el tercer turno del 28 de noviembre de 2016 y el primer turno del 29 de noviembre de 2016.
- vi.- En tal sentido, habiéndose retomado el ingreso de unidades de manera ininterrumpida, las operaciones de despacho se desarrollaron sin inconvenientes que perjudicaran la fluidez del ingreso de unidades al Terminal Portuario.
- vii.- El caso en cuestión corresponde a una operación de importación de contenedores, por lo tanto, el responsable del retiro de las unidades del Terminal Portuario es el propio usuario TRAMARSA. Sobre este extremo, OSITRAN ha respaldado dicha posición en la Resolución Final de fecha 1 de diciembre de 2014, correspondiente al expediente N° 73-2013-TSC-OSITRAN.
- viii.- TRAMARSA no ha presentado medio probatorio alguno que acredite que programó el envío de sus camiones con la respectiva diligencia, y que por tanto, desde el inicio del periodo de libre almacenamiento cumplió con enviar las unidades encargadas del despacho de acuerdo con lo establecido en el Programa de Despacho enviado por APM.
- ix.- Por el contrario, de acuerdo con el referido Reporte de Movimiento de Camiones, se ha comprado que la mayoría de las unidades de TRAMARSA ingresaron el último día del periodo de libre almacenamiento, por lo que resulta lógico que se efectuara el cobro.
- x.- En conclusión, TRAMARSA no ha acreditado que las demoras que originaron el cobro del servicio de Uso de Área Operativa, fueran atribuibles a APM; por lo que la factura fue correctamente emitida.
- 3.- Con fecha 14 de marzo de 2017, TRAMARSA interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo y señalando además lo siguiente:
- i.- El numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, la LPGA) establece que las actuaciones de las autoridades administrativas, cuando impliquen la creación de obligaciones en los administrados, deben de observar el principio de razonabilidad. En ese sentido, no es razonable que APM pretenda realizar un cobro cuyo origen es la prestación ineficiente de sus servicios, no pudiendo el administrado evitar el mismo a pesar de una actuación diligente.



- ii.- La congestión que generó la demora en el ingreso de sus camiones fue comunicada en diversas oportunidades al personal de APM, solicitándoles el apoyo respectivo a fin de ingresar al Terminal Portuario, debido a que la fluidez en la que cada una de las unidades era atendida ascendía a 5 y 6 horas aproximadamente.
- iii.- Los camiones registrados en las imágenes GPS corresponden a los asignados a las operaciones de descarga de la nave MSC Regulus, lo que se puede verificar contrastando el número de placa de los mismos con el Registro de Unidades prestado por APM.
- iv.- Para la emisión de Autorizaciones de descarga por parte de APM resulta requisito indispensable la presentación de la Tarja elaborada por el Transportista. En el presente caso, APM comunicó un Programa de Despacho, en el cual se indicó que TRAMARSA debía de proceder a retirar sus contenedores a partir del 27 de noviembre de 2016 a las 15:00 horas, a un ritmo de 30 contenedores por hora. Sin embargo, para la Autorización de Descarga N° 231242, materia de facturación, recién se completó la transmisión de la Tarja del transportista el 27 de noviembre de 2016 a las 22:45 horas; habiéndose culminado el trámite de emisión de Autorización ante APM el 28 de noviembre de 2016 a la 01:24 horas.
- v.- En tal sentido, existió una demora ascendente a 10 horas, contadas desde la fecha en la que APM indicó debía de procederse a retirar la carga hasta la fecha en la que se emitieron las respectivas autorizaciones; demora que resulta atribuible a APM y generó que TRAMARSA no cumpliera con el Programa establecido, incurriendo en el cobro del servicio de Uso de Área Operativa.
- vi.- APM reconoce que existieron demoras en las balanzas, las cuales no fueron oportunamente comunicadas a TRAMARSA. Dicha obligación de comunicación tiene sustento en la Resolución Final de OSITRAN recaída en el expediente N° 73-2013, la cual recoge la importancia de la información con la que debe de contar el usuario, y de las comunicaciones entre la Entidad Prestadora y este; habiendo señalado que correspondía a APM acreditar que cumplió con comunicar adecuada y oportunamente a TRAMARSA la existencia de cualquier aspecto relevante que pudiera general que el embarque o desembarque de contenedores se realice más allá de las 48 horas de libre almacenamiento.
- vii.- La carga de la prueba recae únicamente en el Terminal Portuario, por ser este quien se encuentra en la capacidad de brindar la información necesaria al usuario a fin de prevenirlo acerca del tiempo estimado de espera que se genera al ingreso de sus instalaciones; tiempo de espera que proviene de las ineficiencias en la prestación del servicio.
- viii.- Más allá de la información que APM otorgue al usuario respecto de las circunstancias que puedan alterar la prestación normal de los servicios portuarios, el problema radica en su ineficiencia, la cual es única y exclusivamente responsabilidad del Terminal Portuario.



- 4.- El 4 de abril de 2017, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
- i.- El numeral 3.3.3 del Reglamento de Tarifas señala expresamente que toda fracción de día se considera como un día completo, por tanto, en caso la carga de un usuario se encuentre depositada un par de horas en el Terminal Portuario o todo un día completo (24 horas), APM tendrá el derecho a cobrar el monto aplicable a la permanencia de dicha carga en el puerto, siempre que la estancia de aquella haya excedido el periodo de libre almacenamiento comprendido dentro del servicio estándar.
 - ii.- Es de conocimiento de TRAMARSA que la Autorización de Importación Directa para el retiro de contenedores del Terminal Portuario puede ser solicitada luego de que el contenedor tenga su respectiva Nota de Tarja, la cual es transmitida por el transportista o su representante (Agente Marítimo) de acuerdo con lo establecido en el artículo 116 de la Ley General de Aduanas, y en el artículo 84 del Reglamento de Operaciones de APM.
 - iii.- En el presente caso, la información relacionada a la "Lista de Descarga Final" fue enviada al Agente Marítimo mediante correo electrónico del 27 de noviembre de 2016 a las 02:44 horas. A partir de dicho momento, el Agente Marítimo contaba con toda la información referida a la descarga de la nave MSC Regulus, asumiendo la responsabilidad de transmitir la Nota de Tarja a SUNAT, acreditando de ese modo, la entrega de la carga.
 - iv.- De acuerdo con lo registrado en el portal web de SUNAT, la transmisión de la Nota de Tarja finalizó el 27 de noviembre de 2016 a las 22:45 horas, es decir, aproximadamente 20 horas después de que APM remitió el Lista Final de Contenedores. Por lo tanto, TRAMARSA no ha acreditado que APM fuera responsable de la transmisión tardía de la Nota de Tarja, puesto que la responsabilidad de realizar ello recae en el Agente Marítimo.
 - v.- En cuanto a la emisión de las Autorizaciones, TRAMARSA no ha acreditado haberse acercado a solicitar dichos documentos con la debida anticipación, a fin de no perjudicarse en el retiro de sus contenedores. Asimismo, tampoco ha acreditado que APM fuera responsable de la presunta demora en la emisión de las autorizaciones.
 - vi.- En cuanto al correo electrónico de fecha 28 de noviembre de 2016 a las 18:26 horas, en el cual figura una imagen GPS, indicaron que dicha imagen no acredita que la unidad que registra corresponda a uno de los camiones asignados a las operaciones de descarga de la nave MSC Regulus, ni el periodo de tiempo que la unidad estuvo en dicha ubicación, ni que las demoras en el ingreso de los camiones alegadas por TRAMARSA se hayan originado por responsabilidad de APM.



- vii.- Lo señalado se encuentra respaldado por el TSC en la Resolución Final del expediente N° APMTC/CL/927-2015, en la cual en relación a una imagen GPS, indicó que al no mostrar la fecha ni hora en la que fue capturada, ni el tiempo de permanencia del camión de una determinada ubicación, ni que las demoras en el ingreso se hayan originado por actos imputables a APM; no se acreditaba la responsabilidad de la Entidad Prestadora respecto de la congestión fuera del Terminal Portuario alegada.
- viii.- TRAMARSA ha presentado una imagen GPS que correspondería a una unidad, no obstante, la factura materia de reclamo corresponde al cobro del servicio de Uso de Área Operativa de 71 contenedores que fueron retirados fuera del periodo de libre almacenamiento.
- ix.- Respecto de la congestión fuera del Terminal Portuario, indicaron que los inconvenientes que se susciten fuera de sus instalaciones no forman parte del ámbito de competencia y responsabilidad de APM.
- 5.- El 20 de octubre de 2017, se realizó la audiencia de vista con la asistencia de los representantes de ambas partes, quienes procedieron a dar su informe oral, quedando la causa al voto.
- 6.- El 25 de octubre de 2017, APM presentó un escrito con sus alegatos finales, reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:
- i.- Respecto de la Autorización de descarga N° 231242, indicó que si bien la solicitud fue pagada el día 23 de noviembre de 2016 a las 17:27 horas, y la tarja de los 128 contenedores finalizó el 27 de noviembre de 2016 a las 22:13 horas; TRAMARSA recién se acercó a solicitar la emisión de la Autorización a la ventanilla de APM el día 28 de noviembre de 2016 a las 01:24 horas, esto es, 3 horas y 11 minutos después. Asimismo, señaló que pese a que el proceso de verificación de la documentación duró 4 minutos, siendo emitida y entregada la Autorización el día 28 de noviembre de 2016 a las 01:28 horas; del Reporte de Movimiento de Camiones se advierte que TRAMARSA inició el retiro de los contenedores pertenecientes a dicha autorización recién el 28 de noviembre de 2016 a las 23:32 horas, es decir, 22 horas y 4 minutos después.
- ii.- En cuanto a la Autorización de descarga N° 231760, indicó que pese a que el último de los 3 contenedores fue tarjado el 27 de noviembre de 2016 a las 16:06 horas, TRAMARSA realizó su solicitud el 28 de noviembre de 2016 a las 12:37 horas, y realizó el pago el mismo día a las 18:37 horas. Asimismo, señaló que pese a que TRAMARSA pudo haberse acercado a la ventanilla de APM a solicitar la emisión de su Autorización desde el 28 de noviembre de 2016 a las 18:37 horas, recién se acercó el 29 de noviembre de 2016 a las 03:20 horas, perdiendo 8 horas y 23 minutos del libre uso de área operativa. Finalmente, manifestó que pese a que el proceso de verificación de la documentación entregada duró 2 minutos, siendo emitida y entregada la Autorización el día 29 de noviembre de 2016 a las 03:22 horas; del Reporte de Movimiento de Camiones se advierte que TRAMARSA recién inició el



retiro de los contenedores pertenecientes a dicha autorización el 30 de noviembre de 2016 a las 11:59 horas, es decir, luego del vencimiento del periodo de libre almacenamiento.

iii.- Respecto de la Autorización de descarga N° 231335, indicó que si bien la solicitud fue pagada el día 27 de noviembre de 2016 a las 12:56 horas, y la tarja de los 4 contenedores finalizó el 27 de noviembre de 2016 a las 16:09 horas; TRAMARSA recién se acercó a la ventanilla de APM el día 28 de noviembre de 2016 a las 11:23 horas, perdiendo 19 horas y 14 minutos libres de uso de área operativa. Asimismo, señaló que pese a que el proceso de verificación de la documentación entregada duró 2 minutos, siendo emitida y entregada la Autorización el día 28 de noviembre de 2016 a las 11:25 horas; del Reporte de Movimiento de Camiones se advierte que TRAMARSA inició el retiro de los contenedores pertenecientes a dicha autorización recién el 30 de noviembre de 2016 a las 12:34 horas, es decir, luego del vencimiento del periodo de libre almacenamiento.

iv.- En relación a la Autorización de descarga N° 231374, indicó que si bien la solicitud fue pagada el día 26 de noviembre de 2016 a las 17:37 horas, y la tarja del contenedor finalizó el 27 de noviembre de 2016 a las 22:02 horas; TRAMARSA recién se acercó a la ventanilla de APM el día 28 de noviembre de 2016 a las 01:04 horas, perdiendo 3 horas y 2 minutos de libre uso de área operativa. Asimismo, señaló que del Reporte de Movimiento de Camiones se advierte que TRAMARSA retiró el contenedor perteneciente a dicha autorización recién el 30 de noviembre de 2016 a las 11:57 horas, es decir, luego del vencimiento del periodo de libre almacenamiento.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 1 de APM.
- ii.- Determinar si corresponde el cobro realizado a TRAMARSA de la factura materia de reclamo, emitida por concepto de uso de área operativa-importación, por parte de APM.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

8.- De la revisión del expediente administrativo, se puede establecer que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de TRAMARSA respecto del cobro de una factura por parte de APM. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), establece que el procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras, comprende, entre otros, los



reclamos sobre la facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura¹. Dicho supuesto también se encuentra recogido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM² (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de APM); por lo que, en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN³, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 9.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁴, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁵, 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.
- 10.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a TRAMARSA el 22 de febrero de 2017.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo TRAMARSA para interponer el recurso de apelación venció el 15 de marzo de 2017.
 - iii.- TRAMARSA apeló con fecha el 14 de marzo de 2017, es decir, dentro del plazo legal.
- 11.- Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas y cuestiones de puro derecho al

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".

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

"2.5.3 Materia de Reclamos

2.5.3.1 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.

³ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"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".

⁴ Reglamento de Atención y Solución 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".

⁵ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"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".

cuestionarse el cobro realizado a TRAMARSA, pues de acuerdo con el apelante no procedería, dado que la demora en el retiro de contenedores, obedeció a situaciones atribuibles a APM, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁶.

- 12.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

a) **Sobre el servicio estándar de carga contenedorizada y el servicio especial de uso de área operativa**

- 13.- De acuerdo con el Contrato de Concesión⁷, APM presta dos clases de servicios portuarios: estándar y especial. El literal b) de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar a la carga comprende los servicios de descarga o embarque de cualquier tipo de carga, entre ellas, la contenedorizada⁸.

- 14.- La mencionada cláusula también señala que dentro del servicio estándar de carga contenedorizada, se incluye el almacenamiento libre de pago de hasta 48 horas dentro del Terminal Portuario, precisando además que dicho plazo se computará desde que la nave termina la descarga en el caso de operaciones de importación, o una vez que la mencionada carga haya ingresado en el patio del referido terminal portuario para su posterior embarque en el caso de operación de exportación⁹.

⁶ TUO de la LPAG

"Artículo 218.- 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".

⁷ 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.

⁸ Contrato de Concesión APM

"8.19 Servicios Estándar

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada.

i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba, utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario.

ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque

iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.

iv) El servicio de trinca o destrinca.

v) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.

vi) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información;

vii) La revisión de precintos; y

viii) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes

Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

⁹ Contrato de Concesión APM

"8.19 Servicios Estándar

- 15.- En ese sentido, más allá de estas 48 horas en el caso de importación, se aplicará al servicio de almacenamiento una tarifa preestablecida en el Contrato de Concesión a partir del día calendario 4 al 6 o un precio a partir del séptimo día. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el numeral 1.23.87 del Contrato de Concesión, señala que el monto que cobre APM por el almacenamiento a partir del día 7 lo determina libremente, puesto que no está sujeto a regulación¹⁰.
- 16.- En el presente caso nos encontramos frente al cuestionamiento de facturas emitidas con relación al plazo de libre almacenamiento de carga con destino de importación, por lo que de acuerdo con lo establecido en la referida cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el plazo de dicho periodo se contabilizara una vez que se han culminado las operaciones de descarga de la nave.
- 17.- Ahora bien, tal como se desprende de los actuados en el expediente, TRAMARSA señala que la razón por la cual no se pudo retirar los contenedores de importación relacionados con la factura impugnada dentro del periodo de libre almacenamiento, obedece a causas atribuibles a APM, al existir congestión vehicular al ingreso y salida de las unidades de transporte del recinto portuario, y no haberse emitido oportunamente las Autorizaciones para el retiro de sus contenedores.
- 18.- Por su parte, APM manifiesta que de acuerdo con el documento denominado "Terminal Data Report" (TDR) de la nave MSC Regulus de Mfto. 2016-3044, se ha comprobado que la factura fue correctamente emitida en la medida que la apelante habría procedido a retirar sus contenedores con posterioridad al plazo de libre almacenaje, correspondiéndole cobrar por el servicio facturado.

b) **Sobre la organización de los servicios que brinda APM en materia de contenedores**

- 19.- En torno a la manera cómo se deben prestar y organizar los servicios que se brindan al interior del Terminal Portuario, el numeral 8.1 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión establece:

"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

(...)

Asimismo, tanto en el caso de embarque como el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.

La carga podrá permanecer depositada en el Terminal Norte Multipropósito a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según tipo de carga:

- Carga contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas (...)"

¹⁰ **Contrato de Concesión APM**

"1.23.87. Precio

Se refiere a las contraprestaciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobra por la prestación de Servicios Especiales, incluyendo los impuestos que resulten aplicables, de conformidad con lo establecido en la Cláusula

"El Precio no estará sujeto a regulación" [Subrayado y resaltado agregado]



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."

[El subrayado es nuestro]

20.- 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 y resaltado agregado son nuestros]

21.- De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de APM llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que cuenta. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el resultado previsto en el Contrato de Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado.¹¹

22.- En razón de ello, APM puede administrar el terminal, destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesaria 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.

c) Con relación al cómputo del plazo de libre almacenamiento para contenedores de importación

23.- En la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión se señala lo siguiente:

"8.19 SERVICIOS ESTÁNDAR

¹¹ Ver L. O. LIANESE, 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.



Son aquellos servicios que, durante el período de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de la descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.”

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 24.- Como se observa de la referida cláusula, el cómputo del plazo de libre almacenamiento de la carga con destino de importación se inicia una vez que se han culminado las operaciones de descarga total de la nave.
- 25.- Al respecto, el literal b) de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión complementa el artículo antes mencionado, señalando que dentro del servicio estándar de carga contenedorizada, el almacenamiento libre de pago dentro del Terminal Portuario, corresponde al plazo de 48 horas.
- 26.- En ese sentido, luego de las 48 horas contabilizadas a partir del término total de la descarga, se cobrará al servicio de almacenamiento de acuerdo con la tarifa preestablecida en el Contrato de Concesión a partir del día calendario 4 al 6, y luego se cobrará un precio a partir del séptimo día, tal y como lo establece el numeral 1.23.87 del Contrato de Concesión¹².

d) De la operación de descarga, periodo de libre almacenamiento y retiro de contenedores

- 27.- Al respecto, del documento denominado "Terminal Data Report" (TDR)¹³ obrante en el expediente, se verifica que el término de la descarga de la nave MSC Regulus se desarrolló conforme al siguiente detalle:

FACTURA	NAVE	MANIFIESTO	F. TERMINO DESCARGA	H. TERMINO DESCARGA
002-137270	MSC Regulus	2016-3044	27/11/2016	14:15

¹² Contrato de Concesión APM

¹³ 1.23.87. Precio

Se refiere a las contraprestaciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobra por la prestación de Servicios Especiales, incluyendo los impuestos que resulten aplicables, de conformidad con lo establecido en la Cláusula

8.20 "Precio no estará sujeto a regulación" [Subrayado y resaltado agregado]

- 28.- Ahora bien, de acuerdo con el documento denominado "*Detalle de Factura Almacenamiento¹⁴*", se logra apreciar que el periodo de libre almacenamiento y la fecha y hora de retiro de los contenedores corresponden al siguiente detalle:

FACTURA	NAVE	FECHA Y HORA DE TERMINO DE DESCARGA	FECHA Y HORA LÍMITE DE PERIODO DE LIBRE ALMACENAMIENTO	FECHA Y HORA DE RETIRO DE CONTENEDORES
002-137270	MSC Regulus	27/11/2016 14:15	29/11/2016 14:15	Entre el 29/11/2016 a las 15:08 horas y el 30/11/2016 a las 22:16 horas

- 29.- Al respecto, el usuario afirmó que la razón por la cual dichos contenedores no pudieron ser retirados dentro del período de libre almacenamiento habría obedecido a la congestión existente dentro y fuera del terminal, así como a la emisión tardía de la Autorización de Importación N° 231242; señalando que dichos problemas resultaban consecuencia de un mal servicio brindado por la Entidad Prestadora.
- 30.- A fin de acreditar lo manifestado, la apelante adjuntó correos electrónicos enviados a funcionarios de APM relacionados con la factura y los contenedores que esta contiene, mediante los cuales habría comunicado dichos problemas.

e) **Respecto del cobro de la factura materia de reclamo**

- 31.- Mediante la factura N° 002-137270, APM efectuó el cobro del servicio de uso de área operativa en el que habrían incurrido 71 contenedores descargados de la nave MSC Regulus de Mfto. N° 2016-3044, retirados entre el 29 de noviembre de 2016 a las 15:08 horas y el 30 de noviembre de 2016 a las 22:16 horas.
- 32.- Al respecto, cabe recordar que para los contenedores descargados de la nave MSC Regulus de Mfto. N° 2016-3044, el periodo de libre almacenamiento empezó a contabilizarse desde el 27 de noviembre de 2016 a las 14:15 horas, hasta el 29 de noviembre de 2016 a las 14:15 horas.

De la congestión alegada

- 33.- De los medios probatorios adjuntados por las partes, relacionados con la nave MSC Regulus de Mfto. N° 2016-3044, se verifica lo siguiente:
- El término total de la descarga de la nave MSC Regulus de Mfto. N° 2016-3044, corresponde al 27 de noviembre de 2016 a las 14:15 horas.
 - El 27 de noviembre de 2016 a las 14:44 horas, APM envió al Agente Marítimo el "Listado de Descarga Final" de la nave MSC Regulus, a efectos de que procediera a transmitir la Nota de Tarja a SUNAT¹⁵.

¹⁴ Folios 23 y 32



- El 27 de noviembre de 2016 a las 16:26 horas, TRAMARSA envió un correo electrónico a APM comunicando la existencia de congestión en el ingreso al Terminal Portuario¹⁶.
- De acuerdo con el Portal Web de SUNAT, el 27 de noviembre de 2016 a las 22:45 horas, el Agente Marítimo realizó la transmisión de la Nota de Tarja, luego de lo cual, TRAMARSA podía acercarse a tramitar las autorizaciones correspondientes¹⁷.
- El 28 de noviembre de 2016 a las 01:24 horas, APM emitió la Autorización de Importación N° 231242 que permitía el retiro de los contenedores correspondientes a las operaciones de descarga de la nave MSC Regulus¹⁸.
- El 28 de noviembre de 2016 a las 06:59 horas, TRAMARSA envió otro correo electrónico a APM reiterando la existencia de congestión en el ingreso a las instalaciones del Terminal Portuario¹⁹.
- El 28 de noviembre de 2016 a las 12:55 horas, TRAMARSA remitió nuevamente un correo electrónico a APM señalando que existía congestión en el antepuerto y los accesos al Terminal Portuario²⁰.
- El 28 de noviembre de 2016 a las 18:26 horas, TRAMARSA envió un correo a APM comunicando la existencia de congestión en el Terminal Portuario, adjuntado una imagen GPS, en la cual se aprecia que el camión de placa B7Z823 se encontraba fuera del Terminal Portuario a las 18:06 horas del 28 de noviembre de 2016²¹.
- El 28 de noviembre de 2016 a las 23:11 horas, ingresó al Terminal Portuario el primer camión de TRAMARSA relacionado con la Autorización de Importación N°231242, correspondiente a las operaciones de descarga de la nave MSC Regulus²².
- El 29 de noviembre de 2016 a las 00:23 horas, ingresó al Terminal Portuario el camión de placa B7Z823 anteriormente registrado en la imagen GPS adjuntada por TRAMARSA, siendo el segundo camión en registrar su ingreso respecto de las unidades asignadas a las operaciones relacionadas con la Autorización de Importación N°231242²³.
- Entre las 00:23 y 14:15 horas del 29 de noviembre de 2016 (14 horas), ingresaron al Terminal Portuario 63 camiones correspondientes a la Autorización de

¹⁵ Folios 94, 95 y 96

¹⁶ Folios 70 y 71

¹⁷ Folio 97

¹⁸ Folio 51

¹⁹ Folio 70

²⁰ Folio 70

²¹ Folios 67 y 69

²² Folio 44

²³ Folio 44



Importación N°231242 referida a las operaciones de descarga de la nave MSC Regulus²⁴.

- El 29 de noviembre de 2016 a las 14:15 horas, concluyó el periodo de libre almacenamiento de los contenedores descargados de la nave MSC Regulus de Mfto. N° 2016-3044.
- El 29 de noviembre de 2016 a las 14:15 horas, TRAMARSA envió un nuevo correo electrónico comunicando la existencia de congestión en los accesos al Terminal Portuario, señalando que esta generaba demoras de más de 5 horas para el ingreso de sus camiones²⁵.
- El 30 de noviembre de 2016 a las 02:00 horas, TRAMARSA remitió un último correo electrónico a APM, reiterando la existencia de congestión en los accesos al Terminal Portuario²⁶.
- Entre las 14:15 horas del 29 de noviembre de 2016 y las 22:08 horas del 30 de noviembre de 2016, fueron retirados del Terminal Portuario 71 contenedores correspondientes a las operaciones de descarga de la nave MSC Regulus²⁷.

- 34.- Como se observa, TRAMARSA envió correos electrónicos a APM, en los cuales le comunicó la existencia de congestión en el ingreso al Terminal Portuario, la cual aduce habría provocado que su mercadería no pudiera ser retirada dentro del plazo de 48 horas de libre almacenamiento.
- 35.- Sin embargo, los referidos correos electrónicos no acreditan que sus unidades de transporte hayan ingresado al Terminal Portuario oportunamente y que hubieran permanecido en dichas instalaciones, por razones atribuibles a APM, durante una extensión de tiempo que generara que su mercadería permaneciera en el interior del terminal más allá del plazo de libre almacenamiento.
- 36.- En efecto, TRAMARSA no ha acreditado fehacientemente a lo largo del procedimiento, que la congestión alegada le hubiese impedido retirar su mercadería dentro del periodo de libre almacenamiento, ni que dicha congestión fuera atribuible a APM.
- 37.- En cuanto al correo electrónico del 28 de noviembre de 2016 a las 18:23 horas, relacionado al camión de placa B7Z823; del Reporte de Movimiento de Camiones adjuntado²⁸, se advierte que los contenedores registrados en él referido correo no han sido objeto de la facturación materia de reclamo de acuerdo con el Detalle de Factura de Almacenamiento adjuntado²⁹; por lo que no corresponde sea tomado en cuenta para la resolución del presente caso.

²⁴ Folio 98

²⁵ Folio 68

²⁶ Folio 72

²⁷ Folios del 98 al 103

²⁸ Folio 95

²⁹ Folios 105 a 109



- 38.- De otro lado, cabe indicar que si bien APM ha reconocido la existencia de congestión en el acceso al Terminal Portuario durante el segundo turno del 28 de noviembre de 2016 (15:00 a 23:00 horas); no se ha presentado medio probatorio alguno que acredite que por dicha razón TRAMARSA se vio impedida de retirar su mercadería dentro del periodo de libre almacenamiento, ni que dicha congestión fuera atribuible a APM.

De la Autorización de Importación Directa

- 39.- En cuanto a la Autorización de Importación N° 231242; TRAMARSA afirmó que la razón por la cual los contenedores no pudieron ser retirados dentro del período de libre almacenamiento obedeció a que dicha Autorización se emitió de forma tardía, esto es, el 28 de noviembre de 2016 a las 01:24 horas, pese a que cumplió con presentar las solicitudes con la debida anticipación. En ese sentido, a efectos de acreditar lo alegado, presentó una impresión de pantalla del sistema de APM, en el cual se indica la fecha y hora de emisión de las autorizaciones de descarga³⁰.
- 40.- Sobre el particular, APM presentó los documentos denominados "Movimiento de Autorización N° 231242"³¹ y "Autorización de Importación directa"³², en los cuales se aprecia que TRAMARSA recién se acercó a la ventanilla del Terminal para la verificación de la información el 28 de noviembre de 2016 a las 01:24 horas, procediéndose a emitir la misma a las 01:28 horas del 28 de noviembre de 2016, es decir, cuatro minutos después.
- 41.- En ese sentido, si bien TRAMARSA señaló que pese a haber cumplido con presentar su solicitud para la emisión de la autorización de descarga con la debida anticipación, APM emitió la autorización correspondiente tardíamente; de los medios probatorios antes señalados se verifica que APM únicamente demoró 4 minutos en verificar la misma para proceder a emitir la autorización N° 231242. En ese sentido, no se acredita que hubiese existido demora alguna en la expedición de la autorización N° 231242 por causa imputable a APM.
- 42.- Por otra parte, de la revisión del documento denominado "Reporte de Movimiento de Camiones" que obra en el expediente, se aprecia que los vehículos de TRAMARSA ingresaron al Terminal Portuario a partir del 28 de noviembre de 2016 a las 23:11 horas, esto es, aproximadamente 22 horas después de la emisión de la autorización de descarga.
- 43.- En ese sentido, del expediente administrativo, no se aprecia que la apelante haya adjuntado medio probatorio alguno que acredite que la demora en el recojo de los contenedores se haya debido a defectos en el servicio prestado por APM.
- 44.- Consecuentemente, considerando que pese a que tratándose de una operación de importación, TRAMARSA era la responsable del retiro de sus contenedores; la apelante no

³⁰ Folio 51

³¹ Folios 186 y 187

³² Folio 129



realizó las gestiones necesarias ni adoptó las precauciones del caso para retirar oportunamente sus contenedores dentro del plazo de libre almacenamiento, incurriendo así en el servicio de uso de área operativa cobrado mediante la factura N° 002-137270.

Cuestiones Finales

- 45.- En consecuencia, verificándose que TRAMARSA no ha logrado acreditar lo alegado a lo largo del procedimiento administrativo, corresponde confirmar la Resolución N° 1, emitida por APM, en la medida que la factura objeto de cuestionamiento fue correctamente emitida.
- 46.- En ese mismo sentido, del expediente administrativo no se observa que TRAMARSA haya presentado medio probatorio alguno que acredite los bajos niveles de servicio y productividad en la prestación del servicio alegados.
- 47.- Asimismo, cabe recordar que de acuerdo con el literal g) del artículo 2 y literal e) del artículo 8 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN³³, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es la encargada de verificar que las Entidades Prestadoras cumplan con sus obligaciones contractuales, entre ellas las relativas a la calidad (niveles de servicio y/o especificaciones pertinentes como la atención de camiones).
- 48.- En ese sentido, si de las mediciones que realiza la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, respecto de los niveles de servicio y productividad a los que está obligada APM contractualmente, se advierte algún incumplimiento por parte de ésta última, corresponderá a dicha Gerencia instruir el procedimiento sancionador correspondiente³⁴.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN³⁵;

³³ Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, aprobado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD/OSITRAN

*Artículo N° 2.- Definiciones

(...)

g) Órgano Supervisor: Gerencia de OSITRAN encargada de ejecutar actividades de supervisión, para verificar el cumplimiento de una o más materias, supervisables sobre la gestión de las Entidades Prestadoras".

*Artículo N° 08.- Supervisión de aspectos operativos

Se refiere a la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los aspectos operativos de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

Las actividades de supervisión de aspectos operativos comprenden:

(...)

e) Verificar el cumplimiento de las obligaciones relativas a la calidad (niveles de servicio y/o especificaciones pertinentes) establecidos contractualmente para la infraestructura de transporte."

³⁴ Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN

*Artículo 7° Órganos competentes

El órgano competente para la instrucción de los procedimientos administrativos sancionadores es la Gerencia de Supervisión.

El órgano resolutorio, en primera instancia es la Gerencia General de OSITRAN.

El órgano resolutorio, en segunda instancia es el Consejo Directivo de OSITRAN".

³⁵ Reglamento de Reclamos de OSITRAN

*Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

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

b. Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;

**SE RESUELVE:**

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/055-2017, que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. por el cobro de la factura N° 002-137270, emitida por el servicio de uso de área operativa – contenedores de importación.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a TRABAJOS MARÍTIMOS S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

CUARTO.- DISPONER la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

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**

-
- 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”.