



EXPEDIENTE N° : 187-2014-TSC-OSITRAN  
APELANTE : RASAN S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/529-2014

**RESOLUCIÓN N° 1**

Lima, 9 de diciembre de 2016

**SUMILLA:** De acuerdo con el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, los Usuarios tienen derecho a la reparación por los daños o pérdidas que sean provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras. La declaración de responsabilidad por los daños que se invoquen queda sujeta a la acreditación efectiva del daño invocado.

**VISTO:**

El expediente N° 187-2014-TSC-OSITRAN relacionado con el recurso de apelación interpuesto por RASAN S.A. (en lo sucesivo, RASAN o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/529-2014 (en adelante, la resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en lo sucesivo, APM o la Entidad Prestadora); y,

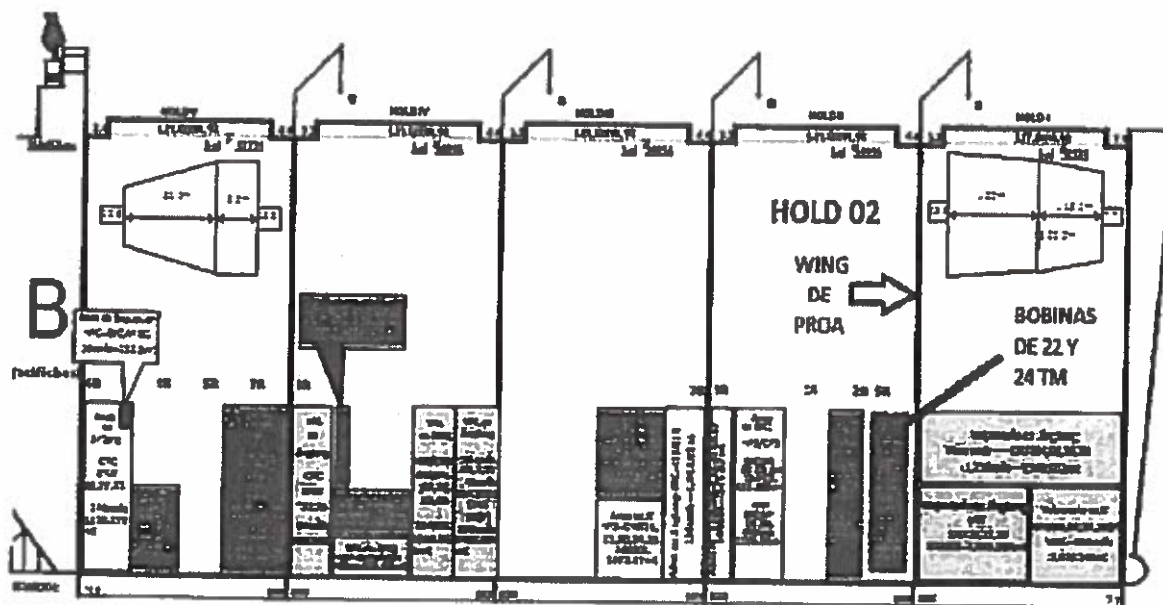
**CONSIDERANDO:****I.- ANTECEDENTES:**

- 1.- El 29 de mayo de 2014, RASAN presentó reclamo contra APM señalando lo siguiente:
  - i. RASAN presentó ante APM toda la información referente a la carga que arribó en la nave ORANGE RIVER, tales como el "Unit Discharge List" (UDL), Plano de Estiba, "Packing List", documentos de las maniobras entre otros. Dentro de dichos documentos se encontraba el B/L ORJT20 que consignada la mercadería de su cliente TRADI S.A. consistente en bobinas cuyo peso oscilaba entre 20 y 25 TM.
  - ii. Para la descarga de la referida mercadería se requería de un montacargas que movilizara la carga que se encontraba debajo de los "wines" de la nave, sin embargo, el único montacargas con capacidad para el trabajo del cual disponía APM pesaba 35 TM, por lo que no podía ser izado por la grúa de la nave cuya capacidad de izaje era de 30 TM.



- iii. Ante dicha situación, como era usual antes del otorgamiento de la concesión, solicitaron a APM que se retire el contrapeso de su montacargas a efectos de que la grúa de la nave pudiera izarlo en dos partes, cada una con peso menor a las 30 TM, para posteriormente ser armado dentro de la bodega, se movilen las bobinas dejándolas al alcance de la grúa de la nave y finalmente se realice el proceso de manera inversa a fin de bajar el montacargas al muelle de la Entidad Prestadora.
  - iv. Sin embargo, esta propuesta que fue planteada desde la reunión de coordinación en las oficinas de APM y que iba a ser consultada con su área de mantenimiento, fue rechazada por la Entidad Prestadora argumentando razones de seguridad basadas en los artículos 85 y 86 del Reglamento de Operaciones de APM aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional.
  - v. Al respecto, señalaron que los referidos artículos no resultan de aplicabilidad al presente caso, en la medida que la carga arribada estaba correctamente estibada y de forma segura de acuerdo a los estándares internacionales, no representando ningún peligro para APM, ocurriendo que el problema radicada en que el peso del montacargas excedía la capacidad de izaje de la grúa de la nave y la Entidad Prestadora se negaba a desarmarlo pese a ser un procedimiento usual y estándar realizado desde hace muchos años como parte de los usos y costumbres en los Terminales de Carga General como ocurre con el Puerto del Callao.
  - vi. En ese sentido, solicitaron que APM reconsiderara su posición a fin de acceder al desarme del montacargas para su uso, o en caso contrario, alquilara por su cuenta una grúa de tierra que permitiera izar el montacargas dentro de la bodega de la nave y poder cumplir con la descarga conforme a lo establecido en su Contrato de Concesión, en último caso, si corresponde que la nave cambie de muelle, asuma los costos correspondientes.
- 2.- A través de Carta N° 1065-2014-APMTC/CL notificada a RASAN el 19 de junio de 2014, APM procedió a ampliar el plazo para resolver el reclamo a 30 días hábiles.
  - 3.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 7 de julio de 2016, APM resolvió el reclamo presentado por RASAN declarándolo infundado por los siguientes argumentos:
    - i. De conformidad con lo indicado por su Departamento de Operaciones, las bobinas materia de descarga, que tenían un peso de 22 y 24 TM, correspondientes al B/L N° ORJT20 del cliente TRADI S.A., se encontraban ubicadas al costado de los wings<sup>2</sup> de la proa de la nave, cuya disposición se evidencia en el siguiente gráfico:

<sup>2</sup> Los wings de la nave son las paredes que delimitan el espacio de la bodega.



- ii. La grúa de la nave tenía capacidad de levante de 30TM, lo que debido al ángulo de inclinación en el que se encontraban las bobinas al realizar el izaje de las mismos significaría una pérdida del 30% de la capacidad de levante de la grúa de la nave, consecuencia de lo cual la grúa tendría un máximo de 21 TM de capacidad de levante; resultando imposible la descarga de las bobinas de 22 y 24 TM.
- iii. Ante ello, RASAN solicitó se le brinde un montacargas que pudiera ser izado por la grúa de la nave ORANGE RIVER para proceder a realizar la descarga de las bobinas. Sin embargo, el montacargas de APM con capacidad de maniobra de 20 TM tenía un peso de 35 TM, y además de un segundo montacargas con capacidad de maniobra de 28 TM con un peso de 40 TM, motivo por el cual no podían ser izados por la grúa de la nave debido a su capacidad de levante.
- iv. En atención a lo ocurrido, RASAN propuso que APM desarmara el montacargas (bien de la concesión), se subiera en partes para armarlo dentro de la bodega de la nave y así se solucionara el problema con el exceso de peso de las bobinas. Señalaron que dicho procedimiento debía de realizarse nuevamente una vez finalizada la operación de descarga para poder retirar el montacargas del interior de la bodega y descargarlo.
- v. Mediante comunicación electrónica de fecha 21 de mayo de 2014, RASAN reconoció que la falta de capacidad de levante de la grúa de la nave para izar el forklift no era responsabilidad de APM, solicitando la realización del procedimiento de desarme del montacargas a fin de realizar la descarga de la mercadería sin sobrecostos.



- vi. APM se negó a llevar a cabo lo solicitado por RASAN por las siguientes consideraciones:
- El giro del negocio de APM no es armar y desarmar equipamiento, constituyendo un gran riesgo para la seguridad de su personal realizar una acción como la sugerida, más aun si no había sido planificada.
- Los artículo 85 y 86 del Reglamento de Operaciones de APM señalan que antes y durante las operaciones de carga y descarga se deben de revisar las condiciones y elementos de seguridad y los equipos de manipulación de carga, ocurriendo que si APM encuentra que las condiciones de seguridad de la nave no son idóneas y representan riesgos de seguridad para la vida humana, se reservará el derecho de rechazar la atención de la nave.
- Desarmar un montacargas, izarlo, colocarlo dentro de la bodega de la nave y armarlo dentro de la misma para proceder con la descarga de cierta mercadería no es parte de un método estándar, seguro y eficiente, como lo señalan los lineamientos establecidos en el punto 3.1.1 del Reglamento de Operaciones de APM.
- Llevar a cabo una actividad como la descrita repercute en las operaciones de la Entidad Prestadora, en la medida que el tiempo que emplearía perjudicaría su eficiencia y productividad, así como, a los demás usuarios.
- vii. APM brindó a RASAN la alternativa de trasladar su buque al muelle 05 C debido a que en dicho amarradero se contaba con una grúa móvil con capacidad de levante de mayor peso, con la consecuente asunción por parte del usuario de los costos por los servicios correspondientes, sin embargo, RASAN respondió que dichos costos debían de ser asumidos por APM. Ante ello, APM indicó que no correspondía que asumieran la responsabilidad por el referido servicio adicional, en la medida que era una solicitud realizada por el usuario en vista de la necesidad de descargar la mercadería en dicho muelle debido a la ubicación y distribución de la mercancía que dificultaba su descarga con las grúas de la nave, problemática que resultaba totalmente atribuible a la nave.
- viii. Posteriormente, el 29 de mayo de 2014, RASAN solicitó que al término de la descarga en el muelle 02 A, la nave cambiara de amarradero al muelle 05 C a fin de realizarse la descarga de las bobinas de 22 y 24 TM, por lo que con fecha 31 de mayo de 2014, tramitó el segundo atraque de la nave mediante el envío de la Solicitud de Atraque y correo correspondiente a su Área de Tráfico.
- ix. De acuerdo a lo establecido en los artículos 14 y 19 del Reglamento de Operaciones de APM, al haber solicitado el segundo atraque de la nave, RASAN asumió la responsabilidad de realizar el pago por la prestación del servicio de Uso o Alquiler de Amarradero que brindaría APM, siendo una decisión adoptada de conformidad con la información poseída



respecto de las características de la descarga de su mercadería y sobre la cual APM no tenía responsabilidad alguna.

- x. Finalmente, agregó que APM no rechazó la atención de la nave arbitrariamente, sino por la imposibilidad de realizar la descarga, habiendo comunicado las condiciones de descarga de las bobinas de acero de 22 y 24 TM a RASAN con la debida anticipación en la reunión pre operativa sostenida con los consignatarios y agentes marítimos. Asimismo, la información a RASAN se corrobora con la comunicación electrónica de fecha 23 de mayo de 2014 enviada por su Área de Operaciones, en la cual el Plan de Trabajo de la nave señala expresamente lo siguiente:
- *"En la bodega 2 (Proa), vienen estibadas bobinas de + de 22 tons (no se puede ingresar elevador o/b puesto que los nuestros superan la capacidad de levante de la grúa que es de 30 tons).*
  - *De no continuar con la descarga de las bobinas en bodega 2, continuamos con la secuencia de descarga (H3 + H4 + H5) siempre que haya disponibilidad de espacio y equipos.*
  - *Para el manipuleo de bobinas es indispensable el uso de suplex por parte de nuestros elevadores".*

De lo expuesto, queda claro que RASAN tenía conocimiento de la forma en la que se desarrollarían las operaciones de descarga de la mercadería de la bodega N° 02 antes de que la nave Orange River comenzara operaciones el 27 de mayo de 2014.

- xi. De las comunicaciones electrónicas del 27 de mayo de 2014, esto es, durante las operaciones de descarga de la nave, el señor Octavio Chirinos (RASAN) señaló que las bobinas podrían ser descargadas sin utilizar montacargas, ante lo cual, APM consideró y le señaló que procederían con la descarga hasta que las condiciones de operatividad y seguridad lo permitieran.
- 4.- Con fecha 30 de julio de 2014, RASAN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N°1 bajo los siguientes argumentos:
- i. Como Agentes Marítimos, así como en calidad de coordinadores y supervisores nombrados por la empresa TRADI S.A. para la supervisión de la descarga de la nave, informaron a APM acerca del peso y la cantidad de toneladas que se transportaba, por lo que no fue una sorpresa para la Entidad Prestadora que la nave Orange River transportaba bobinas con un peso mayor a 20 TM.
  - ii. De acuerdo a su Contrato de Concesión, APM es la encargada de realizar la descarga de mercadería, por lo que debió de prever con anticipación las operaciones, el personal y la maquinaria necesaria para la referida operación, y no comunicar que era imposible efectuarla por falta de montacargas idóneo.





- iii. La Entidad Prestadora es quien conoce los espacios, metrajes y la maquinaria que se necesita para cada tipo de carga, por lo que conociendo que no contaba con el espacio suficiente o la maquinaria indispensable para brindar el servicio, no debió de esperar a que llegara la nave con la mercadería para no permitir la descarga. APM debería de comunicar a los usuarios cuáles son las operaciones que no pueden realizar, identificándolas y especificándolas.
- iv. Antes de la concesión, el procedimiento estándar era entendido por los usuarios como todo aquello que se realizaba sin inconvenientes y de forma segura y eficiente, ocurriendo actualmente, que APM no define adecuadamente ese concepto.
- v. La propuesta realizada por RASAN consistente en armar y desarmar un montacargas forma parte de las operaciones necesarias para atender una nave que no tiene los efectos que APM señala, en la medida que no representa ningún tipo de riesgo para el personal y la mercadería. El único efecto que hubiera tenido habría sido atender la carga.
- vi. No existe operación marítima que no implique un riesgo, lo que se requiere es disponer de procedimientos y efectuar operaciones bajo control, de forma que el riesgo se minimice y su valor tienda a cero, lo que se logra con procedimientos, entrenamiento y planificación de las operaciones que la Entidad Prestadora debería de implementar.
- vii. A pesar de que APM señala que la propuesta planteada por RASAN escapa del Servicio Estándar, ello no justifica que no se brinde el servicio de manera eficiente, por lo que si bien la Entidad Prestadora tiene limitaciones en cuanto al servicio que debe de brindar para cada tipo de carga, también debería de tener toda la maquinaria necesaria para cada servicio estándar o especial.
- viii. El usuario contrata el Servicio Estándar para su carga presumiendo que la Entidad Prestadora cuenta con el personal, implementos y maquinaria indispensable para poder brindarlo y ejecutar las operaciones correspondientes.
- ix. El usuario no tiene por qué soportar la falta de comunicación, el mal servicio y la ineficiencia de APM, ocurriendo que quien debería de asumir la responsabilidad y sobrecostos es la propia Entidad Prestadora.
- x. El artículo 86 del Reglamento de Operaciones al que hace alusión APM no resulta pertinente para el presente caso, en la medida que las condiciones de la nave y mercadería no resultaban riesgosas para la vida humana.
- xi. La decisión de rechazar la atención de la nave debió de comunicarse con el debido sustento y de manera motivada, sin embargo, después del arribo de la nave, no hubo



ninguna comunicación de APM al respecto; ocurriendo que fue después de la presentación del reclamo que la Entidad Prestadora se pronunció sobre el asunto.

- xii. APM debe de responsabilizarse de los hechos suscitados, en la medida que de acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de su Reglamento de Operaciones, es la encargada de planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones.
  - xiii. En la medida que la Entidad Prestadora aceptó ser contratada para brindar servicios que no puede cumplir por falta de inversión en maquinaria y cobra indebidamente por ello, incurre en una infracción tipificada en el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.
- 5.- El 20 de agosto de 2014, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente con la absolución del recurso de apelación presentado, reiterando los argumentos expuestos en la resolución impugnada que declaró infundado el reclamo presentado por RASAN y agregando lo siguiente:
- i. Las operaciones de descarga de las bobinas pertenecientes a TRADI S.A. no se realizaron en el muelle 02 A, no porque contaban con peso mayor a 20 TM, sino porque se encontraban ubicadas de forma tal que impedían que la grúa de la nave pudiera izarlas.
  - ii. Al tener conocimiento de la ubicación de las bobinas, mediante correo electrónico de fecha 23 de mayo de 2014, el Área de Carga General de APM comunicó con la debida anticipación (4 días antes del inicio de operaciones de la nave) a RASAN que no se ingresaría el montacargas a la bodega N° 2 de la nave para descargar las bobinas debido a que la referida maquinaria excedía la capacidad de izaje de la grúa de la nave, no resultando cierto el argumento presentado por la apelante referido a que recién al llegar la nave se les indicó que no se realizaría la descarga de las bobinas.
  - iii. RASAN conocía las condiciones en las cuales se iba a realizar la descarga de la mercadería y aun así consintió que las mismas se llevaran a cabo, por lo que con fecha 27 de mayo de 2014, APM le señaló que procederían con la descarga hasta que las condiciones de operatividad y seguridad así lo permitieran.
  - iv. Considerando lo establecido en su Reglamento de Operaciones, el Departamento de Operaciones de APM cuenta con procedimientos y entrenamiento necesario para realizar este tipo de operaciones ya preestablecidas, por lo que siendo diligentes en realizar la planeación de las operaciones con la debida antelación, no se permite que se incluyan prácticas inesperadas que puedan poner en riesgo la seguridad del personal y las operaciones.



- v. Debido a la necesidad de culminar las operaciones de descarga de la mercadería de la nave Orange River, APM planteó a RASAN la posibilidad de continuarlas en el muelle 05 C, propuesta que fue aceptada libremente por el usuario teniendo la opción de haberla rechazado. En ese sentido, habiendo solicitado sus servicios, APM tiene el derecho a recibir la contraprestación correspondiente por el servicio efectivamente brindado.
- 6.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, la audiencia de conciliación programada para el 28 de septiembre de 2016 no se llevó a cabo debido a la inasistencia de ambas partes. El 29 de septiembre de 2016 se realizó la audiencia de vista de la causa a la cual no asistieron las partes, quedando la causa al voto.
- 7.- El 4 de octubre de 2016, APM presentó un escrito con sus alegatos finales, en el cual reiteró los argumentos expuestos a lo largo del procedimiento y agregó lo siguiente:
- i.- El servicio de descarga fue efectivamente prestado y las operaciones se desarrollaron conforme a lo programado y con la mayor diligencia posible por parte de la Entidad Prestadora, habiéndose realizado bajo las condiciones de seguridad dispuestas hasta que resultó imposible continuar con la descarga de ciertas bobinas que por su ubicación, la grúa de la nave no era capaz de izar como correspondía.
  - ii.- La puesta en marcha de una solicitud como la de RASAN, referente al desarme de un montacargas a efectos de izarlo y colocarlo dentro de la bodega de la nave, comprende una evaluación previa de las condiciones de seguridad respecto del Terminal Portuario, del personal de APM designado para la atención de una determinada operación y de los recursos con los que se cuenta disponible.
  - iii.- Realizar una acción como la sugerida por la apelante constituye un enorme riesgo para la seguridad del personal de APM, en la medida que la ejecución de una operación riesgosa demanda una planificación detallada, así como la previa disposición de recursos humanos y materiales con determinadas características que permitan no sacrificar las medidas de seguridad adoptadas en una operación, procurándose en todo momento, no incumplir con ningún estándar de calidad durante su ejecución.
  - iv.- De acuerdo a lo estipulado en los artículos 85 y 86 del Reglamento de Operaciones de APM, existe un derecho de reserva de atención de determinadas naves a favor de la Entidad Prestadora, el cual se encuentra justificado por las condiciones de seguridad que previsiblemente se presentaran en la ejecución de la operación considerando sus condiciones.
  - v.- El artículo 19 del Reglamento antes señalado estipula que la solicitud de servicios por parte de los usuarios representa una declaración del conocimiento del contenido del referido Reglamento y un compromiso de su cumplimiento. Asimismo, por su



naturaleza, el Reglamento de Operaciones constituye una cláusula general de contratación, a la cual la apelante tuvo acceso de manera previa a la contratación del servicio, por lo que resulta obligada a su cumplimiento.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de APM
- ii.- Determinar si APM es responsable por los daños alegados por RASAN.

## III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 9.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que RASAN le imputa a APM por los daños sufridos como consecuencia de la mala prestación del servicio de descarga debido a que la Entidad Prestadora no contaba con la maquinaria suficiente, situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>2</sup> y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>3</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
- 10.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la

<sup>2</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias

"1.5.3 Materia de Reclamos

(...)1.5.3.3 Daños o pérdidas en perjuicio de los USUARIOS, provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de APM TERMINALS CALLAO S.A., vinculados con los servicios proporcionados por la entidad, y que derivan de la explotación de la INFRAESTRUCTURA".

<sup>3</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

d) Daños o pérdidas en perjuicios de los usuarios de acuerdo con los montos mínimos que establezca el Consejo Directivo, provocados por la negligencia, incompetencia o dolo de la Entidad Prestadora, sus funcionarios o dependientes (...)".

<sup>4</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias 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".

<sup>5</sup> Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

"3.1.2 Recurso de Apelación

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



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.

- 11.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
  - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a RASAN el 7 de julio de 2014.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo RASAN para interponer su recurso de apelación venció el 30 de julio de 2014.
  - iii.- RASAN apeló el 30 de julio de 2016, es decir, dentro del plazo legal.
- 12.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG<sup>6</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los presuntos daños ocasionados del usuario como consecuencia de la prestación deficiente de un servicio por parte de APM.
- 13.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

#### *Sobre las obligaciones y prerrogativas de la Entidad Prestadora*

- 14.- De acuerdo con el artículo 8.19 del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado peruano<sup>7</sup>, la desestiba (o descarga) y el manipuleo de la carga es responsabilidad de APM, sea que la brinde directamente o a través de terceros:

#### **"8.19.-SERVICIO ESTÁNDAR**

*Son aquellos servicios que, durante el periodo 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 (...) En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.*

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

<sup>6</sup> 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"*

<sup>7</sup> *Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuarios del Callao entre APM Terminals Callao S.A. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 21 de mayo de 2011.*



(...)

**b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**

*Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido en el Terminal Multipropósito*

(...)

*En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:*

- i) El servicio de descargue/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 verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
- v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y 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. (...)*

*[El subrayado es nuestro]*

- 15.- Por otro lado, APM, en virtud del contrato de concesión, tiene entre sus prerrogativas adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del mismo, entre ellas la de emitir sus políticas comerciales y operativas. Es así que el artículo 8.13 del referido contrato concesión establece lo siguiente:

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

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

- 16.- Como se desprende del párrafo anterior, APM no sólo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios sino además como la administradora del Terminal Portuario, habiendo establecido procedimientos debidamente determinados para la correcta atención de la mercancía de los usuarios. Dichos procedimientos se encuentran regulados en el Reglamento de Operaciones de APM, documento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional.



- 17.- Siendo ello así, resulta evidente que la Entidad Prestadora responde frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias.

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

- 18.- 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 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]

- 19.- 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 es nuestro]

- 20.- 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 cuente. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el

resultado previsto en el Contrato de Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado.<sup>8</sup>

- 21.- 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.
- 22.- En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurrido los hechos<sup>9</sup>, señala en su artículo 7 que "es responsabilidad de APM Terminals: planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión".
- 23.- En los artículos 54 y 56 del mencionado Reglamento de Operaciones se establece:

*"Artículo 54.- APM TERMINALS coordinará con los usuarios registrados ante el Terminal Portuario, la prestación de sus correspondientes servicios. Las empresas que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones"*

*Artículo 56.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del Terminal Portuario para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.*

*Contempla las siguientes acciones:*

- a.- Planear e impartir las disposiciones para el desarrollo de las operaciones.*
- b.- Evaluar la magnitud de cada operación, recursos necesarios, posibilidades de congestión y medidas a adoptarse.*
- c.- Planear la asignación de amarraderos.*
- d.- Programar al recepción y el despacho de la carga a través del sistema de citas".*

[El subrayado es nuestro]

- 24.- Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión y el Reglamento de Operaciones de APM establecen que es responsabilidad de la propia Entidad Prestadora realizar la planificación de las operaciones considerando los recursos del Terminal Portuario, planificación que incluye la adopción de medidas de acuerdo a la magnitud de la operación y recursos necesarios con lo que cuenta, así como la asignación de amarradero, ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora.

<sup>8</sup> Ver COGLIANESE, C and LAZER, D (2003) "Management-Based Regulation: Prescribing Private Management to Achieve Public Goals", *Law & Society Review*, Volume 37, Issue 4, pp. 691-730.

<sup>9</sup> Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG y sus modificatorias





- 25.- Cabe señalar que ese derecho no sólo lo ostenta el usuario cuando la Entidad Prestadora va a programar la prestación de un servicio, sino que también se extiende a toda la cadena logística portuaria en la que la Entidad Prestadora participa como proveedora.
- 26.- La realización adecuada y el conocimiento de dicho Plan de Operaciones es de suma importancia para los usuarios, toda vez que les permite efectuar un cálculo adecuado y certero sobre los tiempos y costos en los que tendrá que incurrir al realizar operaciones dentro de la cadena logística portuaria. Por tal razón, dicha planificación y su información resultaría útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y que les permitan maximizar sus beneficios, evitando así, incurrir en sobrecostos no esperados.
- 27.- En este orden de ideas, APM debe coordinar con los usuarios los pormenores de las operaciones portuarias, para que posteriormente, en ejercicio de la potestad de gestionar el terminal, determine la forma en que dichas operaciones serán llevadas a cabo, lo que deberá ser informado al usuario de manera oportuna, con la finalidad de que este último tome conocimiento del alcance del servicio que recibirá, así como de las obligaciones que como usuario debe asumir, entre ellas, el pago de tarifas o precios o en su defecto recargos.

#### Sobre la planificación de las operaciones de descarga

- 28.- Para el caso de la planificación de las operaciones se requiere que previamente se conozca el día y la hora en que la nave arribará al puerto, así como las características de la mercancía a descargarse y en general toda información que permita coordinar adecuadamente la prestación del servicio. Para poder conocer esta información se requiere la interacción conjunta entre el agente marítimo (representante de la nave) y la Entidad Prestadora.
- 29.- En ese sentido, de acuerdo con el artículo 37 del Reglamento de Operaciones de APM, en el caso de naves con carga general, el agente marítimo deberá comunicar, vía correo electrónico, el arribo de la nave con una anticipación no menor de (setenta y dos) 72 horas de acuerdo a lo siguiente:

*"Artículo 37º.-Naves de Carga General (Fraccionada, Granel Líquido, Granel Sólido y Rodante).*

*El Agente Marítimo de la nave deberá comunicar a la salida del puerto de embarque, o con una anticipación no menor de setenta y dos (72) horas, vía correo electrónico al Terminal Portuario, el arribo de su nave con indicación expresa de fecha y hora, calado, tipo de operación y carga, equipo especial requerido para la estiba e información preliminar y/o final de volúmenes, de acuerdo al punto "e" del Artículo 57º del presente reglamento. Para aquellas naves que tengan un tránsito menor a 72 horas se completará la información inmediatamente después del zarpe del puerto de procedencia."*

[El subrayado es nuestro]



- 30.- Asimismo, previo al arribo, de conformidad con el artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, el agente marítimo debe remitir a la Entidad Prestadora la siguiente información:

**Artículo 57º.- Previo al arribo de la nave:**

*El Agente Marítimo deberá presentar a APM TERMINALS, los siguientes documentos:*

*a. Solicitud de número de manifiesto, adjuntando "Hoja de características de la nave" (Ship's Particular) y Certificado Internacional de Arqueo de la nave.*

*b. Solicitud de atraque, indicando la fecha de llegada y operaciones de la nave en su primer arribo o cuando sea actualizado y la Hoja de Características de la nave (Ship's Particular), con una anticipación no mayor a setenta y dos (72) horas previo al arribo (...)*

[El subrayado es nuestro]

- 31.- En relación a la carga en general, la cual incluye la carga fraccionada, entre ellas bobinas, el inciso e) del referido artículo del Reglamento de Operaciones de APM ha establecido lo siguiente:

**"e. Naves que transportan carga general:**

*Los Agentes Marítimos deberán presentar setenta y dos (72) horas previas al tiempo estimado de arribo de la nave, la siguiente documentación.*

*(...)*

*a. Plano de estiba segregando por tipo de carga y B/L consignado por bodega.*

*(...)*

*f. El tipo y la capacidad de los materiales de izaje con los que se deberá trabajar.*

*(...)"*

[El subrayado es nuestro]

- 32.- Como se desprende de dichas normas, el agente marítimo tiene la obligación de comunicar a la Entidad Prestadora la información referente al tipo de operación, la carga, las características de la nave y la maquinaria a emplearse para efectuar el servicio contratado.

- 33.- Una vez que cuenta con toda la información mencionada, APM procede a efectuar la asignación de amarraderos y muelles, tal como lo establece el artículo 56 y 61 del Reglamento de Operaciones antes referido:

*"Artículo 56.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del Terminal Portuario para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.*

*Contempla las siguientes acciones: (...)*

*f. Planear la asignación de amarraderos (...)*

*Artículo 61.- APM TERMINALS es responsable de:*



(...)

61.3.- *Establecer prioridad y programar el ingreso, permanencia y salida del Terminal Portuario, de acuerdo a las prioridades de atraque y desatraque antes mencionadas, transmitiendo esta información a la APN".*

[El subrayado es nuestro]

- 34.- En tal sentido, a partir de la información remitida por el agente marítimo, APM asigna los amarraderos y muelles, determina la prioridad de atención, así como las horas de ingreso, permanencia y salida de las naves en el puerto. En otras palabras, con dicha información se determina el muelle al que la nave será asignada, el amarradero correspondiente, la hora aproximada de arribo - ETA<sup>10</sup>, la hora aproximada de ingreso a muelle - ETB<sup>11</sup> y la hora aproximada de salida de la nave - ETD<sup>12</sup>.

### Respecto de la probanza de los daños

- 35.- Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios<sup>13</sup> (en adelante, RUTAP) establece lo siguiente:

#### **"Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-**

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

(...)

#### **j) Derecho a la reparación de daños.**

*Los Usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras.*

*En los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto de los daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.*

#### **Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora**

*Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:*

(...)

- b) *En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.*

(...)

- d) *En la medida que el contrato de concesión o las normas legales vigentes lo prevean, contratar seguros contra accidentes y otros. Además las Entidades Prestadoras deberán reparar los daños a los usuarios, y a sus bienes, en la medida que resulten responsables, de conformidad con lo previsto en el Código Civil y el Código de Protección y Defensa del Consumidor, en lo que resulte pertinente".*

<sup>10</sup> ETA.- Estimated Time of Arrival / Hora estimada de llegada.

<sup>11</sup> ETB.- Estimated Time of Berthing / Hora estimada de amarre.

<sup>12</sup> ETD.- Estimated Time of Departure / Hora estimada de partida.

<sup>13</sup> Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2013-CD-OSITRAN

36.- De lo citado se tiene que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados, es un derecho reconocido a estos y una obligación de la Entidad Prestadora.

37.- Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial nos remite a las reglas establecidas en el Código Civil

38.- Al respecto, el artículo 1321 del Código Civil señala lo siguiente:

*"Artículo 1321. - Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve.*

*El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.*

*Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída".*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

39.- Como se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por los daños y perjuicios, en la medida que sean consecuencia inmediata y directa de la inejecución de una obligación, o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

40.- Sin embargo, el artículo 1331 del Código Civil prescribe que *"la prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inejecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso"*. En tal sentido, en el presente caso RASAN, a efectos de determinar que APM no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, debió de probar los daños producidos por la Entidad Prestadora.

41.- Lo señalado precedentemente resulta acorde a lo estipulado en el artículo 196 del Código Procesal Civil (en adelante, CPC), que establece 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<sup>14</sup>.

42.- Es preciso recordar que los elementos de la responsabilidad contractual son el hecho generador del daño, en este caso el incumplimiento de una obligación o su cumplimiento defectuoso o tardío (que puede haberse presentado por dolo o culpa), el nexo causal entre el hecho y el daño, y finalmente el daño. Al respecto, con un poco más de detalle, Juan Espinoza Espinoza señala

<sup>14</sup>Código Procesal Civil  
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.



que los elementos constitutivos de la responsabilidad civil (contractual o extracontractual) son<sup>45</sup>:

- La imputabilidad: la capacidad que tiene el sujeto para hacerse responsable civilmente por los daños que ocasiona.
  - La ilicitud o antijuridicidad: la constatación que el daño causado no está permitido por el ordenamiento jurídico.
  - El factor de atribución: el supuesto justificante de la atribución de responsabilidad del sujeto.
  - El nexa causal: la vinculación entre el evento lesivo y el daño producido.
  - El daño, que comprende las consecuencias negativas derivadas de la lesión de un bien jurídico tutelado.
- 43.- En el caso bajo análisis, RASAN solicitó la prestación del servicio estándar de descarga para la mercancía transportada en la nave ORANGE RIVER, habiendo presentado a APM la documentación completa para realizar tal operación, incluyendo el B/L ORJT20 que consignaba la mercadería de su cliente TRADI S.A. consistente en bobinas de 22 y 24 TM.
- 44.- Como lo afirman las partes, a fin de descargar la referida mercadería, se requería de un montacargas que movilizara la carga que se encontraba debajo de los "wines" de la nave, sin embargo, el único montacargas con capacidad para el trabajo del cual disponía APM pesaba 35 TM, por lo que no podía ser izado por la grúa de la nave cuya capacidad de izaje era de 30 TM.
- 45.- Ante dicha situación, RASAN solicitó que APM realizara el procedimiento de desmontaje de su montacargas a fin de que pudiera ser izado por la grúa de la nave y en consecuencia, llevar a cabo el procedimiento de descarga contratado, o que de lo contrario, se hiciera responsable de los costos que generara el cambio de muelle de la nave Orange River, en la medida que el referido servicio se recibiría debido a que la Entidad Prestadora no contaba con la maquinaria necesaria para realizar la descarga de su mercadería en el primer muelle en el cual atracó.
- 46.- Por su parte, APM sostuvo que el procedimiento de desmontaje de montacargas solicitado no podía ser implementado debido a que no resultaba parte del servicio estándar que estaba obligada a brindar, agregando que ello atentaba contra la seguridad de las operaciones y de su personal. En cuanto a la solicitud de asumir el costo del cambio de muelle, señaló que no les correspondía atribuirse tal responsabilidad en la medida que se trataba de una solicitud realizada por el propio usuario y por la cual debía de realizar el pago correspondiente.
- 47.- Al respecto, cabe señalar que aun cuando en su escrito de reclamo la apelante solicitó que APM accediera a realizar el procedimiento de desmontaje del montacargas de la Entidad Prestadora a fin de izarlo en dos partes sobre la nave y realizar la descarga de su mercadería; en su recurso

<sup>45</sup> ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil" Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú.





de apelación indicó que en la medida que dicha petición no fue efectuada debido a la negativa de APM, viéndose en la necesidad de requerir el cambio de muelle a fin de poder concluir con la descarga de su mercadería, correspondía que APM se hiciera responsable por la prestación de dicho servicio.

- 48.- Como se desprende de los antecedentes, como Agente Marítimo, y en su calidad de coordinador y supervisor nombrado por la empresa TRADI S.A., RASAN contrató el servicio de descarga de APM para la mercancía transportada en la nave Orange River, consistente en bobinas de acero.
- 49.- El inciso e) del artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, establece que el Agente Marítimo es el encargado de transmitir la información correspondiente a la Entidad Prestadora, a fin de que esta pueda proceder a realizar la programación o plan de descarga de la nave. La información a comunicarse incluye aspectos como el tipo de operación y carga, la hoja de características de la nave, el plano de estiba segregado por tipo de carga y B/L consignado por bodega, y el tipo y capacidad de los materiales de izaje con los que se deberá trabajar.
- 50.- A través de la Resolución N° 1, APM ha reconocido que RASAN efectivamente cumplió con comunicar toda esa información, dentro de la cual se encontraba la referente a las bobinas de 22 y 24 TM de propiedad de TRADI S.A. Como ejemplo de tal reconocimiento se encuentra la remisión que hizo al correo electrónico de fecha 23 de mayo de 2014 cuyo asunto refiere "MN ORANGE RIVER – PLAN DE DESCARGA", y mediante el cual el Área de Operaciones de APM comunicó lo siguiente:
- "Consideraciones a la descarga  
(...)  
2.- En la bodega 2 (proa), vienen estibadas bobinas de + de 22 tons (no se puede ingresar elevador o/b puesto que los nuestros superan la capacidad de levante de la grúa que es de 30 tons).  
(...)"
- 51.- Con la recepción de dicha información por parte del usuario y de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 de su Reglamento de Operaciones, APM procede a efectuar la asignación de amarraderos y muelles para cada nave considerando las características de esta, de la carga que transporta, de sus propias instalaciones y de la maquinaria con la que cuenta para su atención.
- 52.- En la Resolución N° 1, APM ha señalado que programó el atraque de la nave Orange River en el muelle 02 A, lugar donde se evidencia que no se podía concretar la descarga de las bobinas de 22 y 24 TM debido a que la maquinaria con la que contaba no podía ser izada por la grúa de la nave para realizar la operación; señalando y reconociendo la Entidad Prestadora que sí contaba con la infraestructura y equipamiento suficiente en el muelle 05 C, en la medida que este contaba con una grúa móvil con la capacidad de levante de mayor peso, la cual podía llevar



a cabo la operación de descarga de las referidas bobinas, debiéndose realizar un segundo atraque de la nave para tales efectos.

- 53.- Al respecto, cabe recordar que APM, en virtud de la cláusula 8.13 del contrato de concesión, tiene entre sus prerrogativas adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del mismo, entre ellas la de emitir sus políticas comerciales y operativas, por lo que no sólo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios sino además como la administradora del Terminal Portuario, habiendo establecido en su Reglamento de Operaciones procedimientos debidamente determinados para la correcta atención de la mercancía de los usuarios.
- 54.- Asimismo, APM como administradora del terminal, debe de destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesarios de manera autónoma; entregándole el Contrato de Concesión en sus cláusulas 8.1 y 8.2 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.
- 55.- En ese contexto, el Contrato de Concesión y el Reglamento de Operaciones de APM establecen que es responsabilidad de la propia Entidad Prestadora realizar la planificación de las operaciones considerando los recursos con los que cuenta el Terminal Portuario, planificación que incluye la adopción de medidas de acuerdo a la magnitud de la operación y los recursos necesarios, así como también la asignación de amarradero; ello a través del Plan de Operaciones que elabora la Entidad Prestadora, respondiendo frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias.
- 56.- En el presente caso, como se aprecia, pese a que resulta responsabilidad de APM realizar la Programación de Amarraderos de acuerdo a la información brindada por el Agente Marítimo referente a la nave Orange River, la Entidad Prestadora designó a RASAN un muelle que no estaba en capacidad de atenderla y tampoco permitía descargar la totalidad de la mercadería que transportaba, aun cuando existía otro muelle que si podía llevar a cabo la operación.
- 57.- Consecuentemente, corresponde que APM asuma la responsabilidad por los costos generados por el segundo atraque realizado por RASAN, en la medida que era obligación de la Entidad Prestadora programar desde un principio el atraque de la nave Orange River en un muelle y amarradero con suficiente capacidad de atenderla y le proporcionara el equipamiento necesario para cumplir con la obligación asumida.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 60 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>16</sup>;

<sup>16</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/529-2014, por APM TERMINALS CALLAO S.A.; y en consecuencia, **DECLARAR FUNDADO** el reclamo presentado por RASAN S.A. contra la Entidad Prestadora en el expediente N°APMTC/CL/529-2014 respecto de los costos o daños generados a consecuencia de la mala prestación del servicio de descarga de la mercadería transportada en la nave ORANGE RIVER, cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios<sup>37</sup>.

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

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

**CUARTO.-DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

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

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**

Vicepresidenta

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

<sup>37</sup> Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- a) Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- b) Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- c) Integrar la resolución apelada;
- d) Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda."

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa. Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia. (...)"

<sup>38</sup> Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria: (...)

- b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.