



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS

Organismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público

EXPEDIENTES N° 17, 19 y 25-2016

RESOLUCIÓN N° 2

EXPEDIENTES N° : 17, 19 y 25-2016-TSC-OSITRAN

APELANTE : AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTOS APELADOS : Resoluciones N° 1 emitidas en los expedientes  
N° APMTC/CL/850-2015, APMTC/CL/851-2015,  
APMTC/CL/855-2015 y APMTC/CL/972-2015

## RESOLUCIÓN N° 2

Lima, 25 de mayo de 2016

**SUMILLA:** *Si no se acredita el servicio defectuoso imputado a la Entidad Prestadora ni los presuntos daños invocados por el usuario, entonces no es posible amparar el reclamo.*

### VISTOS:

Los expedientes N° 17-2016-TSC-OSITRAN, 19-2016-TSC-OSITRAN y 25-2016-TSC-OSITRAN (en adelante, los expedientes 17, 19 y 25), relacionados con los recursos de apelación interpuestos por AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A. (en lo sucesivo, TRANSOCEANIC o la apelante) contra las Resoluciones N° 1 emitidas en los expedientes N° APMTC/CL/850-2015, APMTC/CL/851-2015, APMTC/CL/855-2015 y APMTC/CL/972-2015 (en adelante, las resoluciones), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en lo sucesivo, APM o la Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 20 y 22 de octubre de 2015; y, 03 de noviembre de 2015, TRANSOCEANIC presentó reclamos formales (expedientes N° APMTC/CL/850-2015, APMTC/CL/851-2015, APMTC/CL/855-2015 y APMTC/CL/972-2015), responsabilizando a APM por los daños ocasionados a la mercadería de propiedad de sus clientes GALVANIZADORA PERUANA S.A. (en adelante, GALPERSA) y TUBOS y PERFILES METALICOS S.A. (TUPEMESA), consistente en productos de acero de acuerdo al siguiente detalle:
  - Expedientes N° 17-2016-TSC y 19-2016-TSC-OSITRAN: Nave "Almasi", BL N° JTCA18, productos de acero, lote total de 8,348 bultos, con un peso global de 29,148, 303.00 TM, según manifiesto N° 118-2015-2580.

- Expediente N° 25-2016-TSC: Nave "Ocean Paradise", BL N° OP537BAYCLL001, productos de acero, lote total de 4,185 bultos, con un peso global de 12,129, 696.00 TM, según manifiesto N° 118-2015-2237.

Al respecto indicó que la mercadería de sus clientes habría sido dañada como consecuencia de un mal servicio prestado por APM, argumentando lo siguiente:

- i. Su representada fue designada por las empresas PRECOR y TUPEMESA, a fin de que realizara la supervisión de la descarga de productos de acero que arribaron en las naves Almasi y Ocean Paradise el 05 de octubre de 2015.
- ii. Con fechas 11, 14 y 16 de octubre de 2016, presentó las Hojas de Reclamación N° 000771 (expediente APMTC/CL/972-2015), 000778 (expediente APMTC/CL/850-2015), 000779 (expediente APMTC/CL/851-2015) y 000783 (expediente APMTC/CL/855-2015), en los cuales señaló que al momento de la descarga de la mercadería, su personal advirtió que parte de la mercancía se encontraba dañada. Las referidas Hojas de Reclamación se presentaron como medio de constancia de los hechos ocurridos.
- iii. Es responsabilidad de APM custodiar, preservar y realizar las operaciones logísticas de manera adecuada a fin de no menoscabar el estado de la mercadería de los usuarios. En ese sentido, la Entidad Prestadora no puede arrumar la carga sin ningún tipo de cuidado, más aún si se tiene en cuenta que los productos de acero pueden ser sensibles a las abolladuras, golpes o aplastamientos.
- iv. En ese sentido, APM es la responsable de tener lista, ordenada y en buen estado la carga de los usuarios, para que en el momento en que se haga el retiro de la mercancía no se presenten inconvenientes que puedan dañarla.
- v. El motivo principal para la presentación de las Hojas de Reclamación es el de informar y constatar que la carga del usuario se encontraba dañada. Añadió que existió demora en el levante y despacho de las mercancías, al tener que clasificar y ordenar los atados de acero para adecuar el arrumaje y retiro de la mercadería.
- vi. Asimismo, indicó que APM está en la obligación de invertir en maquinaria con la finalidad de brindar un mejor servicio a los usuarios y que no se generen perjuicios en contra de estos o sobrecostos que deban ser pagados por el consignatario.
- vii. En tal sentido, manifiesta su disconformidad por el perjuicio ocasionado a la carga de su cliente como consecuencia de una negligencia de APM, debiendo hacerse responsable por los daños ocasionados.
- viii. Finalmente indicó que en el expediente N° 19-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015) cumplió con realizar una comunicación oportuna de los hechos a APM a través del correo electrónico de

fecha 16 de octubre de 2015, dirigido a la Srta. Catherine Rinkel, en la cual se informó que la carga de sus clientes se encontraba dañada producto de una mala manipulación al momento de su arrumaje, solicitándose que se realizaran las coordinaciones pertinentes a fin de emitir el reporte por los daños a la carga correspondiente. Asimismo, se adjuntó copia de fotografías de la carga, a fin de demostrar el estado en el que se estaba recibiendo.

2.- Mediante Resoluciones N° 1, emitidas en los expedientes APMTC/CL/850-2015 (en segunda instancia expediente 17-2016-TSC), APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015 (en segunda instancia expediente 19-2016-TSC) y APMTC/CL/972-2015 (en segunda instancia expediente 25-2016-TSC), notificadas el 30 de noviembre de 2015, 07 y 15 de diciembre de 2015, respectivamente; APM resolvió los reclamos presentados por TRANSOCEANIC declarándolos infundados, de acuerdo con los siguientes argumentos:

- i. En los casos materia de análisis, correspondía dilucidar la responsabilidad de la Entidad Prestadora respecto de los daños presentes en la mercadería, a efectos de lo cual, resulta necesario determinar si la reclamante ha probado fehacientemente que dichos daños fueron ocasionados por operarios de APM o durante el desarrollo de las operaciones en el terminal portuario de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1321 del Código Civil.
- ii. De conformidad con lo establecido en el artículo 13 del Reglamento de Operaciones de APM, los daños a las naves, carga y equipos deben ser reportados al Gerente de Turno de manera inmediata, a fin de llevar a cabo las investigaciones y determinar responsabilidades, lo que no fue realizado por la reclamante o sus representantes durante el desarrollo de las operaciones de descarga de la mercadería materia de reclamo.
- iii. Asimismo, de acuerdo con el artículo 1331 del Código Civil, la prueba de los daños y perjuicios así como su cuantía, corresponde al perjudicado, lo que ha sido confirmado por la Resolución Final N° 025-2012-TSC-OSITRAN, según la cual, si no se acredita el daño producido por el mal servicio brindado por la Entidad Prestadora, no resulta posible declarar la responsabilidad de esta.
- iv. Adicionalmente, indicó que de acuerdo lo señalado en el artículo 55 del subcapítulo I del Capítulo VII del Reglamento de Operaciones, las comunicaciones entre los usuarios y APM se realizan vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Al respecto el referido artículo dispone lo siguiente:

*"Artículo 55.- Las comunicaciones entre los usuarios y APM TERMINASL se realizan vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Las comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a las naves, operaciones de embarque y descarga de mercadería, movilización de carga, almacenaje, transporte, disposiciones especiales y de seguridad para mercancía peligrosa, así como cualquier otro requerimiento de los usuarios."*





- v. En tal sentido, indicó que la Hoja del Libro de Reclamaciones no es un documento que se dirija directamente al Gerente de Turno ni de una solución inmediata, sino que es una vía de interposición de reclamo que de acuerdo al Reglamento de Operaciones, forma parte de un procedimiento administrativo para lo cual debe de cumplirse con una serie de requisitos existiendo un plazo de respuesta.
- vi. En cuanto al argumento de la apelante referido a que es responsabilidad de APM tener lista y ordenada la carga para el momento en que el usuario la recoja, indicó que muchas veces se ha comprobado y así ha sido reconocido por sus representantes en las reuniones sostenidas con el área comercial, que la mercadería llega mezclada por una mala condición en la estiba, responsabilidad que corresponde al puerto de origen. Asimismo, también se ha discutido el hecho de que a veces no se logra identificar qué mercadería corresponde a qué consignatario debido a que el método usado para reconocer el mismo no es el más adecuado.
- vii. Adicionalmente, indicó que del BL N° JTCA18 correspondiente al expediente APMTC/CL/850-2015 (en segunda instancia 17-2016-TSC-OSITRAN) y a los expedientes APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015 (en segunda instancia 19-2016-TSC-OSITRAN), todos ellos relacionados con la nave Almasi de manifiesto N° 2015-2580, así como de la sección de observaciones de las Notas de Tarja relacionadas con la autorización N° 54219, expediente APMTC/CL/850-2015 (expedientes 17-2016-TSC-OSITRAN) y APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015 (19-2016-TSC-OSITRAN), se aprecia que la mercadería llegó dañada de origen, habiéndose presentado incluso los respectivos Protestos Informativos N° P-OPS-0115/2015 y P-OPS-0111/2015, documentos que respaldan la condición en la que arribó la mercadería.
- viii. Asimismo, indicó que del BL N° OP537BAYCLL001 correspondiente al expediente APMTC/CL/972-2015 (en segunda instancia 25-2016-TSC-OSITRAN) relacionado con la nave Ocean Paradise, y de la sección de observaciones de las Notas de Tarja, relacionados con la autorización N° 54223 (expediente 25-2016-TSC-OSITRAN), se aprecia que la mercadería llegó dañada de origen, motivo por el cual quedaba comprobado que los daños que presentó la mercadería no son atribuibles a APM, sino que corresponden a daños de origen o a daños ocasionados durante la travesía.
- ix. En cuanto al expediente APMTC/CL/850-2015 (17-2016-TSC-OSITRAN), refiere que en el Protesto Informativo N° P-OPS-0115/2015 se informa que en la bodega # 5 "se ha identificado barras de acero y huacales con una mala estiba de origen, situación que condiciona la ejecución de descarga y doble manipulación de la carga a bordo", por lo cual se eximen de cualquier responsabilidad.
- x. En lo que se refiere al expediente APMTC/CL/972-2015 (19-2016-TSC-OSITRAN), refiere que en el Protesto Informativo N° P-OPS-0111/2015 se informó que en la

- bodega # 5 de la nave "se ha identificado carga mal estibada en los mamparos, esto proviene de puerto de origen, esta carga se encuentra con daños de origen corresponde a huacales galvanizados" eximiéndose de cualquier responsabilidad.
- xi. Asimismo, para ambos expedientes, adjuntó Notas de Tarja y Órdenes de Despacho asociados con la autorización N° 54219 donde en algunos casos se puede apreciar que la mercadería llegó dañada de origen. Respecto a las Notas de Tarja y las Órdenes de Despacho en los que no se indicó que los daños eran de origen, afirmó que existen Protestos Informativos que evidencian que la mercadería arribó el mal estado al terminal, lo que los exime de responsabilidad por los daños reclamados y considerando que no se realizó inspección conjunta en el momento de ocurridos o notados los hechos, no es posible responsabilizar a APM por los daños que presentaría la mercadería.
- xii. Finalmente, en relación al expediente APMTC/CL/972-2015 (25-2016-TSC-OSITRAN), refiere que en cuatro Notas de Tarja (0359478, 0359475, 0359477 y 0359473) y Ordenes de Despacho asociadas a la autorización N° 54223 del BL OP537BAYCLL001, se puede apreciar en las observaciones que los daños que presenta la mercadería son "de origen", motivo por el cual queda comprobado que los daños que presentó la mercadería no son atribuibles a APM, sino que corresponden a daños de origen o a daños ocasionados durante la travesía.
- xiii. En tal sentido, considera que TRANSOCEANIC no ha demostrado que los daños en la carga reclamados en dichos expedientes sean consecuencia de un mal servicio prestado por su representada.
- 3.- Con fecha 21 y 28 de diciembre de 2015, y 05 de enero de 2016, TRANSOCEANIC interpuso recursos de apelación contra las Resoluciones N° 1 emitidas en los expedientes APMTC/CL/850-2015 (17-2016-TSC-OSITRAN), expedientes APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015 (19-2016-TSC-OSITRAN) y expediente APMTC/CL/972-2015 (25-2016-TSC-OSITRAN), reiterando los argumentos de sus escritos de reclamo agregando lo siguiente:
- i.- APM viene exigiendo que el usuario realice una comunicación inmediata de los hechos a fin de constatar el daño sin que en algún momento haya determinado cuál es el procedimiento que correspondería implementar como concesionario, más allá de recibir algún reclamo por parte del usuario, es decir, no se ha definido un procedimiento regular que deba seguir APM en los supuestos de daño a la carga.
- ii.- Con relación al expediente N° APMTC/CL/972-2015 (25-2016-TSC-OSITRAN), APM señaló que TRANSOCEANIC no ha cumplido con presentar ninguna documentación que acredite que cumplió con reportar el daño de manera inmediata, lo que no resulta cierto toda vez que su representada presentó la Hoja de Reclamación N° 000771 y 00072, siendo la Hoja de Reclamación el documento mediante el cual se deja constancia de un hecho de forma instantánea.



- iii.- El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público OSITRAN establece que para dejar constancia de los hechos reclamados puede presentarse una prueba inmediata, como es la Hoja de Reclamación, la cual los faculta a contradecir y rechazar cualquier argumento que busque evadir el perjuicio ocasionado, por causas imputables a la Entidad Prestadora.
- iv.- Respecto de los expedientes N° APMTC/CL/850-2015 (17-2016-TSC-OSITRAN) y expedientes N° APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015 (19-2016-TSC-OSITRAN), refiere que en la Nota de Tarja N° 0359269 se detalla 01 atado sin embalaje y en las Ordenes de Despacho N° 003821 se indicó 1 atado dañado, y en la N° 003878, 11 atados con embalaje dañado y suncho roto.
- v.- Asimismo, del expediente N° APMTC/CL/972-2015 (25-2016-TSC-OSITRAN) refieren que en la Orden de Despacho N° 002375 se deja constancia de la entrega de 01 bobina con protector dañado, lo que constituye un daño a la carga.
- 4.- El 13 y 26 de enero de 2016, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), los expedientes N° APMTC/CL/850-2015, APMTC/CL/851-2015, APMTC/CL/855-2015 y APMTC/CL/972-2015 y la absolución de los recursos de apelación presentados, reiterando los argumentos expuestos en las resoluciones impugnadas.
- 5.- Mediante Resolución N° 1 del 12 de abril de 2016, el TSC resolvió acumular los expedientes en segunda instancia N° 17-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/850-2015), 19-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2014) y 25-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/972-2015).
- 6.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico (e), la audiencia de conciliación programada para el 14 de abril de 2016 no se llevó a cabo debido a la inasistencia de las partes. El 15 de abril de 2016 se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de ambas partes, quedando la causa al voto.
- 7.- En el informe oral, el representante de TRANSOCEANIC alegó lo siguiente:
- En la Ley General de Aduanas (en adelante "LGA") se establece la responsabilidad de los operadores con el Estado, específicamente con ADUANAS, detallándose que dentro de las obligaciones que tiene que cumplir el naviero, se incluye el reportar los faltantes o pérdidas respecto de la mercadería.
  - La nota de tarja que se recoge de la praxis portuaria y que se detalla en la LGA, establece la relación entre el Estado y los operadores; siendo un documento que acredita el traslado de la responsabilidad sobre las mercancías.

- iii. En la LGA se establece la definición, emisión y transmisión de la responsabilidad del transportista internacional, la cual realiza a través del agente marítimo, quién debe de comunicar al Estado sobre las condiciones en las cuales entrega la carga al puerto, indicándole al Estado que desembarcará cierto número de mercancías con determinado peso, salvando su responsabilidad como naviero.
- iv. Discrepan con la posición del concesionario y del Tribunal, pues las resoluciones que se han emitido consideran como medio probatorio la nota de tarja que el puerto genera al consignatario y que es emitida en la balanza cuando el concesionario entrega la mercadería; la misma que difiere de la nota de tarja emitida por la nave.
- v. En la nota de tarja que está en la página web de aduanas, se detallan los daños, en la medida que si al momento del arribo de la nave hay daño, el naviero debe hacer el inventario correspondiente y declarar que la mercancía está en mal estado.
- vi. En caso exista daño de origen, el agente de estiba debe protestar la nave, dejando como constancia que antes del inicio de operaciones la mercadería ya estaba dañada; entendiéndose que si la nave no se protesta, la mercadería contenida en ella se encuentra en buen estado.

8.- En el informe oral, APM alegó lo siguiente:

- i. En el caso de los expedientes N° 17-2016-TSC-OSITRAN y 19-2016-TSC-OSITRAN, se han presentado los respectivos Protestos Informativos en los cuales se hace referencia a la mala estiba y los problemas con los que había arribado la carga.
- ii. En las Notas de Tarja emitidas por APM se deja constancia de que la mercadería llegó con el embalaje dañado. Dichas Notas de Tarja se basan en los procedimientos de APM y son emitidas antes de que se lleve a cabo la descarga de la mercadería.
- iii. Las Notas de Tarja presentadas en el expediente cuentan con la firma del estibador que la genera y adicionalmente cuentan con la firma del Agente de Aduana.

9.- Con fecha 25 de abril de 2016, TRANSOCEANIC presentó alegatos finales, reiterando los argumentos precedentemente y añadiendo lo siguiente:

- i. Una vez recibida la carga, el personal de TRANSOCEANIC encargado de recibirla, comunica de manera inmediata del hecho ocurrido a APM, siendo ese el momento en que éste acepta estar realizando la entrega de la carga con

daños; prueba de lo cual están las notas de tarja y órdenes de despacho emitidas y firmadas por el personal del terminal portuario.

- ii. En ese sentido, resulta es claro que APM acepta que hace entrega de mercancías dañadas sin especificar si son de origen o no.
- iii. El protesto informativo que presenta APM cuenta con el sello de recibido por la nave, siendo emitido con posterioridad al día del reclamo, de modo que no se puede tener certeza de que la carga llegó como se detalla en el Protesto Informativo, en la medida que dicho documento debió presentarse con anterioridad al reclamo formulado por TRANSOCEANIC.
- iv. Según el propio Reglamento de APM, la nota de tarja aduanera es el documento que acredita la entrega de la carga al puerto, debiendo de ser elaborada y transmitida por el transportista internacional. En ella se debe especificar si la mercancía se encuentra en buen o mal estado; siendo dicho documento público. Asimismo, se debe exhibir la nota de verificación electrónica en la cual se registran las operaciones de descarga, así como el protesto contra la nave por entregar mercancías con daño o deterioro.
- v. Con todos esos medios probatorios se puede conocer si la carga fue entregada con o sin daños al puerto, y si APM es responsable.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 10.- 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 TRANSOCEANIC.

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

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

- 11.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TRANSOCEANIC le imputa a APM por los daños a la carga de sus clientes, situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>1</sup> y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de

<sup>1</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias

<sup>1</sup> "1.5.3 Materia de Reclamos"

Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>2</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>3</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 12.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>4</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, 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.
- 13.- Al respecto, de una revisión de los expedientes administrativos, se advierte lo siguiente:
- i.- Las Resoluciones N° 1 de los expedientes N° APMTC/CL/850-2015 (17-2016-TSC-OSITRAN); APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2014 (19-2016-TSC-OSITRAN); y APMTC/CL/972-2015 (25-2016-TSC-OSITRAN) fueron notificadas a TRANSOCEANIC el 30 de noviembre, 07 y 15 de diciembre de 2015, respectivamente.

(...)

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>2</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>3</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>4</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.*

*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".*

- ii.- Los plazos máximos que tuvo TRANSOCEANIC para interponer sus recursos de apelación vencieron el 22 y 30 de diciembre de 2015, y 07 de enero de 2016, respectivamente.
  - iii.- TRANSOCEANIC apeló el 21 y 28 de diciembre de 2015, y 05 de enero de 2016, respectivamente, es decir, dentro del plazo legal.
- 14.- De otro lado, los recursos de apelación cumplen con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG<sup>5</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los daños al usuario como consecuencia de la prestación deficiente de un servicio por parte de APM.
- 15.- Verificándose que los recursos de apelación cumplen 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*

- 16.- De acuerdo con el artículo 8.19 del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado peruano<sup>6</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.*

*(...)*

#### **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*

<sup>5</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>6</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 11 de mayo de 2011.

(...)

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

- 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 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]

17.- 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".

18.- 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.

19.- 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, así como por la integridad de las mercancías de los usuarios.

### **Respecto de la probanza de los daños**

20.- Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios<sup>7</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".*

21.- 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.

22.- 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.

23.- 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.*

<sup>7</sup> Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN

*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]

- 24.- 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.
- 25.- Es importante precisar que al estar APM obligada a brindar el servicio estándar, tiene el deber de guardar la diligencia debida con las mercancías que manipule dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean entregadas a sus destinatarios en las mismas condiciones en las que fueron recibidas.
- 26.- 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 TRANSOCEANIC, a efectos de determinar que APM no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, debió de probar que los daños se produjeron en el Terminal Portuario.
- 27.- 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>8</sup>.
- 28.- 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 que los elementos constitutivos de la responsabilidad civil (contractual o extracontractual) son<sup>9</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.

<sup>8</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.*

<sup>9</sup> ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil". Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú.

- El factor de atribución: el supuesto justificante de la atribución de responsabilidad del sujeto.
- El nexo 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.

29.- En primer lugar, la apelante señala haber adjuntado como medios probatorios de los daños alegados, las Hojas de Reclamación N° 000778, 000779, 000783, 000771 y 000772<sup>10</sup>, a fin de demostrar los daños a la mercadería de sus clientes Galvanizadora Peruana S.A. (GALPERSA) y Tubos y Perfiles Metálicos S.A. (TUPEMESA); sin embargo, cabe señalar que dentro del procedimiento de reclamo, las Hojas de Reclamaciones son documentos que facilitan al usuario la interposición de los mismos, y que si bien en ellos el usuario puede hacer referencias a ciertos hechos, como por ejemplo, la ocurrencia de daños a una mercancía durante la operación de descarga, ello no lo exime de su deber de acreditar la existencia de dichos daños, así como que aquellos son consecuencia del presunto mal servicio de parte de la Entidad Prestadora, máxime si existen dispositivos y normas que precisamente regulan la probanza de los daños alegados.

30.- A continuación se procederá a analizar medios probatorios presentados en cada uno de los expedientes acumulados.

Expedientes N° 17-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/850-2015) y 19-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/851-2015 y APMTC/CL/855-2015)

31.- El agente marítimo cumplió con transmitir la Nota de Tarja en la cual declara haber dejado en el Puerto 53 bultos.

32.- A fin de deslindar responsabilidad por los daños reclamados por TRANSOCEANIC, APM presentó el Bill of Lading N° JTCA18<sup>11</sup> en el cual se establece que hay 53 bultos con el embalaje rasgado y dañado.

33.- Al respecto, es importante resaltar que el Bill of Lading o Conocimiento de Embarque es un documento del transporte marítimo emitido por la línea naviera que acredita la recepción de mercancías a bordo para ser trasladadas desde un punto de partida hacia un punto de destino. En ese sentido, del Bill of Lading (en adelante, BL) adjuntado por la apelante se evidencia que en estos se consignó la existencia de daños a la mercancía al momento en el que ésta fue embarcada en la nave Almasi.

34.- Asimismo, APM adjuntó una copia del Protesto Informativo N° P-OPS-0115/2015<sup>12</sup> para el expediente N° 17-2016-TSC y del Protesto Informativo N° P-OPS-0111/2015<sup>13</sup> para el expediente N° 19-2016-TSC, en los cuales se ha reportado que la mercadería

<sup>10</sup> Fojas 01, 64, 101 y 182 de los expedientes acumulados N° 17, 19 y 25-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>11</sup> Fojas 53 del expediente acumulado N° 17-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>12</sup> Fojas 55 del expedientes acumulado N° 17 -2016-TSC-OSITRAN.

<sup>13</sup> Fojas 168 del expediente acumulado N° 19-2016-TSC-OSITRAN.

que arribó en la nave Almasi presentaba mala estiba de origen y que la carga se encontraba con daños de origen, corroborando los daños a la carga detallados en el BL.

- 35.- En relación a los Protestos Informativos cabe señalar que el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE, señala que cuando se produzcan daños o faltantes a la carga durante la travesía o las operaciones de carga y descarga; quien tenga legítimo interés puede presentar ante la Capitanía de Puerto, una protesta informativa<sup>14</sup>. En ese sentido, la facultad de presentar el Protesto Informativo, no solo corresponde al Terminal Portuario, sino a cualquiera que tenga legítimo interés, en el presente caso TRANSOCEANIC
- 36.- Consecuentemente, de los referidos documentos (Bill of Lading y Protesto Informativo) se evidencia que los daños a la mercancía alegados por la apelante, ocurrieron antes de su descarga en el Terminal Portuario.
- 37.- Cabe señalar que, si bien TRANSOCEANIC cuestiona el Protesto Informativo presentado por APM; no ha presentado documento alguno que desvirtúe lo señalado en aquel documento, mas aun si la apelante pudo presentar Protesto de Constatación ante la Capitanía de Puerto a efectos de desvirtuar que los presuntos daños efectivamente se produjeron antes de la descarga. En efecto, no solo corresponde a TRANSOCEANIC probar los daños alegados, sino desvirtuar cualquier documento que la Entidad Prestadora pueda presentar para deslindar responsabilidad respecto de dicho daño.
- 38.- Asimismo, también obra en el expediente la Nota de Tarja N° 0359269<sup>15</sup>, en cuya sección de observaciones se detalló "01 atado sin embalaje".
- 39.- Cabe precisar que de conformidad con el literal b), del artículo 84 del Reglamento de Operaciones de APM, la Nota de Tarja "...es el documento que acredita la entrega de la carga en el punto de llegada y es el transportista el responsable de transmitir dicha nota de tarja a la SUNAT, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley General de Aduanas...".
- 40.- De lo expuesto queda claro que las notas de tarja constituyen los documentos oficiales con valor probatorio para verificar el estado de la carga o del embalaje al momento en el que se entrega al Terminal luego de arribada la nave.
- 41.- Adicionalmente, también están las Órdenes de Despacho N° 003821 y 003878<sup>16</sup> en cuya sección de observaciones se detalló la presencia de "01 atado dañado con

<sup>14</sup> Artículo 778.- Protesta de constatación ante daños y faltantes a la carga

Cuando se produzcan daños o faltantes a la carga durante la travesía o en las operaciones de carga y descarga, aquellos que tengan legítimo interés o sus representantes debidamente acreditados, pueden presentar una protesta de constatación ante la capitanía de puerto de la jurisdicción, con copia a la Autoridad Portuaria, (...)"

<sup>15</sup> Fojas 35 del expediente acumulado N° 17, 19 y 25-2016-TSC-OSITRAN.

embalaje roto" y "11 atados con embalaje dañado y suncho roto"; así como las Órdenes de Despacho N° 001978 en la que se consignan 08 atados con el embalaje dañado de origen) y N° 001639<sup>17</sup> en la que no se detalla daño, todas asociadas a la Autorización de Descarga N° 54219

- 42.- En cuanto a la Nota de Tarja obtenida del Portal Web de la SUNAT, a la cual hizo alusión TRANSOCEANIC en su informe oral, debemos precisar que en dicho documento no se evidencia que se haya especificado la existencia de mercancías o bultos en buen o mal estado tal como se aprecia a continuación:

Detalle del Documento de Transporte

Documento de Transporte: JTCA18, Detalle Nro: 22, Número de manifiesto: 01-118-1-2015-2580							
N° Doc. Transporte Master asociado		-					
Consignatario		TO THE ORDER OF GALVANIZADORA PERUANA SA					
Consolidador		-					
Embarcador		TANGSHAN IRON AND STEEL GROUP CO.LTD.					
Notificado al arribo		GALVANIZADORA PERUANA SA					
Representante del Transportista		-					
Fecha Nota de Tarja	Peso Tarjados	Bultos Tarjados	Fecha ICA	Peso ICA	Bultos ICA		
15/10/2015 10:09:42	171170	53	19/10/2015 18:00:00	171770	53		
Fecha Tarja al Detalle	Bultos Tarja al Detalle	Bulto Buen Estado	Bulto Mal Estado	Peso Tarja al Detalle	Peso Buen Estado	Peso Mal Estado	
-	-	-	-	-	-	-	
Número de identificación de unidad de carga	Seguros marcas contramarcas	Cantidad de Bultos	Tipo de Bultos	Peso	Volumen	Descripción de mercancía	Equipamiento
1	S/M	53	Haz	171170	1	HOT DIPPED GALVANIZED SHEETS	-
Número de identificación de unidad de carga	Entidad que regula peligrosidad	Código de riesgo	Número de página en ICA o IMD	Número de peligrosidad de NNUU	Temperatura máxima de inflamables		
-	-	-	-	-	-		

- 43.- En ese sentido, se aprecia que la información consignada en dicha Nota de Tarja, indica básicamente el número de bultos (53 como también se señaló en el BL), así como el peso total de la mercancía, no encontrándose mayor detalle respecto de mercadería en buen estado o con daños.
- 44.- Ahora bien, resulta conveniente precisar que la Nota Tarja del Portal de la SUNAT, es un documento elaborado por el transportista de la carga conforme a lo establecido en el literal b) del artículo 84 del Reglamento de Operaciones de APM, en concordancia con el artículo 27 de la Ley General de Aduanas, elaboración en la cual no participa APM.

<sup>16</sup> Fojas 62 y 59 del expediente acumulado N° 17-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>17</sup> Fojas 60 y 61 del expediente acumulado N° 17-2016-TSC-OSITRAN.

- 45.- En ese sentido, si bien la referida Nota de Tarja constituye un documento de carácter oficial concebido para informar sobre el detalle de la mercancía que ingresa al país, dicho documento es elaborado unilateralmente por una de las partes, en el presente caso el transportista, en virtud de las obligaciones aduaneras a las que está sujeto por ley; sin embargo, dicho documento no constituye un medio probatorio que acredite fehacientemente que la carga no sufrió ningún daño durante la travesía o que los daños se hayan producido por responsabilidad del operador portuario, pues como se ha señalado precedentemente, APM no participa de su elaboración.
- 46.- Respecto de las fotografías adjuntadas en calidad de medios probatorios<sup>18</sup>, cabe señalar que no se logra distinguir si la mercadería que en ella consta pertenece a la carga relacionada con los daños reclamados en el presente proceso, o si están relacionadas con la carga de propiedad de otro consignatario, por lo que no pueden ser tomados en cuenta a fin de acreditar los daños reclamados.
- 47.- Cabe recordar que el artículo 200 del CPC<sup>19</sup>, señala que en aquel caso en el que no se hayan probado los hechos que sustentan la pretensión de lo requerido, corresponde que sea declarado infundado.
- 48.- En consecuencia, habiéndose acreditado, a través del BL y Protesto Informativo que la mercadería se encontraba dañada de origen, y en la medida que TRANSOCEANIC no ha desvirtuado la validez de dichos documentos ni acreditado de manera fehaciente con medio probatorio alguno, la responsabilidad de la Entidad Prestadora por los daños reclamados en los expedientes N° 17-2016-TSC (expediente APMTC/CL/850-2015) y 19-2016-TSC (expediente APMTC/CL/851-2015, APMTC/CL/855-2015), corresponde desestimar el recurso de apelación en dichos extremos.

Expediente N° 25-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/972-2015)

- 49.- En este expediente, TRANSOCEANIC adjuntó la Nota de Traja N° 0363047<sup>20</sup> correspondiente a la mercadería de la nave VERUDA, en cuya sección de observaciones se detalló "09 Pras dobladas". No obstante, cabe señalar que el presente expediente se refiere a la mercancía proveniente de la nave OCEAN PARADISE de manifiesto 2015-02370, por lo que TRANSOCEANIC no ha presentado medio probatorio alguno vinculado con la referida mercancía.

<sup>18</sup> Fojas 114, al 125 del expediente N° 19-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>19</sup> Código Procesal Civil

(...)

**Improbanza de la pretensión.-**

Artículo 200.- Si no se prueban los hechos que sustentan la pretensión, la demanda será declarada infundada.

<sup>20</sup> Fojas xxxx del expediente acumulado N° 17, 19 y 25-2016-TSC-OSITRAN.



- 50.- En cuanto a APM, adjuntó las Notas de Tarja N° 0359478, 0359475, 0359477, 0359473 y 00359474<sup>21</sup> y las Órdenes de Despacho N° 002388, 002385, 002389, 002387, 002386, 002377, 002374, 002375, 002370, 002369, 002378, 002372, 002376, 002384, 002371 y 002373<sup>22</sup>, todas ellas asociadas a la Autorización de Descarga N° 54223.
- 51.- De la documentación presentada por APM se aprecia que en la Nota de Tarja N° 00359474 y en las Órdenes de Despacho N° 002388, 002385, 002389, 002387, 002386, 002377, 002374, 002370, 002369, 002378, 002372, 002376, 002371, 002373 y 002384, todas ellas suscritas por la propia TRANSOCEANIC, no se advierte que se haya consignado la presencia de daños en la mercancía. Asimismo, en las Notas de Tarja N° 0359478, 0359475, 0359477 y 0359473 se indica la existencia de daños de origen en la mercadería. Adicionalmente, en la Orden de Despacho N° 002375 se detalla la presencia de 01 bobina con protector dañado, verificándose de tales observaciones, el arribo de mercadería dañada al terminal.
- 52.- Tal y como ya se ha señalado en los considerandos 40 y 41 de la presente resolución, las notas de tarja constituyen documentos oficiales con valor probatorio para verificar el estado de la carga o del embalaje al momento en el que se entrega al Terminal luego de arribada la nave, salvo prueba en contrario.
- 53.- En cuanto a la consulta de Nota de Tarja obtenida del Portal Web de la SUNAT a la cual hizo alusión TRANSOCEANIC en su informe oral, cabe precisar que en dicho documento no se especifica la existencia de bultos en buen o mal estado, como se aprecia a continuación:

Detalle del Documento de Transporte

Documento de Transporte: OP537BAYCLL001, Detalle Nro: 3, Número de manifiesto: 01-118-1-2015-2370							
N° Doc. Transporte Master asociado							
Consignatario		TO THE ORDER OF TUPEMESA TUBOS Y PERFILES METALICOS S A					
Consolidador							
Embarcador		ANGANG GROUP INTERNATIONAL TRADE CORPORATION					
Notificado al arribo		TUPEMESA TUBOS Y PERFILES METALICOS S A					
Representante del Transportista							
Fecha Nota de Tarja	Peso Tarjados	Bultos Tarjados	Fecha ICA	Peso ICA	Bultos ICA		
13/10/2015 08:42:32	435630	23	20/10/2015 16:00:00	439810	23		
Fecha Tarja al Detalle	Bultos Tarja al Detalle	Bulto Buen Estado	Bulto Mal Estado	Peso Tarja al Detalle	Peso Buen Estado	Peso Mal Estado	
-	-	-	-	-	-	-	
Número de identificación de unidad de carga	Seguros marcas contramarcas	Cantidad de Bultos	Tipo de Bultos	Peso	Volumen	Descripción de mercancía	Equipamiento
1	NOT DETAIL	23	Bobina ("bobbin")	4356300		COLD ROLLED STEEL SHEET IN COILS 23 COILSFREIGHT PREPAID	
Número de identificación de unidad de carga	Entidad que regula peligrosidad	Código de riesgo	Número de página en ICA o IMD	Número de peligrosidad de NNUU	Temperatura máxima de inflamables		

<sup>21</sup> Fojas 234 al 237 del expediente N° 25-2016-TSC-OSITRAN.

<sup>22</sup> Fojas 238 al 254 del expediente N° 25-2016-TSC-OSITRAN.

- 54.- En ese sentido, se aprecia que la información consignada en dicha Nota de Tarja, indica básicamente el número de bultos, así como el peso total de la carga, no encontrándose mayor detalle respecto de carga en buen estado o con daños.
- 55.- Como se ha señalado, resulta conveniente precisar que la Nota Tarja del Portal de la SUNAT, es un documento elaborado por el transportista de la carga conforme a lo establecido en el literal b) del artículo 84 del Reglamento de Operaciones de APM, en concordancia con el artículo 27 de la Ley General de Aduanas, elaboración en la cual no participa APM. En ese sentido, si bien la referida Nota de Tarja constituye un documento de carácter oficial concebido para informar sobre la mercancía que ingresa al país, dicho documento es elaborado unilateralmente por una de las partes, en el presente caso el transportista, en virtud de las obligaciones aduaneras a las que está sujeto por ley; sin embargo, dicho documento no constituye un medio probatorio que acredite fehacientemente que la carga no sufrió ningún daño durante la travesía o que los daños se hayan producido por responsabilidad del operador portuario, pues como se ha señalado precedentemente por APM no participa de su elaboración.
- 56.- Finalmente, respecto de las fotografías que fueron adjuntadas en calidad de medios probatorios, no se logra distinguir si dicha mercadería pertenece a la carga relacionada con los daños reclamados en el presente proceso, o si están relacionadas con la carga de propiedad de otro consignatario, por lo que no pueden ser tomados en cuenta a fin de acreditar los daños reclamados.
- 57.- Cabe recordar que el artículo 200 del CPC<sup>23</sup>, señala que en aquel caso en el que no se hayan probado los hechos que sustentan la pretensión de lo requerido, corresponde que sea declarado infundado.
- 58.- En consecuencia, en la medida que TRANSOCEANIC no ha desvirtuado la validez de dichos documentos, ni acreditado con medio probatorio alguno la responsabilidad de la Entidad Prestadora en los daños reclamados en el expediente N° 25-2016-TSC-OSITRAN (APMTC/CL/972-2015), corresponde desestimar el recurso de apelación en dicho extremo.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN<sup>24</sup>;

<sup>23</sup>Código Procesal Civil

(...)

Improbanza de la pretensión.-

Artículo 200.- Si no se prueban los hechos que sustentan la pretensión, la demanda será declarada infundada.

<sup>24</sup>Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-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;



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS

Organismo Supervisor de la  
Infrainfraestructura de  
Transporte de Uso Público

EXPEDIENTES N° 17, 19 y 25-2016

RESOLUCIÓN N° 2

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- CONFIRMAR** la Resolución N° 1 emitida en los expedientes N° APMTC/CL/850-2015, APMTC/CL/851-2015, APMTC/CL/855-2014 y APMTC/CL/972-2015, que declaró **INFUNDADOS** los reclamos presentados por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. respecto a los presuntos daños ocasionados a la mercadería de sus clientes GALVANIZADORA PERUANA S.A. (GALPERSA), TUBOS y PERFILES METALICOS S.A. (TUPEMESA); quedando así agotada la vía administrativa.

**SEGUNDO: NOTIFICAR** a AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

**TERCERO.-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**

- 
- 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. (...)"