



EXPEDIENTE N° : 009-2017-TSC-OSITRAN
APELANTE : INVERSIONES Y MATERIALES FABRIVAN S.A.C.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CL/947-2016.

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 20 de octubre de 2017

SUMILLA: *De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión, el transporte de mercadería para su retiro del Terminal Portuario no es una actividad a cargo de APM; por lo que si culminada la prestación del servicio de descarga ocurriera algún siniestro durante el traslado de la mercancía en el medio de transporte designado por el usuario, no corresponde declarar la responsabilidad de la Entidad Prestadora por dicho hecho.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por INVERSIONES Y MATERIALES FABRIVAN S.A.C. (en adelante, FABRIVAN o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N°APMTC/CL/947-2016 (en lo sucesivo, Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 5 de diciembre de 2016, FABRIVAN interpuso reclamo ante APM, solicitando se hiciera responsable por los daños ocasionados a su mercadería como consecuencia del siniestro ocurrido durante el traslado del contenedor EMCU7007827. Al respecto, indicó lo siguiente:
 - i.- El incidente que causó daños a su mercadería ocurrió dentro de las instalaciones de APM el 28 de noviembre de 2016, durante el traslado del contenedor EMCU7007827 a los almacenes de Inversiones Marítimas Universales S.A. (IMUPESA).
 - ii.- Al amparo del artículo 68 de la Ley N° 29946, Ley de Contrato de Seguros, reclamaron a efectos de que APM comunique el incidente a su compañía aseguradora a fin de que actúe conforme a sus atribuciones y en el plazo de ley, indemnice los daños ocasionados.



- iii.- Sin perjuicio de lo señalado, solicitaron se convoque una inspección conjunta en el lugar de los hechos dentro de las 24 horas siguientes.
- 2.- Mediante Carta N° 1946-2016-APMTC/CL, notificada el 9 de diciembre de 2016, APM solicitó a FABRIVAN subsanara requisitos a fin de proceder con la presentación de su reclamo formal.
- 3.- El 13 de diciembre de 2016, FABRIVAN presentó su reclamo formal reiterando lo señalado en su escrito de fecha 5 de diciembre de 2016, agregando lo siguiente:
- i.- El 28 de noviembre de 2016, la empresa IMUPESA les informó que el contenedor EMCU7007827 había sufrido un accidente dentro de las instalaciones de APM. Como consecuencia de ello, solicitaron información a APM, no obstante lo cual, se negaron a entregarla aduciendo que solo la brindarían a representantes de IMUPESA.
 - ii.- Luego de muchas gestiones, recién el 1 de diciembre de 2016 pudieron ingresar al Terminal Portuario, observando el estado del camión y del contenedor. El 2 de diciembre de 2016 se retiró el camión y el contenedor, apreciándose los daños ocasionados a causa del accidente consistente en una volcadura.
 - iii.- Los bienes transportados en el contenedor EMCU7007827, consistían en una Maquinaria (Flat Rack) – 1 Cizalla Mod. C-6015 Lami Nova y repuestos, un Motor 35KW (Longitud 7100 x ancho 270 x altura 3245 mm, peso 33 TN), así como un Espesor 16 mm de acero; los mismos que se encuentran valorizados en US \$ 76 190.00 dólares americanos.
 - iv.- APM tiene responsabilidad en el siniestro ocurrido en la medida que infringió los artículos 4, 3.1.1, 85 y 108 de su Reglamento de Operaciones, los cuales le ordenaban actuar con la debida diligencia y responsabilidad, toda vez que se trató de operaciones de desembarque y manipuleo llevadas a cabo dentro del Terminal Portuario.
- 4.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 29 de diciembre de 2016, APM declaró infundado el reclamo presentado, de acuerdo con los siguientes argumentos:
- i.- El 28 de noviembre de 2016, a las 02:56 horas, en circunstancias en que el camión externo de placa D2L-785, de propiedad de Inversiones GKO de JC S.A.C. (en adelante, GKO), retiraba el contenedor EMCU7007287, el cual contenía una Cizalla modelo C-6015 Lami Nova; realizó una maniobra riesgosa ocasionando su volcadura, provocando daños a la unidad de transporte, el contenedor y la mercancía dentro del Terminal Portuario.
 - ii.- El contenedor EMCU7007287 llegó al Terminal Portuario operado por APM en la nave Itál Lírica de Mfto. N° 2016-3099 el 24 de noviembre de 2016. El 25 de noviembre de 2016 fue descargado de vapor (nave) a camión al contar con la Autorización de Importación Directa N° 231006.



- iii.- De acuerdo con los términos LINER¹ que se adoptaron para la celebración del Contrato de Transporte del contenedor siniestrado, amparado en el Conocimiento de Embarque N° EGLV142601359587; las operaciones de estiba, desestiba y transporte se encontraban consideradas dentro del flete pactado.
 - iv.- APM fue la encargada del desembarque del contenedor EMCU7007827 de la nave Ital Lírica, no obstante, considerando que la descarga fue de nave a camión, la responsabilidad de APM solo se extendía hasta la puesta del contenedor en el camión del transportista. En ese sentido, si bien el accidente ocurrió dentro de las instalaciones portuarias, en la medida que el contenedor ya estaba siendo retirado, se encontraba bajo responsabilidad del transportista, quien por una mala maniobra ocasionó la volcadura del camión.
 - v.- APM actuó con la diligencia y responsabilidad debida, dentro del marco de sus operaciones como administrador portuario. Asimismo, dentro de la cadena de responsabilidades, APM cumplió con su función de desestiba y puesta en transporte del contenedor, cumpliendo con sus obligaciones contractuales.
- 5.- El 13 de enero de 2017, FABRIVAN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando los argumentos esgrimidos en su reclamo, añadiendo lo siguiente:
- i.- Con el actuar negligente y culposo de APM, quien incumplió con sus obligaciones de cautelar, cuidar, proteger y diligenciar en forma debida y responsable la carga, FABRIVAN ha sido perjudicada económica y moralmente a causa del siniestro que provocó el daño e inoperatividad total de su mercadería.
 - ii.- De acuerdo con el artículo 84 del Reglamento de Operaciones de APM, el traslado del contenedor debía de realizarse bajo conducción y vigilancia de la Entidad Prestadora.
 - iii.- De comprobarse que la carga por retirar registraba un exceso de peso respecto del manifestado, dicho hecho debería de haber sido puesto en conocimiento de la Autoridad Aduanera.
 - iv.- De conformidad con lo establecido en el artículo 85 del Reglamento de Operaciones de APM, antes del inicio o durante las operaciones de carga o descarga, el personal de operaciones y seguridad de APM efectuará una inspección a la nave, con el propósito de revisar el estado general del área de trabajo y sus accesos, la condición de la carga y su estiba a bordo, las condiciones y elementos de seguridad, así como los equipos de manipulación de carga.
 - v.- El artículo 86 del referido Reglamento establece que el permiso para iniciar operaciones lo otorga APM, previa autorización de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), debiendo de realizar las acciones necesarias para la seguridad y eficiencia de los servicios. En caso

¹ En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete



- APM encuentre que la estiba de la carga en origen sea deficiente, o que las condiciones de seguridad de la nave no sean idóneas, presentando riesgos para la seguridad y la vida humana, podrá rechazar la atención de la nave, comunicando su decisión de manera motivada al capitán de la nave y autoridad pertinentes.
- vi.- Asimismo, el artículo 88 del Reglamento de Operaciones de APM establece que el traslado, apertura y cierre de contenedores se realiza en los horarios y siguiendo las instrucciones que suministre APM.
 - vii.- APM no ajustó su conducta laboral a las normas que su Reglamento impone y le exige, negándose a mostrar y exhibir el video que registró la operación realizada, pese a que no ha presentado la documentación que acredite su correcto accionar.
 - viii.- Igualmente, APM no cuestionó ni se opuso a que el contenedor y mercadería se colocaran en un medio de transporte que no cumplía con los requisitos mínimos para su traslado. Dicho vehículo debía de ser de "cama baja" y no de "cama alta" como finalmente fue la unidad que APM autorizó realizara el retiro, siendo este uno de los motivos que provocó el accidente.
 - ix.- En el expediente no obra el Reporte de Incidencia de APM, ni el Reporte de Estiba y Tranza, ni requerimiento alguno que acredite que APM comunicó a IMUPESA que la carga necesitaba un acondicionamiento especial para su transporte.
 - x.- El daño causado se encuentra compuesto por el daño emergente representado en el valor del bien siniestrado, ascendente a US \$ 76 190.00 dólares americanos; el lucro cesante equivalente a US \$ 70 000.00 dólares americanos, en la medida que el no haber podido hacer uso del bien ha significado la pérdida de contratos; y, finalmente, el daño moral valorizado en US \$ 30 000.00 dólares americanos.
- 6.- El 19 de enero de 2017, FABRIVAN presentó un escrito ampliando los fundamentos de su recurso de apelación:
- i.- APM no ha cumplido con motivar adecuadamente la Resolución que declaró infundado el reclamo, por lo que esta debe de ser declarada nula.
 - ii.- La Entidad Prestadora no ejecutó sus obligaciones con la debida diligencia, habiendo omitido inspeccionar el vehículo en el cual se trasladaría la mercadería, con el propósito de revisar el cumplimiento de los requisitos mínimos para el transporte de mercadería.
 - iii.- APM se encuentra en mejor posición de demostrar el origen de los daños ocurridos.
- 7.- El 3 de febrero de 2017, APM elevó al TSC el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos expuestos en la resolución impugnada y agregando lo siguiente:



- i.- De acuerdo con el artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, de manera previa al atraque de la nave, el Agente Marítimo debe de presentar a APM el Archivo electrónico de lista de descarga (CDL), el cual también es transmitido a los Agentes de Aduanas y depósitos extraportuarios a fin de que realicen su programación de envío de unidades necesarias para el despacho.
 - ii.- Considerando lo expuesto, IMUPESA no puede señalar que no tenía conocimiento de las características de la carga, y de cómo debía de organizar las operaciones con el envío de unidades adecuadas para el transporte.
 - iii.- Las operaciones de descarga que resultan de responsabilidad de APM, se desarrollaron sin contratiempos, habiéndose realizado de manera diligente con el cumplimiento de los controles exigidos para el ingreso de la unidad.
 - iv.- APM solo puede brindar información consistente en videos ante una notificación judicial o exigencia de algún ente rector como lo indica la Ley.
 - v.- En cuanto a los montos de indemnización reclamados, indicaron que el Tribunal del OSITRAN solo es competente para determinar la responsabilidad de las partes.
 - vi.- Respecto de la nulidad solicitada, manifestaron que FABRIVAN no ha presentado medio probatorio alguno que sustente su pedido.
 - vii.- De acuerdo con el contrato de transporte, las coordinaciones relacionadas al transporte estaban a cargo del Agente de Aduanas y de los Depósitos Extraportuarios, quienes contaban con toda la información de antemano; siendo la única responsabilidad de APM el realizar la desestiba de la carga.
 - viii.- FABRIVAN sustenta su reclamo en un Reporte de Incidencia del 28 de noviembre de 2016, el mismo que se encuentra suscrito por el señor Eduardo Collazos Batti como Jefe de Transporte, el cual sería trabajador de IMUPESA. Si bien en dicho Reporte se señaló que IMUPESA no tenía conocimiento ni había recibido comunicación de APM respecto del tipo de transporte que debía utilizar; manifestó que ello resultaba contrario a lo establecido en el procedimiento correspondiente, el cual señala que la comunicación con las características de la carga (CDL) es transmitida por la línea naviera a todos los participantes de la cadena logística.
- 8.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, la audiencia de conciliación se llevó a cabo el 26 de junio de 2017, no pudiendo arribarse a ningún acuerdo debido a la inasistencia de los representantes de la Entidad Prestadora. El 27 de junio de 2017 se realizó la audiencia de vista, con la asistencia de los representantes de la parte apelante, quienes procedieron a dar su informe oral, quedando la causa al voto.



- 9.- El 4 de julio de 2017, APM presentó un escrito con sus alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:
- i.- Conforme a lo prescrito en el artículo 1321 del Código Civil, el resarcimiento por los daños y perjuicios procederá únicamente, en la medida que ello sea consecuencia inmediata y directa de la inexecución de una obligación o en caso de cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, para lo cual deberá existir un nexo causal entre el hecho generador del daño y el daño en sí.
 - ii.- Corresponde a la apelante acreditar de manera inequívoca que APM fue la responsable directa de los daños a la carga que se le pretende imputar, lo que no ha sido probado de manera fehaciente en el presente caso pues la apelante se limita a declarar la existencia de responsabilidad de APM en los daños reclamados, pero sin probar el nexo causal entre las labores efectuadas por los operarios de APM y el daño material ocasionado.
 - iii.- De acuerdo al artículo 196 del Código Civil, la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando hechos nuevos. Sin embargo, en el presente caso, del material probatorio aportado por la reclamante no es posible afirmar que los daños resulten imputables a la Entidad Prestadora.
 - iv.- FABRIVAN pactó un contrato en términos LINER con IMUPESA, a efectos de que esta realizara el transporte de la maquinaria desde el Terminal Portuario hasta su almacén, dicho contrato establecía que las operaciones de estiba, desestiba y transporte estaban consideradas dentro del flete pactado y la responsabilidad recaía sobre el transportista.
 - v.- En atención a ello, IMUPESA contrató a GKO a fin de transportar el contenedor, siendo el conductor de esta última, quien en un actuar poco diligente ocasionó que el camión que transportaba el contenedor volcara, resultando dañada la mercadería.
 - vi.- El servicio de transporte no es un servicio brindado por APM, debido a que el mismo se encuentra bajo responsabilidad del usuario, el cual puede valerse de terceros a fin de conseguir que su mercadería sea llevada a sus almacenes.
 - vii.- Lo manifestado se encuentra respaldado por el Informe denominado "Survey Report 360/APM/016", elaborado por la empresa Skandinavian Agency Services S.A.C. (SKANDINAVIAN), en el cual se señaló que debido a una mala maniobra del conductor del camión se produjo la volcadura.
 - viii.- La actividad de transporte se encontraba única y exclusivamente en la esfera y responsabilidad del transportista, esto es, GKO. En cuanto el incidente se originó en



causas no imputables al personal de operaciones de APM, se configuró una ruptura del nexo causal, elemento necesario para que se configure la responsabilidad civil.

- ix.- En aplicación del artículo 1314 del Código Civil, considerando que APM actuó diligentemente en el cumplimiento de sus obligaciones en su condición de Administrador Portuario, y que la reclamante no ha acreditado que los daños ocasionados a la mercadería fueron generados por su personal de operaciones; no pudo imputarse responsabilidad alguna a APM.

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 N° 1 de APM.
- ii.- Determinar si APM es responsable por los daños alegados por FABRIVAN.

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 FABRIVAN le imputa a APM por los daños ocasionados a la mercadería contenida en el contenedor EMCU7007827, situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM² y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN³ (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo⁴, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

² 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".

³ 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.

(...)"

⁴ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias



- 12.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁶, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 13.- Al respecto, de una revisión de los expedientes administrativos, se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 fue notificada a FABRIVAN el 29 de diciembre de 2016.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo FABRIVAN para interponer el recurso de apelación venció el 19 de enero de 2017.
 - iii.- FABRIVAN apeló el 13 de enero de 2017, es decir, dentro del plazo legal.
- 14.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁷ (TUO de la LPAG), 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 el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

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

⁵ Reglamento Reclamos de APM, 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".

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

"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación

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

⁷ TUO de la LPAG

"Artículo 218.- Recurso de apelación

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



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 peruano⁸, 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 (...) La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada:

- i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba, utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario.*
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque*
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- iv) El servicio de trinca o destrinca.*
- v) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.*
- vi) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
- vii) La revisión de precintos; y*
- viii) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente."*

- 17.- De otro lado, en virtud del contrato de concesión, APM 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 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.



"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 Portuarios⁹ (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*

⁹ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN



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.

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 en las operaciones que realice dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean efectuadas correctamente, sin generar daños a sus usuarios.
- 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, FABRIVAN, 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 y como consecuencia de las operaciones realizadas por personal de la Entidad Prestadora.
- 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 hechos¹⁰.

¹⁰ Código Procesal Civil



- 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) son²¹:
- 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 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 el presente caso, de lo manifestado a lo largo del procedimiento se aprecia que las partes coinciden en señalar que la mercadería de propiedad de FABRIVAN, consistente en una Cizalla²², sufrió daños como consecuencia de la volcadura del vehículo que la transportaba dentro del Terminal Portuario.
- 30.- Al respecto, APM niega su responsabilidad alegando que el siniestro ocurrió como consecuencia de que el depósito contratado por FABRIVAN, esto es, IMUPESA, habría enviado un vehículo de transporte inadecuado para el tipo de carga a movilizar, pese a que en virtud del artículo 57 del Reglamento de Operaciones de APM, el Agente Marítimo de la nave comunicó tanto al usuario, como a los otros participantes de la cadena logística (IMUPESA); las características de la mercadería que se iba a descargar.
- 31.- Ante ello, FABRIVAN manifestó que la responsabilidad recaía en APM en la medida que de acuerdo con los artículos 84, 85, 86, 88 y 89 de su Reglamento de Operaciones, correspondía que antes del inicio de las operaciones, verificara si el vehículo enviado por el transportista era el adecuado para el tipo de operación a llevarse a cabo.
- 32.- Atendiendo a lo expuesto por las partes, corresponde determinar a quién corresponde atribuir la responsabilidad por los daños ocurridos a la mercadería transportada en el contenedor EMCU7007827.

(...)

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.

²¹ ESPINOZA ESPINOZA, Juan "Derecho de la Responsabilidad Civil" Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú.

²² Cizalla: maquinaria utilizada para cortar planchas de metal en frío.

- 33.- Al respecto, cabe recordar que el numeral 8.19 del Contrato de Concesión suscrito entre APM y el Estado Peruano, establece que el servicio estándar respecto de carga contenedorizada comprende lo siguiente:

"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

(...)

La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada:

- i) El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba, utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario.*
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque*
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- iv) El servicio de trinca o destrinca.*
- v) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.*
- vi) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
- vii) La revisión de precintos; y*
- viii) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente."*

[El subrayado es nuestro]

- 34.- Como se observa, el servicio estándar de descarga de contenedores prestado por APM incluye actividades que inician con la desestiba de la carga y finalizan con el carguío del contenedor al medio de transporte que designe el usuario; apreciándose que no incluye el transporte de la mercadería hasta las instalaciones del consignatario, en la medida que a la unidad encargada para tal servicio, la designa el propio usuario.
- 35.- En tal sentido, en las operaciones llevadas a cabo por la Entidad Prestadora, incluida, la operación de importación, es el usuario el responsable de proporcionar el transporte para el retiro de los contenedores de las instalaciones del Terminal Portuario, debiendo de tomar las precauciones del caso a fin de procurar el correcto traslado de su carga.



- 36.- Ahora bien, según se desprende de lo señalado por las partes, y de lo consignado en el documento denominado "Autorización de Importación Directa N° 231006³³"; en el presente caso, APM realizó la desestiba de la carga de FABRIVAN directamente desde la nave Ital Lirica al vehículo de transporte terrestre que el usuario aceptó poner a disposición para el retiro de su mercadería del Terminal Portuario, por lo que se trató de una operación de descarga directa.
- 37.- Consecuentemente, considerando que se trataba de una operación de descarga directa, el servicio estándar de descarga de contenedores a cargo de APM terminaba con la puesta del contenedor EMCU7007287 en el camión enviado por el usuario, momento a partir del cual, este resultaba ser el responsable del transporte de su carga hasta sus almacenes.
- 38.- Cabe señalar que en el presente caso, el siniestro ocurrió luego de colocado el contenedor en la unidad de transporte enviada por el usuario, esto es, una vez culminada la prestación del servicio de descarga a cargo de APM, por lo que a partir de dicho momento, la manipulación y traslado de la mercadería ya no se encontraba en poder y control de la Entidad Prestadora.
- 39.- No obstante lo señalado, FABRIVAN ha indicado que en virtud del Reglamento de Operaciones de la Entidad Prestadora, correspondía que APM verificara si la unidad enviada para el transporte era la adecuada de acuerdo con el tipo de mercadería a descargar.
- 40.- Sobre el particular, respecto de la actividad de transporte de mercadería, el artículo 101 del Reglamento de Operaciones de APM, dispone lo siguiente:

Artículo 101°.- Los camiones que ingresen al Terminal Portuario con el fin de transportar mercancías deben estar debidamente registrados ante APM TERMINALS. Dichos camiones deben bajo toda circunstancia seguir los procedimientos de seguridad y respetar las reglas de acceso y tráfico de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Seguridad de APM TERMINALS.

- 41.- Como se aprecia, de acuerdo con la referida disposición, al solicitar la prestación de servicios a cargo de la Entidad Prestadora, todo usuario se compromete a procurar que el camión que ingrese al Terminal Portuario para el retiro de su mercadería, cumpla con los procedimientos de seguridad, así como con las reglas de acceso y tráfico establecidos por APM.
- 42.- Entre los referidos procedimientos y reglas para el acceso y tráfico dentro del Terminal Portuario, con el objeto de velar por las condiciones de seguridad dentro de sus instalaciones, APM ha emitido el "Reglamento de Vehículos de Transporte para recepción y entrega de carga en APM Terminals", estableciendo un conjunto de exigencias a cumplir por las empresas de transporte y conductores de camiones¹⁴.

¹³ Folio 9

¹⁴ Reglamento de Vehículos de Transporte para recepción y entrega de carga en APM Terminals

Artículo 1°.- Justificación

Teniendo en cuenta que la actividad portuaria es considerada una actividad de alto riesgo, APM TERMINALS S A (en adelante APM Terminals) ha elaborado el Procedimiento de Requisitos de Inscripción e Ingresos de Vehículos de Carga, Check List de Inspecciones de Unidad de Transporte, Manual de 10 Reglas de Oro y



43.- Dicho Reglamento señala en su artículo 4 lo siguiente:

"TÍTULO III

REQUISITOS TÉCNICOS DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 4°.- Requisitos técnicos mínimos para los vehículos destinados al transporte de contenedores

- a. La empresa de transportes que ingresa a APM Terminals deberá asegurarse que el vehículo mediante el cual moviliza contenedores cumpla con los requisitos técnicos generales establecidos en el Reglamento de Vehículos y con las normas que lo modifiquen y/o sustituyan, para las categorías vehiculares N, vale decir, aquellos vehículos automotores de cuatro (4) ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de mercancía y categoría O referidos a los remolques y semirremolques.
- b. No sobrepasar el peso bruto vehicular máximo permitido para su configuración.
(...)
- e. Contar con dispositivos de sujeción para cada uno de los puntos de anclaje del contenedor. Los vehículos diseñados como semirremolque plataforma porta contenedor deben de tener los dispositivos de sujeción (piñas) de acuerdo a las especificaciones técnicas y distribución señaladas en el Anexo III del Reglamento de Vehículos y en los Anexos 1 y 2 de la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 002-2007-APN/DIR, los cuales deberán ser debidamente pintados de color amarillo.
(...)
Se encuentran exceptuados de contar con estos dispositivos los vehículos diseñados para el transporte de mercancías pesadas e indivisibles y/o sobredimensionados conocidos como "CAMA BAJA" de la categoría O3 y O4."

[El subrayado es nuestro]

44.- Como se aprecia, en el Reglamento emitido por APM se han establecido los requisitos técnicos mínimos con los que deben de contar los vehículos destinados al transporte de contenedores, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

- No sobrepasar el peso bruto vehicular máximo permitido para cada vehículo.
- Contar con dispositivos de sujeción para el anclaje del contenedor, salvo los vehículos diseñados para el transporte de mercancía pesada o sobredimensionada, conocidos como "cama baja".

45.- En ese sentido, a fin de efectuar el retiro seguro de sus contenedores, correspondía al usuario verificar que el vehículo asignado sea el idóneo considerando el peso y dimensiones de la carga

Políticas de Seguridad, con el objeto de velar por las condiciones de seguridad dentro de sus instalaciones, estableciendo así un conjunto de exigencias que deberán cumplir toda empresa transportes y/o conductores de camiones, con el objeto de minimizar el riesgo de la ocurrencia de accidentes de tránsito u otros siniestros durante la prestación de su servicio dentro de las instalaciones de APM Terminals.

El presente reglamento se ha elaborado teniendo en cuenta el Contrato de Concesión del Muelle Norte, las normas emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Portuaria Nacional, Procedimientos Internos de APM Terminals y los Estándares Corporativos Internacionales de APM Terminals.



a retirar; esto es, que el peso de la mercadería deba de estar dentro del peso bruto máximo permitido para el vehículo, y que el vehículo se encuentre diseñado para el transporte de cierta clase de mercancía (vehículo de "cama baja" para mercadería pesada o sobredimensionada).

- 46.- En el presente caso, como se observa del documento denominado "Surver Report 360/APM/016" adjuntado por APM, en la inspección realizada en atención al accidente sufrido por el camión de placa D21-785, que transportaba el contenedor EMCU7007827; se determinó que debido a la naturaleza de la carga a transportar (contenedor Flat Rack), se debió emplear un camión "cama baja".
- 47.- Lo indicado por dicho informe se encuentra corroborado por los procedimientos y normas emitidas por APM, en la medida que de acuerdo con el Procedimiento PRO-079 "Recepción o Despacho de Contenedores OOG de patio", los contenedor Flat Rack y Open Top se encuentran considerados como contenedores OGG o con carga sobredimensionada, los cuales, de conformidad con el Reglamento de Vehículos de Transporte para recepción y entrega de carga en APM, deben de ser transportados por un vehículo adecuado conocido como de "cama baja".
- 48.- Asimismo, cabe señalar que FABRIVAN no ha cuestionado ni negado dicha disposición, habiéndola convalidado al indicar que APM debió de advertirle que la unidad enviada no era la adecuada para el transporte de la mercadería.
- 49.- Cabe indicar que este Colegiado ha señalado en casos anteriores¹⁵ que las condiciones comerciales establecidas en los Reglamentos y demás procedimientos o directivas de las Entidades Prestadoras son cláusulas generales de contratación que rigen la relación contractual entre el prestador del servicio y el usuario, las que conjuntamente son aceptadas por las partes al momento de solicitar y aceptar la prestación de un servicio.
- 50.- En ese sentido, considerando que de acuerdo con el Contrato de Concesión, el transporte de la mercadería para su retiro del Terminal Portuario hacia los almacenes del consignatario no es una actividad a cargo de APM, sino del usuario; y que de conformidad con el Reglamento de Vehículos de Transporte para recepción y entrega de carga en APM, la unidad asignada debía de cumplir con requisitos mínimos como no sobrepasar su capacidad y ser el idóneo para el tipo de carga a transportar; la responsabilidad del accidente sufrido por el contenedor EMCU7007827 recae en FABRIVAN al no haber efectuado la prestación a su cargo de manera diligente y en cumplimiento de las normas antes indicadas.
- 51.- Cabe agregar que si bien FABRIVAN ha señalado que en cumplimiento de la prestación de colocar el contenedor sobre la unidad de transporte, APM habría omitido cumplir con lo

¹⁵ En ese sentido, en la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRAN se señaló lo siguiente. "Dentro de este contexto, las reglas del tarifario de ENAPU, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación, que de ser aceptadas por el usuario, serán las condiciones contractuales que regirán su relación con la entidad prestadora respecto de los servicios que se brinden. Estas condiciones serán aquellas que estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato" (considerando 31 de la Resolución).



establecido en los artículos 84, 85, 86, 88 y 89 de su Reglamento de Operaciones¹⁶; se advierte que en dichos artículos únicamente se hace referencia a obligaciones a cargo de la Entidad Prestadora como del Capitán de la nave respecto de las operaciones de carga y descarga de mercadería, más no respecto del servicio de transporte, lo que ha sido materia de la presente controversia.

- 52.- En ese sentido, en la medida que FABRIVAN no ha acreditado la responsabilidad de la Entidad Prestadora por los daños alegados en el presente procedimiento, corresponde confirmar la resolución N° 1 emitida por APM.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN¹⁷;

¹⁶ Reglamento de Operaciones de APM

"Artículo 84°.- Descarga

a. La operación se controlará mediante una nota de verificación electrónica, vía Hand Held por cada contenedor, la carga fraccionada por B/L, y la carga rodante por chasis.

b. 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.

c. Para retirar la carga con destino a los Almacenes Aduaneros o Almacenes de los importadores, se deberá previamente presentar al área de facturación de APM TERMINALS la autorización de descarga de Superintendencia Nacional de Administración Tributaria respectiva. Posteriormente el Departamento de Facturación – Finanzas de APM TERMINAL Se expedirá la autorización de retiro para su control por balanza.

d. De comprobarse que la carga por retirar registra un exceso de peso respecto a lo manifestado, se pondrá en conocimiento de la autoridad aduanera este hecho.

Artículo 85°.- Antes de iniciar y durante las operaciones de carga y/o descarga, el personal de operaciones y de seguridad de APM TERMINALS efectuará una inspección a la nave, con el propósito de revisar el estado general del área de trabajo y sus accesos; condición de la carga y su estiba a bordo; condiciones y elementos de seguridad, y los equipos de manipulación de carga.

El capitán de la nave o su representante entregará la carga sin daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido. En caso contrario, el Terminal Portuario dejará constancia de este hecho y elevará la protesta correspondiente, adjuntando las evidencias del hecho.

Artículo 86°.- El permiso para iniciar operaciones de carga y descarga lo otorga APM TERMINALS, previa autorización de inicio de operaciones por parte de la APN.

El capitán de la nave ordenará la ejecución de todas las tareas previas para el inicio de las operaciones, tales como colocación de la escala real con su malla protectora, ubicar los discos guarda ratas, facilitar la verificación del estado de winches, plumas, aparejos de carga, iluminación, asegurar plumas y grúas, abrir bodegas, y todas aquellas acciones necesarias para la seguridad y eficiencia de los servicios.

La nave dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes suficientes, quienes deben coordinar con el personal operativo del Terminal Portuario, las operaciones de movimientos de carga.

En el supuesto que el personal de APM TERMINALS encuentre que la estiba de la carga en origen sea deficiente o que las condiciones de seguridad de la nave no sean idóneas, presentando riesgos de seguridad para la vida humana, APM TERMINALS se reservará el derecho de rechazar la atención de la nave y comunicar con el debido sustento y de manera motivada la decisión al capitán de ésta, y a las autoridades pertinentes.

(...)

Artículo 88°.- Inspecciones de carga:

a. APM TERMINALS determinará junto con la Superintendencia Nacional de la Administración Tributaria el área de las instalaciones del Terminal Portuario donde podrán realizarse las operaciones de inspección a la carga.

b. El traslado, apertura y cierre de contenedores, se hará conforme a los horarios y demás instrucciones que al respecto suministre APM TERMINALS.

Artículo 89°.- En caso de lluvia, mal tiempo, neblina, oleaje irregular, u otro similar, durante la ejecución de las operaciones, APM TERMINALS podrá determinar la continuación o suspensión de las operaciones de las naves que se encuentren operando en el puerto, con miras a salvaguardar la integridad física tanto del personal como de la carga."

¹⁷ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN

¹⁸ Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

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

**SE RESUELVE:**

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/947-2016, emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A, que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por INVERSIONES Y MATERIALES FABRIVAN S.A.C. por los daños ocasionados al contenedor EMCU7007827.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a INVERSIONES Y MATERIALES FABRIVAN S.A.C. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

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

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

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

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

-
- 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. (...)"