



**EXPEDIENTE N°** : 150-2018-TSC-OSITRAN

**APELANTE** : AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.

**ENTIDAD PRESTADORA** : APM TERMINALS CALLAO S.A.

**ACTO APELADO** : Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CL/192-2018

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 13 de septiembre de 2018

**SUMILLA:** *Corresponde confirmar la resolución de primera instancia que declaró infundado el reclamo en el extremo referido a los daños ocasionados a una (1) bobina de acero, en la medida que no se ha acreditado que los daños hubieran sido ocasionados durante la operación de descarga de la nave SPAR MIRA.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. (en adelante, TRANSOCEANIC o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/192-2018 (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 14 de mayo de 2018, TRANSOCEANIC interpuso reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los daños causados a la mercadería (2 bobinas) de su cliente la empresa Tubos y Perfiles Metálicos S.A. (en adelante, TPM). Al respecto, argumentó lo siguiente:
  - i.- El 7 de mayo de 2018, la nave SPAR MIRA arribó a las instalaciones del Terminal Portuario administrado por APM, transportando 147 bultos con un peso de 1417.12 toneladas amparadas en el Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading - B/L*) N° SPM17TJCAL03.
  - ii.- El daño fue ocasionado por una mala maniobra realizada por el operador de la grúa, toda vez que dejó caer desde la altura de un (1) metro, dos (2) bobinas que finalmente



- resultaron dañadas, lo que fue presenciado por el personal de APM y el de TRANSOCEANIC que se encontraba en tierra.
- iii.- El Concesionario tiene la obligación de custodiar, preservar y realizar las operaciones logísticas de manera adecuada, sin ocasionar menoscabo al usuario.
  - iv.- APM está en la obligación de invertir en maquinaria con la finalidad de brindar un mejor servicio a los usuarios y no se generen perjuicios en contra de estos o sobrecostos que deban ser pagados por el consignatario.
  - v.- En tanto la Nota de Tarja Aduanera colgada en la página web de SUNAT no consigna observación alguna, ello evidencia que no existió daño alguno en la mercadería al momento del atraque de la nave.
  - vi.- Asimismo, mediante un correo electrónico enviado el 8 de mayo de 2018, el Agente Marítimo "RASAN" comunicó a APM que la carga había sido recibida en mal estado, haciéndolos responsables de los daños ocasionados.
  - vii.- En caso APM argumentara que el daño ocurrió antes de que la nave SPAR MIRA llegara al puerto del Callao, deberá demostrar que recibió la carga en mal estado y la entregó al consignatario en dichas condiciones.
2. Mediante Resolución N° 1, notificada a TRANSOCEANIC el 4 de junio de 2018, APM declaró fundado en parte el reclamo señalando lo siguiente:
- i.- Uno de los requisitos exigibles para que APM responda por los daños alegados por TRANSOCEANIC es que ésta cumpla con acreditar la existencia de los daños alegados y que el mismo se originó a consecuencia del incumplimiento de una obligación de APM o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
  - ii.- El Conocimiento de Embarque (B/L) N° SPMI7TJCAL03 al ser un documento que acredita la recepción de mercaderías a bordo de la nave para ser trasladadas desde un punto de partida hacia un punto de destino, conforme ha sido señalado en la Resolución Final N° 332-2016-TSC-OSITRAN, no prueba la responsabilidad de APM respecto de supuestos daños ocasionados durante la operación de descarga o durante la permanencia de la carga en el Terminal Portuario.
  - iii.- Con relación a la Nota de Tarja obtenida del portal web de la SUNAT, la Resolución Final N° 332-2016-TSC-OSITRAN ha establecido que dicho documento únicamente evidencia la información relacionada al número de bultos, así como al peso total de la carga, no acreditando la responsabilidad de APM respecto de los daños alegados por TRANSOCEANIC.



- iv.- La Nota de Tarja fue transmitida el 7 de mayo de 2018 a las 12:13 horas; sin embargo, de acuerdo con el Terminal Data Report (TDR) las operaciones de descarga culminaron el 9 de mayo de 2018 a las 02:10 horas. De acuerdo con ello, la Nota de Tarja fue transmitida antes del término de la operación de descarga, por lo que no acredita que todos los bultos fueron descargados en buenas condiciones.
- v.- De acuerdo con la Ley General de Aduanas, el Agente Marítimo es el responsable de transmitir la información de la Nota de Tarja a la SUNAT. Para ello debe esperar la información que APM le proporciona (mediante SOFs parcial y final); en ese sentido, la información que transmite el Agente Marítimo a la SUNAT debería responder a la información proporcionada por APM.
- vi.- Sin embargo, el contenido de la Nota de Tarja de los Conocimientos de Embarque objeto reclamo no responde a la información remitida por APM sino a lo manifestado en el UDL<sup>1</sup>, en la medida que el Agente Marítimo transmitió la información un (1) día antes del término de la descarga de la mercadería objeto de reclamo.
- vii.- APM no es responsable del contenido inexacto de la Nota de Tarja que envió el Agente Marítimo a la SUNAT, por lo que dicho documento tampoco prueba que la carga del usuario llegó en buenas condiciones al puerto administrado por APM.
- viii.- En cuanto al correo electrónico enviado por el Agente Marítimo RASAN mediante el cual imputó responsabilidad a APM de los daños causados a dos (2) bobinas, el Shift Manager de APM respondió la acusación aceptando los daños únicamente respecto de una (1) bobina. En tal sentido, corresponde que APM asuma la responsabilidad del daño causado a una de las bobinas, la cual se produjo durante las operaciones de descarga.
- ix.- Con relación a la segunda bobina, el documento Damage Report N° 0004285, el cual se encuentra firmado por el capitán de la nave y el Agente Marítimo, se dejó constancia de que la mercadería presentaba una abolladura de origen, evidenciándose de ello que la bobina objeto de reclamo ya se encontraba dañada con anterioridad al inicio de la descarga.
- x.- TRANSOCEANIC alegó que dicha bobina únicamente se encontraba dañada en su empaque más no la bobina misma; no obstante ello, dicha situación no fue consignada por el capitán de la nave en el Damage Report, por lo que debe desestimarse dicho argumento.
3. Con fecha 22 de junio de 2018, TRANSOCEANIC interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1, reiterando los argumentos esgrimidos en su reclamo, añadiendo lo siguiente:

<sup>1</sup> UDL: (Unit Discharge List) Es el listado de mercancía a descargar de una nave, que muestra la identificación de los bultos y características de estos.



- i.- APM no aceptó la responsabilidad de una de las bobinas dañadas objeto de reclamo, señalando que el daño fue de origen; sin embargo, de acuerdo con lo indicado por el Agente Marítimo RASAN, si bien dicha bobina presentó daños de origen, esta afectó únicamente al cobertor de la bobina (parte externa) y no a la bobina misma.
  - ii.- De acuerdo al Reglamento de Operaciones de APM, el servicio de descarga de carga fraccionada incluye la verificación visual de la carga para la realización de la tarja correspondiente; en ese entendido, APM realizó la verificación visual de las mercancías y al no tener ninguna observación del estado de las mismas, no consignó observación alguna.
  - iii.- La Nota de Tarja es un reporte que el propio Concesionario completa, por lo que sí acredita la responsabilidad de APM respecto de los daños alegados durante la operación de descarga o durante la permanencia de las unidades en el Terminal Portuario.
  - iv.- APM sostuvo que el documento *Bill of Lading* (B/L) es propio del transporte de mercancías en un buque con la finalidad de establecer las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario de la carga y el transportista; sin embargo, cae en contradicción al afirmar que el B/L no certifica que los 693 bultos de barras corrugadas de acero fueron embarcados en su totalidad en el puerto de origen ni que dicho cargamento se haya descargado en el puerto de destino (sic).
  - v.- El proceso de APM exige que TRANSOCEANIC demuestre que la pérdida fue ocasionada por ella, lo que significaría entregar la prueba del diablo, dado que no es posible que el consignatario participe oficialmente en la operación de descarga, de manera tal que pueda hacer valer sus derechos. Por el contrario, el Concesionario sí tiene un procedimiento para demostrar que actuó de manera diligente y prolija.
  - vi.- Solicita que APM exhiba el Certificado de Peso, documento en el cual se consignó que no entregó la carga completa.
  - vii.- Según la Ley General de Aduanas, la Nota de Tarja Aduanera es el documento elaborado por el transportista internacional con el cual se acredita la entrega de la carga al puerto (punto de llegada); es decir, constituye el documento que acredita cómo entregó la carga el transportista a la Entidad Prestadora.
  - viii.- La Nota de Tarja Aduanera demuestra que los bultos se entregaron en buen estado al Concesionario, por lo que el daño fue ocasionado en el Terminal Portuario.
4. El 3 de julio de 2018, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo reiterando lo señalado en la Resolución N° 1, añadiendo lo siguiente:



- i.- De acuerdo al inciso viii), literal a) del artículo 120 del Reglamento de Operaciones de APM, versión 5, el Damage Report es el documento emitido en caso de daños de origen, firmado por el Comando de la Nave y/o Agente Marítimo con la finalidad de dejar constancia de que el daño no es imputable a APM. Asimismo, establece que APM no manipulará la carga hasta que el Damage Report sea firmado por las partes confirmando el estado de la carga y su condición de origen.
  - ii.- APM no es responsable del daño que presentó la segunda bobina, en la medida que manipuló la mercancía luego de haber dejado constancia de que el daño resultó de origen, emitiéndose el Damage Report respectivo, el cual fue firmado por el comando de la nave y el Agente Marítimo.
  - iii.- TRANSOCEANIC deberá demostrar que los daños de origen presentados por la bobina corresponden a daños en el empaque y no en la mercadería, toda vez que dicha afirmación no fue consignada por el Capitán de la Nave en el Damage Report.
  - iv.- En el recurso de apelación, TRANSOCEANIC señaló que APM incurre en contradicción al mencionar que el B/L no certifica la cantidad de bultos embarcados, ni que las barras de acero hayan sido embarcadas en su totalidad; sin embargo, en la Resolución N° 1 nunca se afirmó lo señalado por la apelante, en la medida que el presente caso trata sobre daños a bobinas de acero y no a barras de acero, por lo que dicho argumento es inválido toda vez que no se refiere a la materia del presente reclamo.
  - v.- Sin perjuicio de lo señalado, tal como lo ha indicado OSITRAN en el expediente N° 332-2016-TSC-OSITRAN, el Conocimiento de Embarque (B/L) no acredita el estado de las mercancías durante la travesía ni cómo llegaron al puerto de destino, por lo que no acredita la responsabilidad de APM sobre los supuestos daños alegados por TRANSOCEANIC durante la operación de descarga o durante la permanencia de las mercancías en el Terminal Portuario.
  - vi.- Señaló que el Certificado de Peso solicitado por TRANSOCEANIC en su recurso de apelación no acredita ni registra daños en la mercadería, toda vez que únicamente muestra la diferencia entre la cantidad de bultos manifestados y los entregados por el Terminal Portuario.
5. El 27 de agosto de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con el informe oral de APM, quedando la causa al voto.
  6. Con fecha 3 de septiembre de 2018, APM presentó escrito de alegatos finales reiterando lo manifestado en sus escritos anteriores.



**II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:**

7. Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución 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**

8. La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TRANSOCEANIC le imputa a APM por los daños ocasionados a su mercadería (bobinas), situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>2</sup> y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>3</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
9. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario

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

<sup>3</sup> *1.5.3 Materia de Reclamos*

*(...)*

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

<sup>4</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>5</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>6</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”.*



para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

10. Al respecto, de una revisión del expediente se advierte lo siguiente:
  - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a TRANSOCEANIC el 4 de junio de 2018.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo TRANSOCEANIC para interponer el recurso de apelación venció el 25 de junio de 2018.
  - iii.- TRANSOCEANIC apeló 22 de junio de 2018, es decir, dentro del plazo legal.
11. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>6</sup> (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 presunta prestación deficiente de un servicio por parte de APM.
12. Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

13. Es pertinente precisar previamente que en la medida que TRANSOCEANIC cuestionó los daños a dos (2) bobinas transportados bajo el Conocimiento de Embarque N° SPMI7TJCAL03, y que mediante la Resolución N° 1, APM declaró fundado en parte el reclamo, reconociendo la responsabilidad por el daño ocasionado a una (1) bobina; corresponde a este Tribunal emitir pronunciamiento únicamente sobre una (1) de las bobinas materia de reclamo.

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

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

<sup>6</sup> TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General  
"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".*

<sup>7</sup> *Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuarios del Callao entre APM Terminals Callao S.A. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.*

**"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*

(...)

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

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

(...)

[El subrayado es nuestro]

15. Por otro lado, en virtud del contrato de concesión APM tiene entre sus prerrogativas la de adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y





funcionamiento del terminal portuario. En ese sentido, el artículo 8.13 del referido Contrato de Concesión establece lo siguiente:

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

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

16. Conforme se puede apreciar, además de calificar como una Entidad Prestadora de servicios, APM es la administradora del Terminal Portuario, por lo que en mérito a ello ha establecido procedimientos para la correcta atención de la mercancía de los usuarios, los que se encuentran fijados en el Reglamento de Operaciones de APM, documento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional.
17. Siendo ello así, resulta evidente que la Entidad Prestadora podrá responder frente a los usuarios por cualquier hecho o circunstancia que afecte el normal desarrollo de las actividades portuarias, así como por la integridad de las mercancías de los usuarios.

#### **Sobre la prueba de los daños**

18. El Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios<sup>8</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***

<sup>8</sup> Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN.





*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”.*

19. Conforme se puede apreciar de las normas citadas, 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.
20. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial remite a las reglas establecidas en el Código Civil. En ese sentido, el artículo 1321 del Código Civil establece 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 es nuestro]

21. Según el artículo antes citado, 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.
22. Por otro lado, el artículo 1331 del Código Civil prescribe lo siguiente:

*Artículo 1331.- La prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía también corresponde al perjudicado por la inejecución de la obligación, o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.*

[El subrayado es nuestro]

23. De acuerdo con el artículo citado se aprecia que la prueba de los daños y perjuicios, así como su cuantía, corresponde al perjudicado por la inejecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
24. Lo establecido en el Código Civil concuerda con lo estipulado en el artículo 196° del Código Procesal Civil, 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>9</sup>.
25. Adicionalmente, se aprecia que de acuerdo a doctrina sobre responsabilidad civil, conjuntamente con la imputabilidad; la ilicitud o antijuridicidad; el factor de atribución (dolo, culpa o criterios objetivos); y el nexo causal; el daño es también un elemento constitutivo de la responsabilidad civil<sup>10</sup>, razón por la que si este no se acredita, no corresponde atribuir responsabilidad a la Entidad Prestadora por el hecho reclamado.

### Sobre los presuntos daños ocasionados a la mercadería del usuario

26. En el presente caso, con relación al hecho que generó el daño, TRANSOCEANIC manifestó que este habría sido generado por una deficiente maniobra de la grúa por parte del personal de APM, el cual finalmente habría ocasionado el daño a su mercadería (1 bobina).
27. Por su parte, APM alegó que en el documento Damage Report dejó constancia de que la bobina reclamada por TRANSOCEANIC presentó daños de origen, por lo que no resulta responsable del daño que le imputa el usuario.
28. Así pues, se aprecia que las partes reconocen la existencia del daño a una (1) bobina; no obstante lo cual, existe controversia en cuanto al hecho que generó el daño y la atribución de responsabilidad de la misma.
29. De la revisión del expediente se aprecia que obra el documento denominado "General Cargo Damage Report N° 0004285"<sup>11</sup>, de fecha 8 de mayo de 2018, el mismo que fue presentado por APM con la finalidad de acreditar que el daño ocasionado a la mercadería de TRANSOCEANIC fue de origen, tal como se muestra en la siguiente imagen:

<sup>9</sup> CÓDIGO PROCESAL CIVIL

"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>10</sup> ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil". Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú. Según el citado autor, los indicados elementos de la responsabilidad civil son definidos de la siguiente manera.

- 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.

<sup>11</sup> Ver fojas 1 del expediente.



Nro. 0004255

### APM TERMINALS GENERAL CARGO DAMAGE REPORT

VESSEL: <b>SPAR MIRA</b>		DATE: <b>08/05/2018</b>	
AGENT: <b>SA</b>		DATE: <b>15/03</b>	
PORT OF ORIGIN: <b>ALMOTANE</b>	APM: <b>1</b>	Damage Status:	
OPERATOR: <b>TUPENOSA</b>		<input type="checkbox"/> Damaged	<input type="checkbox"/> During Loading
CONSIGNEE: <b>SPMIRKALOS</b>		<input checked="" type="checkbox"/> Other Damages	<input type="checkbox"/> During Transit
		<input type="checkbox"/> During Unloading	<input type="checkbox"/> Other Damages

DESCRIPTION OF DAMAGE	TYPE OF DAMAGE	REMARKS
<input type="checkbox"/> UN LASH <input type="checkbox"/> MISPLACED <input type="checkbox"/> UN LASH <input type="checkbox"/> UN LASH <input checked="" type="checkbox"/> DAMAGED PACKAGING <input type="checkbox"/> OTHER	<input checked="" type="checkbox"/> DENTED <input type="checkbox"/> OTHER	<p><b>01 STEEL COIL DENTED INSIDE THE HOLD # 01 WITH DAMAGED ORIGIN ARRIVAL CONDITION</b></p> <p><b>VESSEL COMMENTS:</b></p> <p>1) FOR RECEIPT ONLY, WITHOUT RESERVE</p> <p>2) VESSEL DO NOT ACCEPT ANY LIABILITY.</p> <p>3) ORIGIN PACKAGING IN UNLASH CONDITION BY LASHES.</p> <p>4) ALL ALIBEC LASHES TO BE SUBJECTIVE TO SHIP PROTECTION INCLUDING PAGES, ETC.</p>

**M. V. SPAR MIRA**  
 [Signatures and Stamps]

30. Como se aprecia del referido documento, en él se ha consignado expresamente lo siguiente:

"01 steel coil dented inside the hold N° 01 with damaged origin arrival condition".

"01 bobina de acero abollada dentro de la bodega N° 01 con condición de llegada dañada de origen"

[Traducción libre]

31. Conforme se puede apreciar, en el documento citado, el personal de APM consignó que una (1) bobina de acero de la Bodega N° 1 de la nave SPAR MIRA, se encontraba dañada (abolladura) de origen. Cabe advertir que el referido documento se encuentra firmado por el comando de la nave M.V. SPAR MIRA, el Agente Marítimo RASAN S.A. y representantes de APM.



- 32. Asimismo, cabe recordar que de acuerdo con el literal a), numeral viii) del Reglamento de Operaciones de APM vigente al momento de ocurrido los hechos<sup>12</sup>, "en el caso de Daños a la Carga que se hayan originado en travesía o Puerto de origen (Daños de Origen), APMTC emitirá un Damage Report que será firmado por el Comando de la Nave y/o Agente Marítimo con la finalidad de dejar constancia que el daño no es imputable a APMTC. APMTC no manipulará la carga hasta que el Damage Report sea firmado confirmando el estado de la carga y su condición de origen..."
- 33. En ese sentido, el Damage Report es el documento mediante el cual la Entidad Prestadora deja constancia de los daños de origen que presentan las mercancías recibidas de la nave, pero también confiere a las partes la facultad de consignar, de ser el caso, alguna observación referida a la condición en la cual llegó la mercadería al Terminal Portuario.
- 34. En el presente caso, en el "Damage Report N° 0004,285" APM consignó que una (1) bobina del Conocimiento de Embarque N° SPMI7TJCAL03, se encontraba dañada de origen, no habiendo ninguna observación de parte del comando de la nave SPAR MIRA ni del Agente Marítimo RASAN contradiciendo dicha afirmación o consignando que el daño hubiera sido consecuencia de las operaciones realizadas por parte de la Entidad Prestadora, por lo que correspondía a TRANSOCEANIC desvirtuar lo señalado en dicho documento.
- 35. Con referencia al Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) N° SPMI7TJCAL03<sup>13</sup> presentado por TRANSOCEANIC, si bien se aprecia que en la nave SPAR MIRA se embarcaron 147 bobinas sin daños aparentes, cabe señalar que dicho documento de transporte marítimo emitido por la línea naviera únicamente acredita la recepción de mercancías a bordo de la nave para ser trasladadas desde un punto de partida hacia un punto de destino. En tal sentido, si bien en el referido *Bill of Lading* que obra en el expediente, se consignó que la mercancía del usuario se encontraba "sin daños aparentes" al momento de su embarque, ello no demuestra que llegó en buen estado al puerto de destino.
- 36. En cuanto a la Nota de Tarja obtenida del Portal Web de la SUNAT a la cual hace alusión TRANSOCEANIC en su escrito de apelación, de la misma se desprende la siguiente información:



CONSULTA DE NOTA DE TARJA MARÍTIMA

Manifiesto 118-1-2018-1097

Detalle	BL	Operador	Número	Número de Secuencia del Transportista	Bobinas	Peso	Destino-Descripción	Fecha de Nota de Tarja	Fecha de replica hacia operador portuario
11	OSITRAN03	OSITRAN03	03		147	1 411 000 000	2014-04-TEPANTA-S	07-09-2018 10:13 AM	11-09-2018 12:30 PM

<sup>12</sup> Reglamento de Operaciones de APM, versión 5, aprobada mediante Resolución de Gerencia General N° 060-2018-APM/GG

<sup>13</sup> Folio 11





37. Como se aprecia, 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 si la carga se encontraba en buen estado o con daños, como lo refiere la apelante.
38. Respecto de las fotografías adjuntadas por TRANSOCEANIC en calidad de medios probatorios<sup>14</sup>, cabe señalar que no es posible determinar que la presunta avería que se aprecia en las imágenes corresponda a la bobina de acero amparada en el Conocimiento de Embarque N° SPMI7TJCAL03 materia de reclamo o si están relacionadas con la carga de propiedad de otro consignatario, ni que dichas averías hayan sido provocadas por personal de APM durante las operaciones de descarga de la nave SPAR MIRA.
39. Asimismo, cabe acotar que TRANSOCEANIC adjuntó correos electrónicos de fecha 8 de mayo de 2018 enviados a las 22:28 y 23:58 horas, remitido por el Agente Marítimo RASAN a las áreas operativa de APM, informando los daños causados a la carga de la apelante, supuestamente por una mala maniobra del operador de la grúa de APM; no obstante, cabe indicar que dichas comunicaciones no acreditan que los daños alegados hubieran sido ocasionados por personal de APM durante las operaciones de descarga de contenedores.
40. Cabe señalar que el numeral 171.2 del artículo 171 del TUO de la LPAG<sup>15</sup> establece que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.
41. Atendiendo a lo expuesto en los párrafos precedentes, TRANSOCEANIC no ha acreditado que APM sea responsable del daño ocasionado a una (1) bobina de acero correspondiente a la mercadería amparada en el Conocimiento de Embarque N° SPMI7TJCAL03, toda vez que no ha logrado desvirtuar el documento Damage Report en el cual se consignó que el daño fue de origen.
42. En consecuencia, en la medida que TRANSOCEANIC 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.

---

<sup>14</sup> Folios del 17 al 31

<sup>15</sup> TUO de la LPAG

"Artículo 171. - Carga de la prueba  
(...)"

171.2 Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones".



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>16</sup>;

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- CONFIRMAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente APMTC/CL/192-2018, emitido por APM TERMINALS CALLAO S.A., que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A., en el extremo referido a los daños a una (1) bobina de acero, amparado en el Conocimiento de Embarque N° SPMI7TJCAL03, descargado de la nave SPAR MIRA.

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

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

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

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

  
**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta  
**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS**  
**OSITRAN**

<sup>16</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:

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

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

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

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