



EXPEDIENTE N° : 154-2018-TSC-OSITRAN

APELANTE : AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente APMTC/CL/0161-2018

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 13 de setiembre de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la Resolución N° 01 que declaró infundado el reclamo presentado, en la medida que la Entidad Prestadora no ha desvirtuado su responsabilidad respecto de la pérdida de los seis (6) atados de tubos de acero materia de reclamo.*

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/0161-2018 (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 16 de abril de 2018, TRANSOCEANIC presentó un reclamo a través del Libro de Reclamaciones de APM (Hoja de Reclamación N° 0001361) mediante el cual señaló que su personal detectó la falta de seis (6) atados de tubos correspondiente al B/L PAILgTJCALo8 de su cliente TUBISA, los cuales fueron descargados de la nave PAQUETA ISLAND.
- 2.- Mediante carta remitida a TRANSOCEANIC el 18 de abril de 2018, APM le requirió cumplir con los requisitos de forma a fin de tramitar su reclamo.
- 3.- El 19 de abril de 2019, TRANSOCEANIC cumplió con absolver el requerimiento efectuado por APM señalando lo siguiente:



- i. Fue designada coordinadora de la empresa TUBISA para la supervisión de la descarga y despacho aduanero de productos de acero de la nave PAQUETA ISLAND, amparada con el B/L PAILgTJCALo8, los cuales hacían un total de 693 atados de tubos con un peso global de 794.978 TM.
 - ii. En la Nota de Tarja, elaborada una vez culminada la descarga, se consignó que se entregaron seiscientos noventa y tres (693) atados de tubos de acero en buen estado.
 - iii. TUBISA contrató los servicios de desestiba de APM para la descarga de los productos de la nave PAQUETA ISLAND, siendo la Entidad Prestadora la encargada de custodiar, preservar y realizar las operaciones logísticas de manera adecuada, por lo que debería hacer entrega de la totalidad de los productos descargados.
 - iv. Sin embargo, debido a que su personal dio cuenta del faltante de seis (6) atados de tubos, presentó la Hoja de Reclamación N° 0001361, en la cual se dejó constancia de que habiendo culminado con el retiro de carga de su cliente TUBISA habría un faltante de 06 atados de tubos.
 - v. En ese sentido, el personal de TRANSOCEANIC reportó el faltante durante el retiro de la mercadería, siendo el único momento en el cual podría enterarse de que ésta no se encontraba completa. En vista de ello, APM es el único responsable de lo que ocurrió con su carga mientras esta se encontraba bajo su custodia.
 - vi. Solicitó se consulte el Certificado de Peso emitido por APM, debido a que de dicho documento se podrá verificar que no se entregó la mercadería completa.
- 4.- Mediante Resolución N° 1, notificada a TRANSOCEANIC el 01 de junio de 2018, APM declaró infundado el reclamo señalando lo siguiente:
- i.- Uno de los requisitos exigidos para que APM responda por los faltantes alegados por TRANSOCEANIC es que el usuario cumpla con acreditar los mismos y que ello se hubiese originado como consecuencia del incumplimiento de una obligación a su cargo, o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
 - ii.- TRANSOCEANIC presentó como medios probatorios la Hoja de Reclamación N° 0001361, el Bill of Landing N° PAILgTJCALo8, la Nota de Tarja y el Packing List; mediante los cuales pretendería acreditar que seiscientos noventa y tres (693) bultos embarcados en el puerto de origen llegaron completos.



- iii.- Respecto a la Hoja de Reclamación, la misma no constituye un medio probatorio de la ocurrencia del daño alegado, ni demuestra la responsabilidad de APM por el supuesto faltante.
- iv.- Con relación al Bill of Landing N° PAIL9TJCALo8, debe tenerse en cuenta que este documento no certifica que los seiscientos noventa y tres (693) tubos de acero hayan sido embarcados en su totalidad en el puerto de origen ni garantiza que lo transportado corresponda a lo efectivamente descargado en el Terminal Portuario.
- v.- Respecto al Packing List, dicho documento especifica los datos sobre el embalaje, especificaciones técnicas de pesos y dimensiones de las mercancías; no constituyendo un documento que acredite que la mercadería detallada ha sido embarcada en su totalidad, ni tampoco que haya sido recibida en el Terminal Portuario.
- vi.- La información contenida en la Nota de Tarja de la SUNAT fue transmitida por el transportista RASAN S.A. el 11 de abril de 2018 a las 09:47 horas, sin embargo, las operaciones de descarga real de la mercadería B/L objeto de reclamo terminaron el 12 de abril de 2018 en la joranda de 07:00 a 15:00 horas, es decir, antes del término de la operación de descarga, por lo que no puede evidenciarse la cantidad real de bultos descargados.
- vii.- Al final de la descarga total de la nave PAQUETA ISLAND, de manifiesto 2018-00709, se presentaron seis (6) bultos faltantes correspondientes al Bill of Landing N° PAIL9TJCALo8, conforme se muestra en el Certificado de Peso de la Autorización N° 92308, lo que demuestra que los faltantes fueron de origen en relación a la bodega 3:

Autorizado		Controlado		Saldo	
Bultos	Peso	Bultos	Peso	Bultos	Peso
693	794.970	687	761.940	6	33.030

- viii.- Adicionalmente, APM cumplió con descargar toda la carga asignada a la bodega 3, dejándola vacía, y confirmando con otros consignatarios que todos recibieron la cantidad manifestada.
- ix.- En ese sentido, queda demostrado que APM cumplió con entregar la cantidad de mercadería desembarcada, es decir, 687 bultos, siendo los bultos faltantes de origen.
- x.- En consecuencia, los documentos presentados por TRANSOCEANIC no constituyen medios probatorios idóneos que acrediten la responsabilidad de APM en el supuesto faltante de seis (6) atados de tubos.





- 5.- Con fecha 21 de junio de 2018, TRANSOCEANIC interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 de APM, señalando lo siguiente:
- i. De acuerdo al Reglamento de Atención de Reclamos del concesionario, APM se encuentra obligado a prestar sus servicios de forma óptima, cuidando la integridad de la mercancía de sus usuarios; sin embargo, en el presente caso no ocurrió así, tal como consta en las órdenes de despacho.
 - ii. APM cae en una contradicción al argumentar que el *Bill of Lading* no certifica la cantidad de bultos embarcados en el puerto de origen, toda vez que dicho documento si indica claramente la cantidad y el peso de la mercancía; por lo que es errado por parte de la Entidad Prestadora restarle valor probatorio.
 - iii. En el presente procedimiento, se le exige que demuestre que el faltante en su mercadería resulta un hecho atribuible a la Entidad Prestadora, lo que consiste en el requerimiento de una prueba diabólica, pues no participa directamente de las operaciones de descarga; sin embargo, la Entidad Prestadora cuenta con un procedimiento o debería tenerlo a fin de demostrar que actuó de manera diligente y no es responsable del faltante en su mercadería. La responsabilidad se traslada de un operador a otro con la entrega, y esa entrega debe constar en un documento, tal como TRANSOCEANIC lo demostró con el *Bill of Lading*, Nota de Tarja y Packing List.
 - iv. Solicitó que APM exhiba el Certificado de Peso, dado que en el citado documento se consignó que no se hizo entrega de la carga completa; asimismo, si hubo daños o faltantes APM debió dejar constancia de ello en un protesto a la nave para salvar responsabilidades, tal como lo señala el Reglamento de Operaciones de APM en sus artículos 84 y 85.
 - v. Según la Ley General de Aduanas, la Nota de Tarja Aduanera es el documento que acredita la entrega de la mercancía al puerto (punto de llegada); ocurriendo que en el presente caso, la nota de tarja señalaba que los bultos estaban en buen estado, por lo que cualquier pérdida o faltante después de la entrega al puerto corresponde a APM.
- 6.- El 06 de julio de 2018, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC) el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando lo expuesto en la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
- i. TRANSOCEANIC omitió que el Certificado de Peso fue presentado por APM en el expediente de reclamo.



- ii. APM acreditó la existencia de seis (6) bultos faltantes de origen en la nave PAQUETA ISLAND de Mfto. 2018-00709 mediante el análisis de los SOF parciales y finales, las tarjetas, el Empty Hold Certificate y los Certificados de peso de todos los consignatarios.
 - iii. Del Certificado de Peso de la Autorización N° 92308 que corresponde al B/L PAILgTJCALo8 reclamado, se corroboró la existencia de seis (6) faltantes, más no se determinó si dichos faltantes son de origen o si los mismos fueron descargados y no entregados por APM.
- 7.- El 27 de agosto de 2018, se encontraba programada la audiencia de vista de la causa; sin embargo, las partes no concurrieron a la misma, quedando la causa al voto.
- 8.- El 03 de setiembre de 2018, APM presentó su escrito de alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 9.- 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

- 10.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TRANSOCEANIC le imputa a APM por la pérdida de seis (6) atados de tubos, situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM¹ y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN² (en adelante, el Reglamento de Reclamos del

¹ 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".

² 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 -



OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo³, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 11.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁴, 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 quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 12.- Al respecto, de una revisión del expediente se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a TRANSOCEANIC el 01 de junio de 2018.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo TRANSOCEANIC para interponer su recurso de apelación venció el 22 de junio de 2018.
 - iii.- TRANSOCEANIC apeló con fecha 21 de junio de 2018, es decir, dentro del plazo legal.
- 13.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del TEO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁵ (TUE de la LPAG), al

(...) 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.

(...)"

*) **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".

*) **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".

*) **TUE 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".



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.

- 14.- 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

Respecto de la probanza de los daños

- 15.- Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público⁶ establece lo siguiente:

"Artículo 7.- Derechos del Usuario.-

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

(...)

j) A la reparación de daños.

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

Los usuarios tienen derecho a solicitar la determinación de la responsabilidad de los daños o pérdidas conforme con el marco jurídico vigente, a través de las vías que estimen convenientes, entre ellas el procedimiento de reclamo, u otras. Luego de establecida dicha responsabilidad el Usuario podrá solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por acuerdo entre las partes, según lo pactado.

- 16.- 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 éstos.
- 17.- Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, corresponde remitirnos a las reglas establecidas en el Código Civil.
- 18.- Al respecto, el artículo 1321 del Código Civil señala lo siguiente:

⁶ Aprobado mediante la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN



"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]

- 19.- 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.
- 20.- 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.
- 21.- En este punto es importante considerar que 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 y como consecuencia de las operaciones realizadas por personal de la Entidad Prestadora.
- 22.- 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 hechos⁷.
- 23.- 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.

⁷ 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.



Sobre los daños alegados

- 24.- En el presente caso, TRANSOCEANIC atribuye responsabilidad a APM respecto de la supuesta pérdida de seis (6) atados de tubos de propiedad de TUBISA, señalando que le fueron entregados únicamente seiscientos ochenta y siete (687) bultos de los seiscientos noventa y tres (693) que fueron embarcados en la nave PAQUETA ISLAND.
- 25.- Por su parte, APM manifestó que de acuerdo con la evaluación de los medios probatorios presentados por TRANSOCEANIC, no se ha acreditado que hubiesen arribado al Terminal Portuario los seiscientos noventa y tres (693) atados de tubos que señala la apelante.
- 26.- Cabe señalar que a efecto de acreditar la falta de los seis (6) atados de tubos de la mercadería de propiedad de TUBISA, la apelante ha presentado los siguientes medios probatorios:
- El Bill of Landing N° PAILgTJCALo8;
 - La Nota de Tarja;
 - El Packing List;
- 27.- En el documento denominado *Bill of Landing* o Conocimiento de Embarque presentado por TRANSOCEANIC se ha consignado que se embarcaron seiscientos noventa y tres (693) atados de tubos; cabiendo señalar que dicho documento empleado en el transporte marítimo es emitido por la línea naviera y acredita la recepción por parte del transportista de la mercadería a bordo para ser trasladada desde un punto de partida a un punto de destino. En ese sentido, el *Bill of Landing* únicamente contiene información relacionada con el embarque de la mercadería en el puerto de origen; en consecuencia, esta información debe ser contrastada con lo efectivamente descargado en el puerto de destino.
- 28.- Asimismo, el *packing list* es un documento propio del transporte marítimo, en el cual se consigna una relación del contenido del paquete que completa la información de la factura y es emitido por quien efectúa el envío⁸; por lo que tampoco resulta suficiente para demostrar que la mercadería arribó en buen estado al Terminal Portuario.
- 29.- A efecto de acreditar la cantidad de mercadería descargada en el puerto de destino, TRANSOCEANIC presentó la Nota de Tarja Aduanera (Documento de Transporte: PAILgTJCALo8, Detalle Nro:32, Número de manifiesto:01-118-1-2018-709)⁹; en la cual se recogieron los siguientes datos:
- Bultos tarjados: 693

⁸ Encontrado en <https://www.packlink.es/envios/packing-list/> el 20 de junio de 2018.

⁹ Ver folio 51 del expediente.



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 156 -2018-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

Documento de Transporte: PAIL9TJCAL08, Detalle Nro: 32, Número de manifiesto: 01-118-1-2018- 709

N° Doc. Transporte Master asociado							
A la Orden							
Consignatario							
Consolidador							
Embarcador							
Notificado al arribo							
Representante del Transportista							
Fecha Nota de Tarja	Peso Tarjados	Bultos Tarjados	Fecha ICA	Peso ICA	Bultos ICA		
11/04/2018 09:47:14	794978	693					
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	693	Haz	794978	1	11604 PIECES SEAMLESS STEEL PIPE	
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		

30.- Ahora bien, de la Nota de Tarja obtenida de la página web de la SUNAT, se aprecia lo siguiente:



[Retroceder](#) | [Inicio](#)

Manifiesto	118-2018-709
Fecha de Llegada:	08/04/2018 18:00
Fecha de Descarga:	13/04/2018 05:00
Matrícula de la Nave	PAQUETA ISLAND
Empresa de Transporte	BOS7- RASAN S.A.
Inicio de Tarja:	0
Fin de Tarja:	0
Fecha de Transmisión:	14/03/2018 10:02:02

Puerto	Número	Conocimiento	B/L Master/Directo	Detalle	Código de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib. Dep.Temp.	Bultos Recib. Dep.Temp.
CNIG	32	<u>PAIL9TJCAL08</u>	PAIL9TJCAL08	<u>32</u>	2143	0.00	0	794.978.00	693	761.940.00	687
CNIN	33	1	1	<u>33</u>		0.00	0	21.278.100.00	1	0.00	0



- 31.- Conforme se advierte, dicho documento contiene información sobre el número de bultos manifestados, consignándose que fueron seiscientos (693) con un peso de 794.978 TM, registrándose también que fueron efectivamente descargados de la nave la cantidad de seiscientos ochenta y siete (687) atados de tubos de acero con un peso de 761,940 TM; de lo que se desprende el faltante de seis (6) atados.
- 32.- Al respecto, APM indicó que la información contenida en la Nota de Tarja de la SUNAT, la cual fue transmitida por el Agente Marítimo, no se elaboró en base a la mercadería efectivamente descargada en el Terminal Portuario, sino en base a lo manifestado por éste, puesto que habría sido enviada a la SUNAT el 11 de abril de 2018 a las 09:47 horas y las operaciones de descarga de la nave PAQUETA ISLAND recién concluyeron el 12 de abril de 2018 en la jornada de las 07:00 a las 15:00 horas.
- 33.- Sin embargo, conforme se ha señalado precedentemente, se verifica que en la Nota de Tarja de la SUNAT se consigna la cantidad de bultos que fueron manifestados por el usuario (693), así como la cantidad de bultos que fueron efectivamente descargados (687); no habiendo APM demostrado con medio probatorio alguno que la cantidad de bultos consignados en la casilla correspondiente a los bultos efectivamente descargados en el Terminal Portuario fue elaborada erróneamente con la información correspondiente a los bultos manifestados por el usuario.
- 34.- Ahora bien, cabe señalar que los artículos 1 y 95 del Reglamento de Operaciones de APM disponen lo siguiente:

"Artículo 1.- Definiciones y siglas

(...)

nn. Nota de Tarja: Documento mediante el cual se registra la carga embarcada o descargada hacia o desde la Nave, que incluirá el estado de la misma. Este registro debe tener un soporte físico o electrónico, y podrá tener otras denominaciones dependiendo del tipo de Carga.

(...)

"Artículo 95º.- Descarga

El capitán de la Nave o su representante deberán entregar la carga sin daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido. En caso contrario, APMTTC dejará constancia de este hecho en el Damage Report y/o elevará un protesto informativo ante la Autoridad Portuaria, adjuntando las evidencias del hecho. APMTTC comunicará este hecho al Agente Marítimo y este deberá dar su conformidad y asumir la responsabilidad de la descarga en tales condiciones. Mientras no se cuente con la conformidad del Agente Marítimo no se descargará la carga y APMTTC no será responsable por ello."

[El subrayado y resaltado es nuestro]



- 35.- Como se aprecia, APM dispone de mecanismos mediante los cuales puede dejar constancia de las condiciones en las que recibe la carga, teniendo la facultad de consignar tanto en la respectiva Nota de Tarja, Nota de Tarja/Resumen como en un Damage Report y/o elevando un protesto informativo ante la Autoridad Portuaria sobre cualquier daño o alteración a la mercancía que detectara durante su descarga, lo que incluye la falta o ausencia de la mercadería o parte de esta.
- 36.- Ahora bien, APM manifestó que mediante los SOF parciales y finales¹⁰, los resúmenes/notas de tarjas¹¹, el Empty Hold Certificate¹² y los Certificados de peso¹³ de todos los consignatarios, se acreditaba que los seis (6) bultos faltantes fueron de origen.
- 37.- Al respecto, corresponde señalar que el SOF o estado de hechos¹⁴, así como el TDR o Reporte de Salida del Terminal¹⁵, de acuerdo al Reglamento de Operaciones son documentos que describen cronológicamente las actividades y operaciones realizadas por la nave en las instalaciones del Terminal Portuario, por lo que no constituyen documentos que acrediten faltantes de origen.
- 38.- En cuanto al Empty Hold Certificate¹⁶ adjuntado por APM, se advierte que dicho documento únicamente acredita que la Bodega 3 de la nave PAQUETA ISLAND se encontraba vacía después de la inspección realizada, no haciendo referencia a la existencia o no de bultos faltantes y si estos fueron o no una condición de arribo.
- 39.- Finalmente, en cuanto a los Resúmenes / Nota de Tarja de la Bodega 3¹⁷ adjuntados por APM, se evidencia que dichos documentos contienen enmendaduras que no permiten apreciar la cantidad de bultos descargados de la citada bodega, adicionalmente a lo cual no se encuentran firmados por el tarjador de APM, conteniendo además omisiones en la sección

¹⁰ Ver folios 38 del expediente

¹¹ Ver folios del 30 al 37 expediente

¹² Ver folios 28 del expediente

¹³ Ver folios 29 del expediente

¹⁴ CAPÍTULO I

DEFINICIONES

Artículo 1.- Definiciones y siglas

(...)

1.2. Siglas

m. *SOE (Statement of facts/Estado de Hechos): Documento mediante el cual se describe cronológicamente las actividades realizadas a la Nave durante su estadía en el Terminal Portuario. Entre otros, se describen las cantidades o pesos totales descargados o embarcados por Nave.*

¹⁵ CAPÍTULO I

DEFINICIONES

Artículo 1.- Definiciones y siglas

(...)

1.2. Siglas

o. *TDR (Terminal Departure Report/Reporte de Salida de la Terminal). Documento mediante el cual se describe las operaciones de la Nave efectuadas en las instalaciones de APMTC.*

¹⁶ *Certificado de inspección: Es aquel certificado que expide el inspector de inspección de espera o inspección, o certificado de inspección de precarga, después de inspeccionar las bodegas para asegurarse de que son adecuadas para la carga o descarga prevista. (<https://www.sailors-club.net/maritime-blogs/entry/cargo-documents-in-a-bulk-carrier/>)*

¹⁷ Ver folios del 30 al 37 del expediente.



referida a la cantidad de bultos descargado. En consecuencia, no acreditan lo alegado por la Entidad Prestadora.

- 40.- No habiendo APM desvirtuado la información contenida en la página web de la SUNAT, referida a que le habrían sido entregados (687) bultos y no (693) y por ende, no habiendo deslindado su responsabilidad sobre los bultos faltantes, corresponde que se haga responsable por éstos.
- 41.- En consecuencia con lo expuesto, corresponde revocar la decisión adoptada por APM y amparar el reclamo presentado por TRANSOCEANIC. Cabe señalar que la cuantía por dichos daños se determinará por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial conforme a lo establecido en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios¹⁸.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN¹⁹;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0161-2018; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A, respecto de los dos (2) bultos faltantes correspondientes al *Bill of Lading* N° PAILgTJCALo8, consistentes en tubos de acero, cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

¹⁸ Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

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

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

¹⁹ 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 contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia. (...)"



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 154 -2018- TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

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

TERCERO.- NOTIFICAR a AGENCIA DE ADUANAS 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).

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**