



EXPEDIENTE : 10-2017-TSC-OSITRAN

APELANTE : AUTOMOTORES GILDEMEISTER PERÚ S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0957-2016

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 15 de noviembre de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la resolución apelada, en la medida que la Entidad Prestadora no ha deslindado su responsabilidad respecto de los daños ocurridos a dos unidades vehiculares en el interior del Terminal Portuario.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por AUTOMOTORES GILDEMEISTER PERÚ S.A. (en adelante, GILDEMEISTER o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0957-2016 (en lo sucesivo, la Resolución N° 1) por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o entidad prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES:

- 1.- Con fecha 09 de diciembre de 2016, GILDEMEISTER interpuso reclamo ante APM a fin de que se haga responsable por los daños ocasionados a dos (2) vehículos descargados de la nave GLOVIS SIGMA, conforme al siguiente detalle:

MARCA	MODELO
HYUNDAI	H-1 Chasis KMFWBX7HAHU858853 Color Negro
HYUNDAI	ACCENT Chasis KMHCT41BAHU200914 Color Rojo

A efectos de sustentar su reclamo argumentó lo siguiente:



- i.- Los daños a los vehículos materia de reclamo se produjeron por choque, debido a la deficiente calidad del servicio brindado en la zona de acopio del Terminal Portuario, tal como se puede apreciar en las fotografías, así como en los correos adjuntos al reclamo.
 - ii.- En el "*Informe al detalle de vehículos encontrados con daño*" elaborado por la señora Laura Astonitas Vergaray, General Cargo Yard Supervisor de APM, se responsabiliza de los daños a los conductores contratados por su agente de aduanas "Corporación Logística Las Américas"; sin embargo, estos últimos no aceptan la responsabilidad de lo ocurrido debido a que el propio despachador encontró los vehículos dañados.
 - iii.- Por inversión de carga de la prueba, APM debe demostrar que su personal no ocasionó dichos daños a los vehículos.
 - iv.- La zona de acopio de los vehículos dentro del Terminal no es adecuada para el estacionamiento y/o almacenamiento temporal para vehículos automotores, siendo evidente la negligencia de APM; por lo que solicita la adopción de medidas correctivas a fin de evitar daños futuros similares a los ocurridos en el presente caso.
- 2.- Mediante Resolución N° 1 notificada a el 28 de diciembre de 2016, APM resolvió el reclamo declarándolo infundado en base a los siguientes argumentos:
- i.- En el reporte ISLP-1644/CI-2847 de fecha 15 de septiembre de 2016, elaborado por los supervisores designados por APM, esto es, los señores de SILPO PERÚ S.A.C., se señaló que dentro de las operaciones de supervisión de carga de la nave GLOVIS SIGMA no se identificó daño alguno a los vehículos, motivo por el cual dichas unidades se encontraban en perfectas condiciones hasta que fueron almacenadas en la zona 4 del Terminal Portuario.
 - ii.- Asimismo, los usuarios deberán informar inmediatamente de los posibles daños que puedan ocurrir durante el retiro de sus unidades de la zona de acopio al Coordinador de Patio (Yard Coordinator) de APM.
 - iii.- El 19 de septiembre de 2016 a las 08:46 horas, APM se pronunció respecto a los daños materia de reclamo señalando que durante las operaciones de despacho se encontraron dos (2) vehículos dañados en la zona de almacenaje, procediendo a realizar las investigaciones correspondientes con el área de seguridad.
 - iv.- Con relación al vehículo modelo H-1 Chasis KMFWBX7HAHU858853 Color Negro, indicó que el 14 de septiembre a la 1:24 horas, durante las operaciones de despacho, el personal de "Corporación Logística Las Américas" chocó el referido vehículo, dejándolo abandonado y sin informar a las partes, lo que es considerado falta grave.



- v.- Luego de ello, a las 17:13 horas, el Yard Coordinator General Cargo detalló mediante correo electrónico que el siniestro había sido ocasionado por el referido conductor, adjuntando imágenes del vehículo dañado, así como las imágenes del video proporcionado por el área de seguridad.
- vi.- Respecto al vehículo modelo ACCENT Chasis KMHCT41BAHU200914 Color Rojo, señaló que el 13 de septiembre a las 19:15 horas, durante las operaciones de despacho, el personal de "Corporación Logística Las Américas" chocó el referido vehículo dejándolo abandonado y sin informar a las partes, lo que es considerado falta grave.
- vii.- El 15 de septiembre a las 17:56, el Yard Coordinator General Cargo, mediante correo electrónico manifestó que se encontró el vehículo con una raspadura en la parte lateral derecha baja ocasionada por el personal de retiro de "Corporación Logística Las Américas", adjuntando imágenes del vehículo dañado y el documento DR N° 0002622.
- viii.- En ese sentido, APM no es responsable de los daños reclamados, pues ambos vehículos se entregaron en perfectas condiciones.
- 3.- Con fecha 17 de enero de 2017, GILDEMEISTER interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 reiterando los argumentos expuestos en su reclamo; agregando lo siguiente:
- i.- La deficiente calidad del servicio brindado por APM en la zona de acopio (zona 4) del Terminal Portuario ocasionó que sus vehículos resulten dañados por un choque, acreditando ello con fotografías y correos adjuntos a su escrito de reclamo.
- ii.- Conforme a los artículos 33 y 34 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, en los reclamos relacionados con la calidad e idoneidad del servicio la carga de la prueba recae sobre la entidad prestadora, debiendo acreditar que esta brindó el servicio de acuerdo con las exigencias de su Contrato de concesión y el ordenamiento legal vigente.
- iii.- En el presente caso, se encuentra acreditado que los dos (2) vehículos sufrieron el siniestro cuando se encontraban bajo custodia de APM; esto es que los daños fueron ocasionados durante su descarga de la nave y en el trayecto desde el Terminal Portuario hasta la Zona de acopio (zona 4).
- iv.- Por ello, no es aceptable que APM pretenda eludir su responsabilidad cuando no existen pruebas fehacientes de que los conductores contratados por "Corporación Logística Las Américas" provocaron los daños.



- 4.- El 03 de febrero de 2017, 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 los argumentos esgrimidos en la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
- i. La labor de supervisión del surveyor designado por APM para la nave GLOVIS SIGMA comprendió los siguientes momentos:

Nave GLOVIS SIGMA de Mfto. 2016-02250	Fecha y Hora
Arribo	11 de septiembre de 2016 a las 21:30 horas
Atraque	11 de septiembre de 2016 a las 23:45 horas
Descenso de rampa para acceso	12 de septiembre de 2016 a las 00:05 horas
Inicio de Operaciones	12 de septiembre de 2016 a las 01:15 horas
Término de operaciones a bordo	13 de septiembre de 2016 a las 10:30 horas
Término de operaciones en zona	13 de septiembre de 2016 a las 11:00 horas

- ii. Conforme a lo anterior, los daños a los vehículos no pudieron ocurrir durante la descarga o en el trayecto de la unidad a la zona de acopio, puesto que del informe de labores de supervisión N° ISLP-1644/CI-2847 no se advierte que se haya presentado daño alguno.

- 5.- El 19 de octubre se realizó la audiencia de vista de la causa sin la participación de las partes, quedando la causa al voto.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 6.- 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.- De ser el caso, determinar si corresponde amparar el reclamo presentado por GILDEMEISTER.



III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 7.- La materia del presente procedimiento versa sobre la posible responsabilidad de APM respecto de los daños ocasionados a dos (2) vehículos descargados de la nave GLOVIS SIGMA, situación 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 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.
- 8.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APM⁴, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁵, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de

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.-

(...) 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.

(...)"

³ 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".

⁴ Reglamento de 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".

⁵ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN



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

- 9.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 de APM que contiene la decisión de declarar infundado el reclamo, fue notificada a GILDEMEISTER el 28 de diciembre de 2016.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 18 de enero de 2017.
 - iii.- GILDEMEISTER presentó su recurso de apelación el 17 de enero de 2017, es decir, dentro del plazo legal.
- 10.- Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto al servicio brindado por parte del personal de APM, se cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG)⁶.

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

Respecto de las obligaciones y prerrogativas de la Entidad Prestadora

- 11.- De acuerdo con el artículo 8.19 del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado peruano⁷, APM deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite, el servicio estándar, el cual incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga, entre las cuales se encuentra el servicio de manipuleo para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte designado por el

⁶ 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".

⁶ 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".

⁷ 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.



usuario o viceversa en caso de embarque. En efecto, el referido artículo 8.19 señala 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.

(...)

o

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 rodante, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;*
- ii) El servicio de conducción de los vehículos entre 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 trinca o destrinca;*
- vi) El servicio de pesaje; incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- vii) 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]

- 12.- Cabe señalar que dicha obligación no sólo se limita a brindar el servicio de descarga de mercancías, sino que implica que dicho servicio sea prestado cumpliendo con las especificaciones de calidad establecidas en el Contrato de Concesión y el marco legal vigente, es decir, realizar todos los actos necesarios desde la descarga de la mercadería, hasta su salida del terminal portuario, lo que resulta concordante con lo previsto en el artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, que dispone:

"Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora:

(...)

h) Prestar servicios con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los respectivos contratos de concesión y, de ser el caso, en el marco legal vigente."

[El subrayado es nuestro]

- 13.- De otro lado, cabe señalar que APM, en virtud del Contrato de Concesión, tiene el derecho a explotar el terminal concesionado, a efectos de lo cual podrá disponer la organización de los servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, consecuencia de lo cual, tendrá a su vez, el deber de mantener la operatividad del Terminal y a responder por los actos u omisiones de su personal a cargo. En efecto, en el artículo 8.1 del contrato de concesión se indica lo siguiente:

"8.1

(...)

La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA recuperará su inversión en las Obras, así como un deber, en la medida en



que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a mantener la operatividad de dicho Terminal Portuario así como a prestar los Servicios a los Usuarios.

En tal sentido, es deber de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, dentro de los límites del Contrato de Concesión, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Norte Multipropósito y de los contratistas que la SOCIEDAD CONCESIONARIA decida contratar.

Asimismo de conformidad con lo establecido en la Cláusula 2.7, la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene derecho a disponer la organización de los servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento respetando los términos y condiciones del presente Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho comprende la libertad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato de Concesión y en las Leyes y Disposiciones Aplicables".

[El subrayado es nuestro]

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

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

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

15.- 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.



- 16.- 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.
- 17.- En tal sentido, en la medida que APM tiene la obligación de realizar todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga de mercancías, entre las cuales se encuentra el servicio de manipuleo para la recepción de la carga rodante (vehículos), y detenta la potestad de adoptar todas las decisiones que considere convenientes para el adecuado funcionamiento del Terminal, responderá frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias, lo que incluye responder por la calidad de sus servicios y la integridad de las mercancías de los usuarios durante el desarrollo de dichas actividades.

Respecto de los derechos de los usuarios en materia de daños

- 18.- Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁸ (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:

(...)

⁸ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN



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.- 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.

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

21.- En ese sentido, en el presente procedimiento el TSC no tiene atribuciones para efectuar valoraciones o estimaciones de los daños, pero sí es competente para declarar si la Entidad Prestadora es responsable o no de los referidos daños alegados por los apelantes. 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.

22.- 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 inexecución 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 inexecución.

Si la inexecución 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]



- 23.- 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.
- 24.- Es importante precisar que al estar APM obligada a brindar el servicio estándar, tiene el deber de guardar la diligencia debida con las mercancías que manipule dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean entregadas a sus destinatarios en las mismas condiciones en las que fueron recibidas.
- 25.- En este punto, es importante recordar que al estar obligada APM a brindar el servicio estándar, tiene la obligación de realizar todas las actividades operativas que resulten necesarias para la descarga de las mercancías (en este caso carga rodante) a fin de que estas sean entregadas a sus destinatarios en las mismas condiciones en las que fueron recibidas, consecuencia de lo cual deberán de responder frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pudiera afectar el normal desarrollo de dichas actividades, así como por la integridad de las mercancías de los usuarios.

Respecto de la responsabilidad de los daños alegados en el presente caso

- 26.- Como ya se ha señalado precedentemente, GILDEMEISTER indicó que APM no habría cumplido con salvaguardar la integridad de los vehículos reclamados, al haber sido presuntamente entregados con abolladuras y daños en su estructura al momento de realizar el despacho correspondiente.
- 27.- Al respecto, es importante señalar que en el presente caso, ambas partes han reconocido que los daños se produjeron en el interior del Terminal Portuario, no siendo este un hecho controvertido.
- 28.- No obstante, APM ha manifestado que si bien existieron daños a las dos (2) unidades vehiculares (Modelo H1 Chasis KMFWBX7HAHU858853 y Modelo ACCENT Chasis KMHCT41BAHU200914), estos habrían sido ocasionados por los choferes de la compañía Corporación Logística Las Américas S.A., empresa que habría estado encargada del retiro de las referidas unidades del Terminal Portuario.
- 29.- En efecto, para el vehículo Modelo H1 Chasis KMFWBX7HAHU858853, APM señaló que el 14 de setiembre de 2016 a las 01:24 horas, el personal de la compañía Corporación Logística Las Américas S.A. impactó dicho vehículo contra el muro, dejándolo abandonado en el lugar de trabajo sin que este hecho fuera informado. Posteriormente, mediante correo electrónico remitido a las 17:13 horas el mismo día del acontecimiento, el Coordinador General de APM comunicó de estos hechos a GILDEMEISTER.



- 30.- De igual forma, en el caso de la unidad Modelo ACCENT Chasis KMHCT41BAHU200914, APM indicó que el 13 de setiembre de 2016 a las 19:15 horas el personal de la compañía Corporación Logística Las Américas S.A. habría ocasionado una ralladura en la parte lateral derecha del vehículo; motivo por el cual emitió la DR N° 0002622. Asimismo, mediante correo electrónico de fecha 15 de setiembre de 2016, el Coordinador General de APM también comunicó de estos hechos a GILDEMEISTER.
- 31.- Al respecto, cabe señalar que si bien la probanza de los daños corresponde a quien los invoca, atendiendo a que ambas partes están de acuerdo en que los daños a los vehículos ocurrieron al interior del Terminal Portuario, y corresponde discutir si APM habría cumplido con brindar un servicio de calidad en el despacho de los vehículos de GILDEMEISTER, cabe en el presente caso tomar en cuenta lo señalado en el Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el cual establece en su artículo 34 que en los reclamos relacionados con la calidad e idoneidad del servicio, corresponderá a la Entidad Prestadora probar que éste se brindó conforme a las exigencias del Contrato de Concesión⁹, en la medida que esta se encuentra en mejor posición que el usuario de demostrar que los servicios fueron brindados de manera adecuada y conforme a los estándares respectivos.
- 32.- En tal sentido, en primer lugar corresponde determinar si APM cumplió o no con los protocolos establecidos para el despacho de las unidades vehiculares del Terminal Portuario, con el objetivo de establecer si su actividad o ausencia de actividad tuvo injerencia en los daños ocasionados a los vehículos.
- 33.- Como ya se ha señalado en los considerandos 14 al 15, para la prestación de sus servicios contemplados en el Contrato de Concesión, APM tiene la facultad de emitir Reglamentos y otros dispositivos para la prestación de estos.
- 34.- Ahora bien, tanto en el Contrato de Concesión como en el Reglamento de Operaciones de APM (numeral a.2.5.), se establece que la obligación del operador portuario en el desembarque de la carga rodante (entre ellos los automóviles) comprende el servicio de conducción de los vehículos entre la Nave y el área de almacenaje, o viceversa, el embarque y el servicio de

⁹Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN, respectivamente.

"Artículo 34. Procedimiento de la entidad prestadora

o

(...)

En los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio corresponde a la entidad prestadora probar que éstos se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente."



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.

- 35.- Siendo esto así, protocolarmente se desprende que APM, al detentar exclusivamente toda la planificación del desembarque de la carga que llega al terminal Portuario, es la encargada de coordinar y llevar a cabo el plan de operaciones que debe de contener los acuerdos que dicha Entidad Prestadora suscribe con los usuarios o dueños de la carga, en atención a la responsabilidad que le corresponde a cada uno.
- 36.- En el presente caso, APM afirmó que si bien los daños a las dos unidades vehiculares fueron producidos dentro del Terminal Portuario, ello no ocurrió por responsabilidad de su personal, sino de la empresa contratada (Corporación Logística Las Américas S.A.) por el dueño de la carga.
- 37.- Para demostrar tal afirmación, APM adjunto un CD (foja 54) respecto del cual indicó que se verificaba que fue personal de la Corporación Logística Las Américas S.A., quién manipuló los vehículos materia de controversia, originando la ocurrencia de los daños a su estructura. Al respecto, cabe señalar que de las imágenes presentadas por APM, no se puede establecer ni determinar si efectivamente el personal de la empresa Corporación Logística Las Américas S.A, fue quien manipuló los vehículos y quien ocasionó los daños materia de reclamo.
- 38.- Asimismo, presentó los documentos elaborados por su empresa de seguridad SILPO PERÚ SAC (fojas 89 al 124) a efectos de demostrar que la carga llegó en condiciones aceptables y sin daños. No obstante, este documento no demuestra que los daños a los vehículos se hayan producido por responsabilidad del usuario, máxime si se tiene en cuenta que de acuerdo al Contrato de Concesión, el proceso de desembarque culmina con la entrega de toda la mercancía al medio de carguío de dicho usuario, lo que es responsabilidad exclusiva de APM.
- 39.- Al respecto cabe recordar, como ha sido señalado precedentemente, que al ser prestado el servicio estándar por APM de acuerdo a los estándares de calidad establecidos, lo que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga de mercancías, conllevando a que APM tenga la potestad de adoptar todas las decisiones que considere convenientes para la adecuada gestión, operación y funcionamiento del terminal concesionado; como consecuencia de ello responderá ante los usuarios por la integridad de sus mercancías.
- 40.- Cabe señalar que salvo disposición en contrario, es obligación de la Entidad Prestadora resguardar que la operación de desembarque de la carga rodante culmine de conformidad con las condiciones establecidas tanto en el Contrato de Concesión como el Reglamento de



Operaciones de APM. En atención a lo expuesto, en la medida que la Entidad Prestadora no ha acreditado que dentro de los acuerdos arribados con el dueño de la carga (GILDEMEISTER) se haya establecido que su responsabilidad para con la carga de la apelante solo se limitaba el conducir hasta la zona de acopio y no hasta la entrega de los vehículos al medio de transporte o carguío designado por el usuario; se entiende que era APM quien debía de resguardar y brindar la seguridad necesaria para que la carga cumpla todo el proceso de desembarque, el cual finalizaba hasta su salida del Terminal Portuario.

- 41.- Por lo tanto, le correspondía a APM asumir el riesgo de las operaciones realizadas en el Terminal Portuario que administra, no pudiendo eximirse de responsabilidad sobre situaciones que debió prever, en la medida que resultaba obligación de dicha Entidad Prestadora, adoptar todas las medidas de seguridad que permitieran evitar que hechos como los presentados en este caso ocurran dentro del Terminal Portuario.
- 42.- Por otra parte, debe tenerse en cuenta que en una relación comercial como esta, es el prestador del servicio, en este caso APM, quien está en mejores condiciones de asumir el riesgo derivado de las pérdidas y riesgos característicos de la actividad portuaria, en virtud del conocimiento especializado que conlleva su prestación. En efecto, es la Entidad Prestadora quien está en mejor posición de implementar las medidas de seguridad que resulten más adecuadas para disminuir los daños y perjuicios que se puedan generar como consecuencia de la actividad comercial que realiza en el Terminal Portuario.
- 43.- Finalmente, habiéndose determinado que APM no cumplió con su obligación de brindar el servicio estándar adecuadamente, pues no realizó el desembarque de los vehículos Modelo H1 Chasis KMFWBX7HAHU858853 y Modelo ACCENT Chasis KMHCT41BAHU200914 conforme a lo establecido en su Reglamento de Operaciones y al Contrato de Concesión, corresponde revocar Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0957-2016, consecuencia de lo cual deberá de resarcir a la empresa GILDEMEITER por los daños ocasionados a los referidos vehículos, debiéndose determinar el monto correspondiente con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 6o del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN¹⁰;

¹⁰ Reglamento de Reclamos del OSITRAN

"Artículo 6o.- 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;

**SE RESUELVE:**

PRIMERO.- REVOAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0957-2016 que declaró infundado el reclamo presentado por AUTOMOTORES GILDEMEISTER PERÚ S.A. y en consecuencia, declarar responsable a APM TERMINALS CALLAO S.A. a fin de que se haga responsable por los daños ocasionados a dos (2) vehículos Modelo H1 Chasis KMFWBX7HAHU858853 y Modelo ACCENT Chasis KMHCT41BAHU200914 descargados de la nave GLOVIS SIGMA; debiéndose determinar el monto correspondiente con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a AUTOMOTORES GILDEMEISTER PERÚ 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

*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".