



EXPEDIENTE N° : 103-2019-TSC-OSITRAN
APELANTE : FORD PERÚ S.R.L.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 2 del expediente APMTC/CL/0120-2019

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 10 de octubre de 2019

SUMILLA: *Si los daños reclamados por el usuario resultan consecuencia de deficiencias en la prestación del servicio de descarga de la mercadería corresponde que la Entidad Prestadora asuma la responsabilidad sobre los mismos.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por FORD PERÚ S.R.L. (en adelante, FORD o la apelante) contra la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0120-2019 (en lo sucesivo, Resolución N° 2), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:**I.- ANTECEDENTES:**

- 1.- El 12 de marzo de 2019, FORD presentó un reclamo contra APM solicitando que se hiciera responsable por los daños ocasionados a dos (2) unidades vehiculares consistentes en la falta de una llave comando remoto del chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 y abolladuras en la puerta delantera derecha del chasis N° 8AFAR23L3KJ133742. Asimismo, precisó lo siguiente:
 - i. Conforme al *Bill of Lading* N° PIKA07Z00, FORD es propietaria de ochenta y nueve (89) unidades vehiculares transportados por la nave COSCO SHENGSHI, las cuales fueron embarcadas en óptimas condiciones; sin embargo, APM no cumplió con efectuar la descarga y almacenamiento de la mercancía de manera adecuada.
 - ii. Los daños reclamados a las unidades vehiculares registradas con chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 y 8AFAR23L3KJ133742 fueron detectados por el surveyor¹ MOTORMANAGER el 2 de enero de 2019 al momento de realizar la inspección de la mercancía antes de que ésta fuese retirada del terminal portuario. Precisó que se dejó constancia de lo ocurrido en la Nota de Tarja elaborada por personal de APM.

Inspector marítimo.



- iii. APM es la responsable de custodiar y preservar la mercancía del usuario, así como de realizar las operaciones de descarga de manera adecuada con la finalidad de no ocasionar daños a la carga; es decir, resulta responsable de entregar la mercancía que arriba a sus instalaciones en buen estado.
 - iv. Finalmente, adjuntó una fotografía correspondiente a la unidad vehicular vinculado con el chasis N° 8AFAR23L3KJ133742, a fin de acreditar el daño ocasionado a la puerta delantera derecha de la carga rodante.
2. Mediante Resolución N° 1, notificada a FORD el 03 de abril de 2019, APM declaró infundado el reclamo argumentando lo siguiente:
- i. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1321 del Código Civil, APM resulta responsable de los daños alegados siempre y cuando sean consecuencia inmediata y directa de la inexecución de alguna de sus obligaciones; correspondiendo la carga de probar los referidos daños al usuario conforme con lo previsto en los artículos 1331 del Código Civil y el 196 del Código Procesal Civil.
 - ii. El *Bill of Lading* es el documento que el transportista utiliza para establecer las reglas de la relación contractual que mantiene con el cargador y el consignatario de la carga. En esa línea, el Tribunal de OSITRAN se ha pronunciado mediante la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° 332-2016-TSC-OSITRAN señalando que *"si bien en el referido Bill of Lading que obra en el expediente, se consignó que la mercadería de PRECOR se encontraba sin daños aparentes al momento de su embarque, tal hecho no acredita que esta permaneció en buen estado a lo largo de la travesía"*.
 - iii. De acuerdo con el artículo 120 del Reglamento de Operaciones de APM, el usuario debía de comunicar el presunto incidente dentro de las ocho (8) horas de ocurrido al *"shift manager"* y/o supervisor de la nave con la finalidad de que se emita un *"Damage Report"* a fin de determinar la responsabilidad de quien corresponde.
 - iv. En ese sentido, el referido artículo establece que ante la ocurrencia de daños a la carga originados durante la travesía o en el puerto de origen, APM emite un *"Damage Report"*, el cual es firmado por el comandante de la nave y/o Agente Marítimo con la finalidad de dejar constancia del alcance de los daños reportados.
 - v. En el presente caso, se verificó la existencia del *Damage Report* N° 023199, en el cual APM dejó constancia de que el faltante de llave correspondiente a la unidad vehicular vinculada con el chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 fue de origen, por lo que APM no resulta responsable.
 - vi. Finalmente, a fin de acreditar los daños al chasis N° 8AFAR23L3KJ133742, FORD adjuntó una fotografía de la unidad vehicular; sin embargo, en dicha vista fotográfica no se muestra ni la fecha ni la hora en la cual fue tomada. Asimismo, no se observa que



corresponda a la mercancía supuestamente dañada, por lo que no se acredita que el daño alegado (abolladura en la puerta delantera derecha) haya sido responsabilidad de APM.

3. Con fecha 26 de abril de 2019, FORD interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1 de APM, señalando lo siguiente:
 - i. Al término de la descarga de la nave COSCO SHENGSHI, el survey de la Marítima WSS y SILPO PERÚ S.A.C., en representación de APM, procedieron a inspeccionar las unidades vehiculares que transportó la citada nave, no encontrando ninguna observación o la ocurrencia de algún daño, es decir, la totalidad de la mercancía abordó en perfecto estado.
 - ii. El daño de origen debe ser validado por el survey Marítimo y/o el comandante de la Nave antes de la descarga de la mercancía, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.
 - iii. El *Damage Report* N° 023199 fue emitido cuando la mercancía ingresó a la zona 4 del Terminal Portuario; esto es, en un momento posterior a la descarga, lo que permite concluir que la unidad vehicular contaba con las llaves al momento de la descarga y el extravío de ésta se produjo dentro del Terminal Portuario.
4. Mediante Resolución N° 2 notificada a FORD el 16 de mayo de 2019, APM resolvió el recurso de reconsideración declarándolo infundado, reiterando los argumentos expuestos en la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
 - i. En el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.015S 01 enero2019 – 0700*" elaborado por el survey SILPO, se registró el faltante de una (1) llave a bordo vinculada con la unidad de chasis N° 8AFAR23L8KJ133610, detallándose en forma expresa que el daño fue identificado como una condición de arribo.
 - ii. En ese sentido, SILPO emitió el *Damage Report* N° 023199, mediante el cual se dejó constancia de la existencia del faltante de una llave como de origen; esto es, no siendo imputable a APM.
5. Con fecha 6 de junio de 2019, FORD interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 2 que declaró infundado su recurso de reconsideración agregando lo siguiente:
 - i. APM manifestó que el faltante de una (1) llave sería de origen; no obstante, en el *Damage Report* N° 023199 se precisó que el faltante de llave fue detectado en la zona de acopio, es decir, en un momento posterior a la descarga, con lo que quedaría descartado que el faltante sea de origen.



- ii. Por otro lado, respecto a los daños ocasionados a la unidad vehicular registrada con chasis N° 8AFAR23L3KJ133742, en el documento denominado "AUTOREPORT RORO N° 1253122", emitido el 1 de enero de 2019, no se habría consignado ninguna observación de daño; sin embargo, el 2 de enero de 2019 personal de APM generó el *Damage Report* N° 0010707, dejando constancia de la existencia de abolladura en la puerta delantera derecha de la referida unidad, lo que demostraría que el daño se produjo en las instalaciones de la Entidad Prestadora.
6. El 27 de junio de 2019, APM elevó al TSC el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, precisando lo siguiente:
 - i. En relación a los daños ocasionados a la unidad vehicular con chasis N° 8AFAR23L8KJ133610, indicó que el surveyor SILPO sí identificó el faltante de una (1) llave al momento de la descarga de la nave COSCO SHENGSHI, dejándose constancia de ello tanto en el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.015S 01 enero2019 – 0700*", así como en el *Damage Report* N° 023199, por lo que al ser un daño de origen no le resulta imputable.
 - ii. Respecto a los daños ocasionados a la unidad vehicular con chasis N° 8AFAR23L3KJ133742, si bien no arribó con daños de origen, durante su despacho se verificó la existencia de una abolladura en la parte delantera del vehículo, por lo que este extremo del reclamo de FORD resulta amparable.
 7. El 27 de setiembre de 2019 se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de las partes, quienes procedieron a dar su informe oral quedando la causa a voto.
 8. El 2 de octubre de 2019, 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 FORD.



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 FORD le imputa a APM por los daños a su carga rodante, situación prevista como un supuesto de reclamo por daños en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM² y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN³ (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo⁴, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
11. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, 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° 2 fue notificada a FORD el 16 de mayo de 2019.

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

"1.5.3 Materia de Reclamos

(...)

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

³ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN
"Artículo 33.-

(..) Los reclamos que versen sobre:

d) Daños o pérdidas en perjuicios de los usuarios de acuerdo con los montos mínimos que establezca el Consejo Directivo, provocados por la negligencia, incompetencia o dolo de la Entidad Prestadora, sus funcionarios o dependientes.

(-)"

⁴ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN
"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

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

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

⁵ Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

"3.1.2 Recurso de Apelación

Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A., procede la interposición de recurso de apelación.

El recurso de apelación deberá interponerse ante APM TERMINALS CALLAO S.A. dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución.

Cualquiera de las partes en el procedimiento podrá interponer cuando la impugnación se sustente en una diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, o se sustente en una nulidad; o en aquellos casos en que proceda el silencio administrativo negativo; o cuando teniendo una nueva prueba, no se opte por el recurso de reconsideración".



ii.- El plazo máximo que tuvo FORD para interponer su recurso de apelación venció el 6 de junio de 2019.

iii.- FORD apeló con fecha 6 de junio de 2019, es decir, dentro del plazo legal.

13. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁶ (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.
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 Público⁷ 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.

⁶ TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General
“Artículo 220.- 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 Aprobado mediante la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRÁN



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:

"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]

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 inexecución 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 inexecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso". En tal sentido, en el presente caso, FORD, 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 numeral 3 del artículo 173 de la Ley del TUO de la LPAG señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

Sobre los daños alegados

23. En el presente caso, FORD atribuye responsabilidad a APM respecto de los presuntos daños ocasionados a dos (2) unidades vehiculares consistentes en la falta de una llave comando remoto del chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 y abolladuras en la puerta delantera derecha del chasis N° 8AFAR23L3KJ133742.



24. Por su parte, APM manifestó en lo respecta a la unidad vehicular con chasis N° 8AFAR23L8KJ133610, que los documentos presentados por FORD en calidad de medios probatorios no acreditan su responsabilidad respecto de los daños alegados. Asimismo, precisó que en atención a lo consignado en el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.015S 01 enero2019 – 0700*", así como en el *Damage Report* N° 023199, la falta de una (1) llave comando remoto del chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 era una condición de arribo, por lo que no le resulta imputable.
25. Ahora bien, en su absolución al recurso de apelación APM reconoció que durante el despacho de la unidad vehicular registrada con el chasis N° 8AFAR23L3KJ133742 se verificó la existencia de una abolladura en la parte delantera del citado vehículo, motivo por el cual procedería a reconocer los daños ocasionados.
26. Teniendo en cuenta lo expuesto, y observándose que APM ha reconocido los daños a la unidad vehicular registrada con el chasis N° 8AFAR23L3KJ133742, ratificando con ello lo manifestado por FORD respecto de su pretensión y el sustento de esta, corresponde que se ampare este extremo del recurso de apelación presentado.
27. En relación al faltante de una (1) llave comando remoto de la unidad vehicular registrada con el chasis N° 8AFAR23L8KJ133610, como se ha señalado precedentemente, APM ha reconocido los daños en la referida carga rodante, cuya existencia se sustentó en el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.015S 01 enero2019 – 0700*" y el *Damage Report* N° 023199 en los cuales se consignaron como daños de origen.
28. En ese sentido, se advierte que no existe controversia en relación con los daños ocurridos a la mercancía, correspondiendo únicamente determinar quién resulta responsable por éstos.
29. Sobre el particular, cabe precisar que obra en el expediente el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.015S 01 enero2019 – 0700*"⁸ elaborado por el survey SILPO PERÚ S.A.C. el 2 de enero de 2019, en el cual se consignó la siguiente observación:
- "2.1.52 01 unidad Marca: FORD – RANGER VIN.133610, con faltante de una (01) llave de comando."
30. No obstante, si bien al pie del Informe de Labores se han consignado los nombres del Supervisor de Operaciones y Jefe de Operaciones, finalmente éste no cuenta con la firma de dichas personas.
31. Debe resaltarse además que en la parte final del Informe de Labores, se ha consignado expresamente lo siguiente:

⁸ Folios del 35 al 50.



"El presente informe ha sido elaborado en función a las instrucciones, requerimientos y necesidades de APM TERMINALS CALLAO, el mismo carece de validez sin el sello y firma de uno de los representantes de la compañía."

[El subrayado es nuestro]

- 32. En consecuencia, el "Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.0155 01 enero 2019 – 0700", carece de validez al no contar con la firma de ninguna persona.
- 33. Ahora bien, el *Damage Report* N° 023199⁹, elaborado por el inspector marítimo SILPO PERÚ S.A.C., si bien se consignó la existencia de un (1) faltante de llaves como condición de arribo; se verifica que esta observación corresponde al momento en que la carga rodante ingresó a zona, es decir, cuando la mercancía ya se encontraba dentro de las instalaciones de APM, tal como se aprecia a continuación:

SILPO SILPO PERU S.A.C.
Cargo Survey, Investigation & Loss Prevention Consultants
http://www.silpoperu.com

REPORTE DE DAÑOS Y FALTANTES / LOSSES & DAMAGES REPORT N° 023199

Nombre/Vessel: OSCO / SHENGSHI V. / Fecha/Days: 01/01 Puerto/Port: Callao
 Muelle/Scaje: 22A / 22A / 22A / 22A / Origen/Origin: China / China / China / China / Destino/Destination: Callao / Callao / Callao / Callao / Modo/Mode: Contenedor / Contenedor / Contenedor / Contenedor

Etapa/Stage: Abordo/On board Descarga/Unload Ingreso Zona/Zona Entry Salida/Out of warehouse

Presunción de responsabilidad/Presumption of responsibility: Origen-Origen/Origin-Origen Puerto-Terminal/Port-Terminal

Características del vehículo y detalle de daños y faltantes / Vehicle features and detail of losses and damages

Marca/Brand: Ford Modelo-Color/Model-Color: Focus / Blanco / WA / 415630

1. Abolladura/Bent
2. Faltante de pintura/Missing
3. Pintura Despreñada/Peel off
4. Rayadura/Scratch
5. Rotura/Breakage
6. Rayaduras profundas en el chasis/Deep scratches in the chassis

Observaciones/Remarks: Se detectó un caso de faltante de un llave cuando comenzó de arribo.

Inspector: [Signature] Inspector: [Signature]
SILPO PERU S.A.C. SILPO PERU S.A.C.

- 34. En el referido "Damage Report" N° 023199, se verifica que existiendo otros casilleros correspondientes a los distintos momentos en los cuales podrían ocurrir los daños a las mercancías, tales como abordaje (on board), descarga (unload) y salida (out of warehouse); la Entidad Prestadora consignó expresamente que el faltante de una (1) llave vinculada con el chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 se detectó en el ingreso a zona, es decir, posterior a la descarga, de lo que se desprende que el daño alegado no fue una condición de origen.



35. Al respecto, cabe recordar que el artículo 120 del Reglamento de Operaciones de APM¹⁰ dispone lo siguiente:

"Artículo 120. - El Usuario que considere que: i) su mercancía ha sufrido daños o; ii) su mercancía se encuentra incompleta o; iii) APMTC ha causado daños en la estructura o equipamiento de la Nave iv) daños a las unidades de transporte y v) daños a las instalaciones del terminal portuario podrá interponer su reclamo de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTC.

Ante las situaciones descritas a continuación, se procederá de la siguiente manera:

a) Daños a la Carga.

(...)

*iv. Para el caso particular de daños a la carga rodante, APMTC podrá subcontratar a un inspector de descarga a fin de que identifique las condiciones de arribo en las que llegan los vehículos al Terminal Portuario. APMTC no reconocerá responsabilidad en aquellos casos en los que el reporte emitido por dicha empresa indique que el daño o faltante es de origen. **En contraposición APMTC reconocerá responsabilidad en aquellos casos en los que el reporte emitido por dicha empresa indique que el daño ha sido generado durante las operaciones de descarga o en las instalaciones del Terminal Portuario por personal de APMTC.***

(...)"

[El subrayado y resaltado es nuestro]

36. En ese sentido, se aprecia que APM no ha dejado constancia que detectó el faltante de una (1) llave comando al momento en que recibió la carga rodante y antes de iniciar las operaciones de descarga, por lo que no queda acreditado que el daño no ocurrió durante su manipulación en el Terminal Portuario.
37. Debe considerarse que si bien el Contrato de Concesión establece que APM tiene el derecho de exclusividad en la explotación del Terminal Portuario, como contrapartida asume el riesgo de la operación frente a los usuarios respecto de los servicios que presta. En ese orden de ideas, es evidente que los riesgos de administrar un puerto deben de ser asumidos por quien realiza dichas operaciones, las cuales conforman el giro del negocio de operar infraestructura portuaria, en ese caso APM.
38. En efecto, APM se encuentra en mejor posición para poder prever a un menor costo las posibles contingencias que podrían presentarse en el Terminal Portuario, ya que se entiende cuenta con la experiencia y conocimiento necesario en lo que respecta a la administración y explotación de puertos, lo que constituye la actividad a la cual se dedica y la cual se comprometió a realizar en el Contrato de Concesión.

¹⁰ Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 409-2018-APN-GG, del 12 de julio de 2018.



39. Siendo ello así, APM resulta responsable de los daños que pudiese sufrir la mercancía del usuario durante las operaciones de descarga hasta que esta sea cargada en el transporte designado por dicho usuario.
40. Consecuentemente, no habiendo APM desvirtuado su responsabilidad sobre la ocurrencia de los daños reclamados a las unidades vehiculares de chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 y 8AFAR23L3KJ133742, corresponde amparar el reclamo formulado por el usuario.
41. Cabe señalar el monto correspondiente a su resarcimiento debe determinarse con arreglo a lo previsto en el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios¹¹; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que la Entidad Prestadora se comunique con el usuario.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN¹²;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0120-2019, y, en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por FORD PERÚ S.R.L. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. respecto de los daños a la carga rodante vinculada con los chasis N° 8AFAR23L8KJ133610 y 8AFAR23L8KJ133742, descargados de la nave COSCO SHENGSHI, cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que la Entidad Prestadora se comunique con el usuario.

¹¹ REGLAMENTO DE USUARIOS

"DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Artículo 7.- Derechos de los Usuarios

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 de 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 pactado¹³.

¹² Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del 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

OSITRÁN

Organismo Supervisor de
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 103 - 2019 - TSC - OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

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

TERCERO.- NOTIFICAR a FORD PERÚ S.R.L. 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, Roxana María Irma Barrantes Cáceres y Francisco Javier Coronado Saleh.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

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