

EXPEDIENTE N° : 150-2019-TSC-OSITRAN  
APELANTE : FORD PERÚ S.R.L.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 2 del expediente APMTC/CL/0212-2019

#### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de febrero de 2020

***SUMILLA: Habiéndose reconocido la existencia de daños en la mercadería materia de reclamo y no habiéndose dejado constancia de que éstos se produjeron antes de su arribo y no durante las operaciones de descarga o estancia en el terminal portuario, corresponde imputar la responsabilidad sobre dichos daños a la Entidad Prestadora.***

#### 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/0212-2020 (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 24 de mayo de 2019, FORD presentó un reclamo contra APM solicitando que se hiciera responsable por los daños ocasionados a ocho (8) unidades vehiculares señalando lo siguiente:
  - i. Conforme a los *Bill of Lading* N° PHYA1VH00 y PIKA08Foo, FORD es propietaria de ciento sesenta y cuatro (164) unidades vehiculares transportadas por la nave HOEGH TROOPER, las cuales fueron embarcadas en óptimas condiciones.
  - ii. Luego de efectuarse la descarga el 26 de febrero de 2019, las unidades vehiculares fueron trasladadas a la zona 4 del Terminal Portuario; no obstante, APM no cumplió con efectuar el almacenamiento de la mercancía de manera adecuada ocasionando daños a ocho (8) de dichas unidades.

- iii. Los daños reclamados fueron detectados por el surveyor<sup>1</sup> MOTORMANAGER el 27 de febrero de 2019 al momento en que se realizó la inspección de la mercadería para su retiro del Terminal Portuario, conforme se detallan a continuación:

N° VIN (chasis)	Detalle
8AFAR23L4KJ141400	Raspado en faro trasero izquierdo, moldura superior de paragolpes posterior, paragolpes delantero y abolladura de guardafangos posterior izquierda.
8AFAR23L5KJ139705	Raspado puerta delantera izquierda.
8AFAR23L4KJ139646	Rayadura puerta delantera izquierda.
8AFAR23L7KJ139642	Raspado paragolpes delantero.
9BFZB55U9K8760125	Abolladura puerta delantera izquierda.
9BFZB55U1K8763097	Rayadura parante delantero derecho.
9BFZB55X1K8760095	Abolladura puerta delantera derecha.
9BFZB55U7K8760172	Raspado cobertor espejo exterior izquierdo.

- iv. Se dejó constancia de los mencionados daños en las Notas de Tarja emitidas por APM, así como en los Damage Report emitidos por SILPO. Agregó que los daños también fueron corroborados por el Yard Coordinator – General Cargo Operation de APM.
- v. 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; por lo que resulta responsable de entregar la mercancía que arriba a sus instalaciones en buen estado.
- vi. Finalmente, adjuntó fotografías que acreditarían los daños ocasionados a las unidades vehiculares materia de reclamo.
2. Mediante Resolución N° 1 notificada a FORD el 13 de junio 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 inejecución de alguna de sus obligaciones; correspondiendo la carga de probar los referidos daños al usuario conforme a 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*

<sup>1</sup> Inspector marítimo.

*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".* En ese sentido, los B/L presentados por FORD no acreditan el estado de la mercadería ni la responsabilidad de la Entidad Prestadora por los presuntos daños materia de reclamo.

- iii. Asimismo, FORD presentó vistas fotográficas para acreditar los daños ocasionados a su carga rodante; sin embargo, éstas no muestran ni la fecha ni la hora en las cuales fueron tomadas, ni se observa que correspondan a la mercadería materia de reclamo.
  - iv. En los *Auto Report* de las unidades vehiculares objeto de reclamo, se consignó que las ocho (8) unidades vehiculares fueron identificadas con daños de origen, siendo la referida información concordante con lo descrito en el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave HOEGH TROOPER V.03S 26FEBRERO2019-1536*", elaborado por el surveyor SILPO PERÚ S.A.C. (en adelante, SILPO).
  - v. Los mencionados *Auto Report* se encuentran suscritos tanto por el personal de APM como por la empresa CLI GESTIONES ADUANERAS S.A.C., siendo esta última la empresa asignada por el usuario para el recojo de su carga rodante. En ese sentido, dicha empresa aceptó y retiró las unidades con daños de origen.
  - vi. En consecuencia, al haberse verificado que los daños ocurridos en ocho (8) vehículos del usuario fueron detectados al arribo de la nave (condición de arribo), no corresponde amparar su solicitud.
3. Con fecha 3 de julio de 2019, FORD interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1 de APM señalando lo siguiente:
- i. El 26 de febrero de 2019 se culminó con las labores de descarga de la nave HOEGH TROOPER, por lo que el surveyor de la nave WSS y SILPO en representación de APM, procedió a inspeccionar las unidades vehiculares que transportó dicha nave, no encontrándose ninguna observación o la ocurrencia de algún daño por reportar, por lo que la totalidad de la mercancía abordó en perfecto estado.
  - ii. En el informe emitido por SILPO se consignó que los daños fueron detectados en la zona de acopio de APM, es decir, con posterioridad a la inspección realizada a bordo; evidenciándose que los daños se habrían producido en la descarga y manipulación de las unidades por parte del personal de APM.
  - iii. El daño de origen debe ser validado por el surveyor Marítimo y/o el comandante de la Nave antes de la descarga de la mercancía, caso contrario, deja de ser una condición de arribo.

- iv. Finalmente, precisó que si bien los *Auto Report* cuentan con el sello de la empresa CLI GESTIONES ADUANERAS S.A., ello únicamente acredita la recepción de la mercadería más no la conformidad del contenido que se detalló en cada uno de los *Auto Report*; por lo que rechaza la alegación de APM referida a que la carga fue retirada del Terminal Portuario aceptándose que los daños ocasionados a sus unidades fueron de origen.
4. Mediante Resolución N° 2 notificada a FORD el 31 de julio de 2019, APM resolvió el recurso de reconsideración declarándolo infundado, reiterando los argumentos señalados en la Resolución N° 1. Agregó que durante las operaciones de descarga de la mercadería que transportó la nave HOEGH TROOPER contó con la participación del surveyor SILPO, quienes elaboraron el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave HOEGH TROOPER V.03S 26FEBRERO2019-1536*", en el cual se determinó que las ocho (8) unidades vehiculares materia de reclamo arribaron con daños de origen, no correspondiendo que APM asuma la responsabilidad sobre éstos.
5. Con fecha 21 de agosto de 2019, FORD interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 2 que declaró infundado su recurso de reconsideración manifestando lo siguiente:
  - i. Al momento de efectuarse la descarga de las unidades vehiculares objeto de reclamo de la nave HOEGH TROOPER el 26 de febrero de 2019, personal de la nave así como de la empresa SILPO PERÚ S.A.C, en representación de APM, procedieron a inspeccionar la mercadería no encontrando ningún daño por reportar.
  - ii. Sin embargo, APM manifestó que en el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave HOEGH TROOPER V.03S 26FEBRERO2019-1536*" emitido por SILPO, se habría consignado que los daños reclamados eran de origen, lo que no ha quedado debidamente acreditado pues en el mencionado informe se indicó puntualmente que los daños fueron detectados en la zona de acopio de APM, esto es, luego de haber culminado las labores de descarga; evidenciándose con ello que los alegados daños ocurrieron por una indebida manipulación de las unidades por parte del personal de APM.
  - iii. Reiteró que la condición de arribo debe ser validada por el surveyor de la nave y/o comando de la nave antes de la descarga de las unidades vehiculares, lo que no ha sido acreditado en el presente caso.
6. El 12 de setiembre de 2019, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, TSC) el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación reiterando lo señalado en sus pronunciamientos anteriores.
7. El 24 de enero de 2020, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia del representante de APM quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.

8. El 29 de enero de 2020, 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 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 APM<sup>2</sup> y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>3</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
11. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario

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

"1.5.3 Materia de Reclamos  
(...)

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

<sup>3</sup> 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.

(...)".

<sup>4</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

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

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

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

"3.1.2 Recurso de Apelación

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

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

para la interposición del recurso de apelación es de 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 31 de julio de 2019.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo FORD para interponer su recurso de apelación venció el 21 de agosto de 2019.
  - iii.- FORD apeló con fecha 21 de agosto 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 General<sup>6</sup> (TUO de la LPAG), al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los daños al usuario como consecuencia de la presunta prestación deficiente de un servicio por parte de APM.
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

#### III.2.1 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 Público<sup>7</sup> 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*

---

<sup>6</sup> 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".

<sup>7</sup> Aprobado mediante la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN

*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:

*“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, 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 que señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

### III.2.2 Sobre los daños alegados por FORD

23. En el presente caso, FORD atribuye responsabilidad a APM respecto de los alegados daños a la carga rodante transportada por la nave HOEGH TROOPER, conforme al siguiente detalle:

N° VIN (chasis)	Detalle
8AFAR23L4KJ141400	Raspado en faro trasero izquierdo, moldura superior de paragolpes posterior, paragolpes delantero y abolladura de guardafangos posterior izquierda.
8AFAR23L5KJ139705	Raspado puerta delantera izquierda.
8AFAR23L4KJ139646	Rayadura puerta delantera izquierda.
8AFAR23L7KJ139642	Raspado paragolpes delantero.
9BFZB55U9K8760125	Abolladura puerta delantera izquierda.
9BFZB55U1K8763097	Rayadura parante delantero derecho.
9BFZB55X1K8760095	Abolladura puerta delantera derecha.
9BFZB55U7K8760172	Raspado cobertor espejo exterior izquierdo.

24. Al respecto, a lo largo del procedimiento FORD indicó que durante el proceso de descarga de la mercadería transportada por la nave HOEGH TROOPER, personal de la nave así como la empresa SILPO (surveyor de APM) procedieron a inspeccionar la carga rodante no encontrando ningún daño abordado por reportar, por lo que los daños ocasionados a las ocho (8) unidades vehiculares materia de reclamo ocurrieron durante su estadía en las instalaciones de APM.
25. Por su parte, APM señaló que FORD no adjuntó ningún medio probatorio en el cual se sustentara la responsabilidad de la Entidad Prestadora por los daños alegados en ocho (8) de los vehículos, verificándose por el contrario que del "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave HOEGH TROOPER V.03S 26FEBRERO2019-1536*" emitido por SILPO, los daños reclamados eran de origen (condición de arribo).
26. Conforme se ha señalado precedentemente, APM ha reconocido la existencia de los daños ocasionados a las ocho (8) unidades vehiculares de propiedad de FORD; discutiendo únicamente su responsabilidad sobre los mismos. En ese sentido, no existe controversia en relación a los daños ocurridos, correspondiendo únicamente determinar quién resulta responsable por éstos.
27. Ahora bien, a fin de acreditar que los daños reportados a dichas unidades vehiculares fueron de origen, APM presentó el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave HOEGH TROOPER V.03S 26FEBRERO2019-1536*"<sup>8</sup>, el cual contiene los resultados de la supervisión de operaciones de descarga realizados por el surveyor SILPO el 26 de febrero de 2018; advirtiéndose que en efecto, se dejó constancia de la existencia de daños a las referidas unidades como condición de arribo.

<sup>8</sup> Folios del 56 a 78.

28. Sobre dicho Informe cabe indicar que si bien al pie del citado documento se colocaron los nombres del Supervisor de Operaciones y Jefe de Operaciones, éste no cuenta con la firma de dichas personas, por lo que carece de validez considerando que en la parte final del Informe, se consignó expresamente lo siguiente:

*"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]

29. Cabe recordar que los artículos 1 y 95 del Reglamento de Operaciones de APM disponen lo siguiente:

*"Artículo 1.- Definiciones y siglas*

*En el presente Reglamento, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican, de acuerdo a lo dispuesto en las normas listadas en el Capítulo V (Base Legal) del presente Reglamento, según corresponda.*

*(...)*

*1.1. Definiciones*

*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 95.- Antes de iniciar y durante las operaciones de embarque y/o descarga, el personal de operaciones de APMTTC efectuará una inspección a la Nave, con el propósito de revisar el estado general del área de trabajo y sus accesos; condición de la carga y su estiba a bordo; condiciones y elementos de seguridad; y los equipos de manipulación de carga.*

*El capitán de la Nave o su representante 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. En caso por el tipo de operación APMTTC conozca al Consignatario de la Carga la coordinación se llevará acabo directamente con el mismo.*

30. Como se puede apreciar, APM dispone de mecanismos mediante los cuales puede dejar constancia de las condiciones en las que recibe la mercadería, teniendo la facultad de consignar en la respectiva Nota de Tarja, en el *Damage Report*, así como el Protesto

Informativo; los daños que detecta al recibirla y antes de iniciar las operaciones de descarga.

31. En el presente caso, se advierte que APM no ha presentado ningún medio probatorio que demuestre fehacientemente que dejó constancia de que al momento en que arribó la mercadería, ésta presentaba daños de origen; por lo que no ha quedado acreditado que los daños alegados por FORD hayan sido de origen y no hayan ocurrido más bien durante la descarga de la mercancía o durante su estancia en el Terminal Portuario.
32. Debe tenerse en cuenta que de acuerdo con el artículo 173 del TUO de la LPAG<sup>9</sup> corresponde a los administrados la aportación de pruebas en el procedimiento, mediante la presentación de documentos, informes, o los que éste considere conveniente.
33. Cabe indicar que APM se encontraba en mejor posición para poder prever a un menor costo las posibles contingencias que podrían presentarse en el Terminal Portuario, pues 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, por lo que resulta responsable de los daños que pudiese sufrir la mercadería del usuario durante las operaciones de descarga.
34. No obstante lo señalado, no se ha verificado que APM haya presentado medio probatorio alguno que acredite que los daños vinculados con las unidades vehiculares con chasis N° 8AFAR23L4KJ141400, 8AFAR23L5KJ139705, 8AFAR23L4KJ139646, 8AFAR23L7KJ139642, 9BFZB55U9K8760125, 9BFZB55U1K8763097, 9BFZB55X1K8760095 y 9BFZB55U7K8760172; hubieran sido de origen o una condición de arribo.
35. Consecuentemente, no habiendo APM desvirtuado su responsabilidad sobre la ocurrencia de los daños reclamados corresponde amparar el reclamo formulado por FORD.
36. 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 Usuarios<sup>10</sup>; esto es, por acuerdo entre

---

<sup>9</sup> **TUO de la LPAG**

**"Artículo 173.- Carga de la prueba**

173.1. La carga de la prueba se rige por el principio de impulso de oficio establecido en la presente Ley.

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

<sup>10</sup> **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 pactado".

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 OSITRAN<sup>11</sup>;

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0212-2019, declarando **FUNDADO** el reclamo presentado por FORD PERÚ S.R.L. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. respecto de los daños a la carga rodante vinculado con los chasis N° 8AFAR23L4KJ141400, 8AFAR23L5KJ139705, 8AFAR23L4KJ139646, 8AFAR23L7KJ139642, 9BFZB55U9K8760125, 9BFZB55U1K8763097, 9BFZB55X1K8760095 y 9BFZB55U7K8760172, descargada de la nave HOEGH TROOPER, 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.

**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](http://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**

<sup>11</sup> 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. (...)"