Firmado por: VELARDE SACIO Jose Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/12/2023 14:31:09 -0500

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

EXPEDIENTE : 135-2020-TSC-OSITRAN

APELANTE : MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 2 del expediente N° APMTC/CL/0096-2020

RESOLUCIÓN Nº 00055-2023-TSC-OSITRAN

Lima, 28 de noviembre de 2023

SUMILLA: No habiéndose acreditado que los daños alegados al contenedor materia de reclamo ocurrieron debido a deficiencias en el servicio brindado por la Entidad Prestadora, corresponde confirmar la resolución de primera instancia que declaró infundado el reclamo presentado.

VISTOS:

El recurso de apelación interpuesto por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C. (en adelante, MEDITERRANEAN) contra la Resolución N° 2 del expediente N° APMTC/CL/0096-2020, emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM).

Se cumple con precisar que, desde el 21 de septiembre de 2021 hasta el 7 de octubre de 2023, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, TSC) no ha contado con el quórum mínimo de tres vocales que establece la normativa vigente para celebrar sesiones y, consecuentemente, para resolver los reclamos y controversias presentados por los usuarios en segunda instancia administrativa. Al respecto, el quórum del TSC se reconstituyó con la designación de dos vocales mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2023-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

1. El 13 de abril de 2020, MEDITERRANEAN interpuso reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los daños producidos en el contenedor *Reefer*[1] MSCU7306940, señalando lo siguiente:

   i.- El 11 de marzo de 2020, la nave MSC AINO NX010R se encontraba en el terminal portuario del Callao a fin de embarcar la unidad *Reefer* MSCU7306940 con destino al Puerto de Rotterdam (Holanda).

   ii.- Mediante correo electrónico enviado el 23 de marzo de 2020, el Departamento de *Reefer* de Amberes (MEDLOG), informó que el contenedor *Reefer* MSCU7306940 sufrió daños durante las operaciones de embarque en el puerto del Callao consistentes en abolladuras en la parte central y cercana a los *corner fitting*[2], motivo por el cual fue

[1] Conforme se detalla en el enlace https://rflcargo.com, un contenedor reefer es aquel que se encuentra equipado con un motor refrigerador, el cual permite el transporte de mercancías perecederas o sensibles a las temperaturas del entorno, tales como verduras, carnes, lácteos, frutas, productos farmacéuticos o productos químicos, entre otros.

[2] Ajuste de esquina.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

necesario realizar reparaciones temporales a bordo de la nave, recomendándose una descarga cuidadosa de la mercancía transportada en el puerto de destino.

iii.- Los daños en el contenedor ocurrieron producto de una indebida manipulación por parte del personal de APM del *spreader*[3] de la Grúa Pórtico, al utilizar la función *twin*[4], la cual permite embarcar dos (2) contendores de 20 pies a la vez. Sin embargo, al activarse indebidamente dicha función, se provocó que los *twistlocks*[5] descendieran y que al momento de "encrochar" las unidades, el contenedor MSCU7306940 resultara dañado.

iv.- APM debe asumir la responsabilidad por los daños ocasionados al contenedor y a la carga, así como por los gastos que pudieran generarse en el puerto de destino de Rotterdam.

2. Mediante Resolución N° 1, de fecha 2 de julio de 2020, y notificada en la misma fecha[6], APM declaró infundado el reclamo presentado por MEDITERRANEAN, en virtud de los siguientes argumentos:

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, de conformidad con lo previsto en los artículos 1331 del Código Civil y 196 del Código Procesal Civil.

ii.- En ese sentido, APM responderá por los daños cuando el reclamante cumpla con acreditar su existencia y que este sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones o del cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

iii.- En el presente caso, MEDITERRANEAN adjuntó a su reclamo el correo electrónico de fecha 23 de marzo de 2020, remitido por la empresa MSC HOLANDA a MSC PERÚ, en el cual se informó acerca de los daños alegados. Sin embargo, dicho correo electrónico no es un medio probatorio idóneo que permita evidenciar la responsabilidad de APM, debido a que con ello no se acredita que el daño se haya producido durante la operación de embarque en el puerto del Callao.

---

[3] Se conoce como "spreader" al sistema elevador instalado entre la carga y el equipo de elevación, y como tal su función es enganchar; y, posteriormente elevar y descender contenedores.

[4] Función modo gemelo de funcionamiento de la grúa.

[5] Cerrojos giratorios.

[6] Cabe indicar que el 15 de marzo de 2020, se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto de Urgencia 026-2020, que estableció "Medidas Excepcionales y Temporales para Prevenir la Propagación del Coronavirus (COVID – 19) en el Territorio Nacional", declarando en el numeral 2 de su Segunda Disposición Complementaria Final, la suspensión por treinta (30) días hábiles el cómputo de los plazos de tramitación de los procedimientos administrativos sujetos a silencio positivo y negativo que se encontraban en trámite a dicha fecha; esto es, dicha suspensión se extendió hasta el 28 de abril de 2020, inclusive.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 076-2020-PCM, publicado el 28 de abril de 2023, se prorrogó dicha suspensión del cómputo de plazos por 15 días hábiles adicionales, esto es, hasta el 20 de mayo de 2023, inclusive.

Finalmente, mediante Decreto Supremo N° 87-2020-PCM, se prorrogó dicha suspensión hasta el 10 de junio de 2020; reanudándose el cómputo de los plazos a partir del 11 de junio de 2020.

En ese sentido, dicha suspensión de plazos resultó aplicable al presente procedimiento de reclamo, en la medida que en primera instancia administrativa está sujeto al silencio administrativo positivo. En tal sentido, el plazo para resolver el reclamo en el presente caso comenzó a contabilizarse desde el 11 de junio de 2020, por lo que habiendo expedido APM la Resolución N° 1 el 2 de julio de 2020, atendió el reclamo dentro del plazo legal de 15 días.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

iv.- De igual modo, las fotografías remitidas por MEDITERRANEAN no permiten acreditar que el daño al contenedor haya sido responsabilidad de APM, en la medida que no ha quedado demostrado que estas correspondan al momento en el cual se realizaron las operaciones de embarque de la nave MSC AINO NX010R en el puerto del Callao.

v.- En cuanto al *Tracking* presentado por MEDITERRANEAN, cabe señalar que es el documento que describe el itinerario o rotación del contenedor hasta el puerto de destino, por lo que el *Tracking* del contenedor MSCU7306940 presentado por MEDITERRANEAN tampoco acredita que el daño reclamado se hubiera producido durante la operación de embarque realizada por APM.

vi.- De conformidad con lo dispuesto en los artículos 95 del Reglamento de Operaciones de APM[7] y 403 del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147[8], norma que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas; la nave se encuentra en la obligación de tener personal suficiente para realizar las coordinaciones de embarque y descarga, por lo que ante un caso de daño, el personal responsable deberá dejar constancia de ello, a fin de poder acreditar con posterioridad la responsabilidad de dicho daño.

vii.- De acuerdo con lo establecido en el artículo 625 del Código de Comercio[9], el capitán de la nave deberá vigilar cuidadosamente la estiba de la carga mientras es recibida a bordo. En ese sentido, de haber ocurrido el incidente alegado por MEDITERRANEAN, correspondía que el capitán de la nave tomara conocimiento de los presuntos daños ocasionados al contenedor *Reefer* MSCU7306940, lo que no ha quedado demostrado en el presente caso.

viii.- En atención a lo dispuesto en el artículo 120 del Reglamento de Operaciones de APM[10], MEDITERRANEAN debió solicitar al Supervisor de la nave emitir el respectivo "Damage

---

7 **Reglamento de Operaciones de APM**

*"**Artículo 95.-***
(…)
La nave dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes suficientes, quienes deben coordinar con el personal operativo del Terminal Portuario las operaciones de movimientos de carga."

8 **Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1147**

*"**Artículo 403.-***
(…)
a. Tomar las medidas de control y seguridad referentes a la estiba de la carga, estabilidad de la nave y procedimientos para el transporte de mercancías peligrosas a fin de evitar averías a la carga, nave o a terceros y prevenir la contaminación.

b. Disponer en todo momento que los oficiales y tripulantes de guardia vigilen cuidadosamente la estiba y desestiba de la carga. d. Impedir que se embarquen mercancías peligrosas sin tomar las precauciones recomendadas para su envase, manejo y segregación."

9 **Código de Comercio**

"**Artículo 625.-**
(…)
5) Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe a bordo la carga y vigilar cuidadosamente su estiba; no consentir que se embarque ninguna mercancía o materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen o peso, dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorables en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero (…)".

10 **Reglamento de Reclamos de APM**

***"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*

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Report" dejando constancia del incidente ocurrido; lo que tampoco ha quedado acreditado en el presente caso.

3. Con fecha 23 de julio de 2020, MEDITERRANEAN interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1, señalando lo siguiente:

   i.- El daño al contenedor *Reefer* MSCU7306940, informado mediante correo electrónico enviado el 23 de marzo de 2020 por el Departamento de *Reefer* de Amberes, fue advertido antes de que la nave MSC AINO NX010R arribara al Puerto de Rotterdam el 02 de abril de 2020, lo que demuestra que el daño se habría producido en el puerto del Callao.

   ii.- En el "Damage Report" del 2 de abril de 2020, emitido por Hutchison Ports ECT Delta durante la descarga del contenedor *Reefer* MSCU7306940 en el Puerto de Rotterdam, se dejó constancia de que el contenedor arribó con daños estructurales. En ese sentido, ha quedado acreditado que APM es responsable del daño ocasionado a la unidad *Reefer* durante las operaciones de embarque.

   iii.- Debido al daño ocasionado al contenedor, se tuvo que trasladar la mercancía a otro contenedor *Reefer*, lo que provocó que dicha mercancía se dañara, por lo que APM debe asumir la responsabilidad por los costos involucrados respecto del daño del contenedor *Reefer* MSCU7306940, del daño a la carga que transportó dicho contenedor, así como de otros gastos que pudieran haberse generado.

4. Mediante Resolución Nº 2, notificada a MEDITERRANEAN el 17 de agosto de 2020, APM resolvió el recurso de reconsideración declarándolo infundado, reiterando los argumentos expuestos en la Resolución N° 1, y agregando lo siguiente:

   i.- MEDITERRANEAN atribuye responsabilidad a APM por los presuntos daños al contenedor *Reefer* MSCU7306940, la pérdida de la mercancía que transportó dicho contenedor, así como por otros gastos que pudieran haberse generado como consecuencia de dichos daños.

   ii.- Sin embargo, conforme a lo dispuesto en el artículo 1, literal b) del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN[11], la presunta responsabilidad por los gastos que pudieran generarse a futuro como consecuencia del supuesto daño al contenedor, no encaja como un supuesto de reclamo, toda vez que no se encuentra vinculado a ningún interés concretamente vulnerado.

   iii.- En consecuencia, al haberse demostrado que los daños alegados por MEDITERRANEAN no resultan imputables a APM, no corresponde resarcimiento alguno.

5. El 4 de setiembre de 2020, MEDITERRANEAN interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 2, señalando lo siguiente:

---

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 (…)".

[11] **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

"Artículo 1.- Definiciones
Para efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
(…)
***b) RECLAMO:** La solicitud, distinta a una Controversia, que presenta cualquier usuario para exigir la satisfacción de un legítimo interés particular vinculado a cualquier servicio relativo a la infraestructura de transporte de uso público que brinde una Entidad Prestadora que se encuentre bajo la competencia del OSITRAN".*

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

i.- Conforme al *Damage Report* emitido por Hutchison Ports ECT Delta, el contenedor *Reefer* MSCU7306940 arribó al puerto de destino de Rotterdam con abolladuras en la parte central y cercana a los *corner fitting*[12] de la parte superior del mismo.

ii.- De acuerdo con los planos de estiba del puerto de origen y de destino, el contenedor N° MSCU7306940 fue embarcado en la nave MSC AINO NX010R junto al contenedor N° TTNU8716330, en la posición 681280, manteniendo dicha posición hasta su arribo al puerto de Rotterdam. Ello evidencia que los daños ocurrieron durante las operaciones de embarque realizadas en el terminal portuario del Callao, al haberse operado indebidamente el *Spreader* de la Grúa Pórtico utilizando la función *twin*.

iii.- APM es responsable de los daños ocasionados al contenedor *Reefer* MSCU7306940 en la medida que esta únicamente fue manipulada en el terminal portuario del Callao, por lo que se descarta que los daños ocurrieran durante la travesía de la nave.

iv.- El artículo 120 del Reglamento de Operaciones de APM no resulta aplicable en el presente caso, en la medida que solo prevé la obligación de comunicar la ocurrencia de un daño a la carga y no al contenedor.

v.- Reiteró que es APM quién debe asumir la responsabilidad por los daños ocasionados al contenedor *Reefer*, así como los costos asociados a la pérdida de la mercancía y otros gastos que el dueño de la mercancía le pudiese trasladar y los que pudiera incurrir en el puerto de destino.

6. El 23 de setiembre de 2020, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución al recurso de apelación, reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento.

7. El 14 de noviembre de 2023, se realizó la respectiva Audiencia de Vista de la Causa, quedando la causa al voto.

8. El 23 de noviembre de 2023, APM presentó un escrito de alegatos finales, reiterando los argumentos expuestos a lo largo del procedimiento.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

9. Las cuestiones en discusión son las siguientes:

i. Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 2 de APM.

ii. Determinar si APM es responsable de los daños alegados por MEDITERRANEAN.

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 MEDITERRANEAN le imputa a APM por los presuntos daños ocasionados al contenedor *Reefer* MSCU7306940 como consecuencia de las presuntas deficiencias en el servicio de embarque brindado por la Entidad Prestadora, así como por los daños a la carga que el dueño de la mercancía pudiese trasladarle y los sobrecostos en que pudiera incurrir en el

[12] Ajuste de esquina.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

puerto de destino; situación prevista como un supuesto de reclamo por daños en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM[13] y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN[14] (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo[15], 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[16], concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN[17], el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

12. Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:

    i.- La Resolución N° 2 fue notificada a MEDITERRANEAN el 17 de agosto de 2020.

    ii.- El plazo máximo que tuvo MEDITERRANEAN para interponer el recurso de apelación venció el 7 de setiembre de 2020.

    iii.- MEDITERRANEAN apeló el 7 de setiembre de 2020, es decir, dentro del plazo legal.

---

[13] **Reglamento de Reclamos de APM**

"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".

[14] **Reglamento de Reclamos 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.
(…)".

[15] **Reglamento de Reclamos 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".

[16] **Reglamento de Reclamos de APM**

*"**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".

[17] **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

*"**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".

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

13. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)[18], al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas orientadas a acreditar la responsabilidad de APM en la generación de los daños alegados por MEDITERRANEAN.

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

Cuestión previa

15. Mediante escritos de fechas 7 y 10 de noviembre de 2023, MEDITERRANEAN y APM respectivamente, solicitaron informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.

16. Sobre el particular, cabe señalar que a lo largo del procedimiento, tanto en su primera como segunda instancia, ambas partes han expuesto los fundamentos de su defensa así como presentado diversos documentos en calidad de medios probatorios.

17. Atendiendo a lo expuesto, este Tribunal aprecia que en base a la documentación presentada y los argumentos planteados por las partes, se cuenta con elementos de juicio suficientes para resolver la materia en controversia con plena convicción.

18. En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN[19], corresponde la denegatoria del pedido de informe oral formulado por MEDITERRANEAN y APM.

Respecto de la probanza de los daños

19. Es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, Reglamento de Usuarios), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, establece lo siguiente:

---

[18] **TUO de la LPAG**

*"**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".

[19] **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

"Artículo 60.- Procedimiento y plazos aplicables
(…)
La notificación de la fecha para la vista de la causa deberá realizarse con una anticipación no menor de cinco (5) días a la fecha de su realización y de ser el caso, la solicitud de informe oral deberá presentarse con una anticipación no menor a tres (3) días a la fecha de su realización, la cual será concedida por el Tribunal de Solución de Controversias de considerar oportuno y necesario contar con elementos de juicio adicionales para la emisión de su pronunciamiento; caso contrario, procederá a resolver la apelación con los medios probatorios presentados por las partes a lo largo del procedimiento (…)".

*"**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."

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

> *"**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) 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".*
>
> [El subrayado es nuestro]

20. De lo antes citado, se aprecia que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados es un derecho reconocido a estos.

21. 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 inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.*
> *Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída".*
>
> [El subrayado es nuestro]

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 en las operaciones que realice dentro del terminal portuario a fin de que estas sean efectuadas correctamente, sin generar daños a sus usuarios.

25. 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 MEDITERRANEAN, 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.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

26. En esa misma línea, el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG[20] señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

Sobre los daños alegados por MEDITARRANEAN

27. En el presente caso, MEDITERRANEAN manifestó que durante las operaciones de embarque, el contenedor *Reefer* MSCU7306940 sufrió daños en la parte central y cercana a los *corner fitting*[21] de la parte superior, resultando APM responsable de dichos daños, de los daños ocasionados a la carga, así como de los sobrecostos en que pudiera incurrir en el puerto de destino.

28. APM manifestó que durante la operación de embarque del contenedor *Reefer* MSCU7306940 no se registró daño alguno, alegando que ni el correo electrónico del 23 de marzo de 2020, ni las fotografías adjuntadas al reclamo constituían medios probatorios idóneos para acreditar que el daño se hubiera producido durante la operación de embarque del referido contenedor.

29. De la revisión del expediente se verifica que a efectos de acreditar la ocurrencia de los daños alegados, y que estos fueron responsabilidad de APM, MEDITERRANEAN adjuntó un correo electrónico de fecha 23 de marzo de 2020, mediante el cual una de sus oficinas informó que el contenedor *Reefer* MSCU7306940 presentaba daños estructurales. Asimismo, presentó fotografías con la finalidad de mostrar los alegados daños al contenedor.

30. Al respecto, cabe indicar que, si bien a través del referido correo electrónico se verifica que las oficinas del usuario comunicaron que el contenedor materia de reclamo presentaba daños, y que las fotografías muestran imágenes en las cuales se aprecian abolladuras en la estructura del contenedor; dichos medios probatorios no permiten determinar que los daños materia de reclamo se produjeron durante las actividades de embarque a cargo de APM en el terminal portuario del Callao.

31. En cuanto al argumento de MEDITERRANEAN, según el cual los planos de estiba, tanto del puerto de origen como de destino, demostrarían que el contenedor mantuvo una misma posición hasta su arribo al puerto de Rotterdam, lo que evidenciaría que los daños ocurrieron durante las operaciones de embarque realizadas en el terminal portuario del Callao; cabe señalar que la permanencia del contenedor en una misma posición al interior de la nave durante el viaje no acredita que el daño se produjo en el puerto de origen.

32. Cabe resaltar que de acuerdo con lo previsto en el artículo 96 del Reglamento de Operaciones de APM[22], versión 5.2, aplicable al presente caso, en las operaciones referidas al movimiento de la carga, como es el caso del embarque de contenedores, el

---

[20] **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".

[21] *Ajuste de esquina.*

[22] **Reglamento de Operaciones de APM**

*"**Artículo 96.-***
(…)
La nave dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes suficientes, quienes deben coordinar con el personal operativo del Terminal Portuario las operaciones de movimientos de carga."

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

capitán de la nave designa a un oficial de guardia y una cantidad suficiente de tripulantes a efectos de realizar las coordinaciones correspondientes con el personal operativo de APM durante todo el tiempo en el cual se presta el servicio.

33. Asimismo, en el literal c) del artículo 120 del citado Reglamento[23], se precisa que ante la ocurrencia de daños a la estructura de la nave, lo que incluye el contenedor, según lo indicado en esa misma disposición, el representante de la nave deberá comunicar dicho incidente al Shift Manager o al supervisor de la nave de APM o remitir un correo electrónico con información relativa al hecho durante el plazo de ocho (8) horas de ocurrido el incidente, a fin de que dicha Entidad Prestadora expida el respectivo "Damage Report", añadiendo que si dicho representante no cumple con comunicar el referido incidente dentro del plazo señalado, APM declarará infundado cualquier reclamo.

34. Atendiendo a lo dispuesto en el Reglamento de Operaciones de APM, se verifica la existencia de dispositivos que establecen claramente los instrumentos con los que cuenta el usuario para probar la existencia de daños a la nave, su estructura o contenedores, como consecuencia de una indebida prestación de los servicios brindados por dicha Entidad Prestadora.

35. En ese sentido, correspondía a MEDITERRANEAN acreditar que dejó constancia de la existencia de los daños reclamados al realizar las operaciones de embarque en el terminal portuario administrado por APM.

36. En efecto, en tanto MEDITERRANEAN participó de las operaciones de embarque de los contenedores, se advierte que su tripulación pudo haber realizado las coordinaciones del caso con el personal de operaciones de APM, a fin de reportar o dejar constancia de la existencia de daños al contenedor materia de reclamo. Sin embargo, de la revisión del expediente no se aprecia que hubieran realizado coordinación alguna ni que se hubiera expedido el documento denominado "Damage Report", ni otro tipo de documento reportando los daños reclamados.

37. De la revisión del expediente se aprecia más bien que MEDITERRANEAN emitió el documento denominado "Damage Report" recién el 02 de abril de 2020 en el terminal portuario Hutchison Ports ECT Delta (22 días después del embarque del contenedor),

---

[23] **Reglamento de Operaciones de APM**

"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 o; 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:
(…)

c) Daños a la Nave.
i. Ante la ocurrencia de un Daño a la estructura o equipamiento de la Nave, el representante señalado en el artículo 15, deberá comunicar, dentro del plazo de ocho (8) horas de ocurrido el incidente al Shift Manager o al supervisor de la nave de APMTC o remitir un correo electrónico con información (imágenes, videos, entre otros) conforme a lo siguiente:

Para contenedores
- *apmtcopsseniorplanner@apmterminals.com*
- *apmtcopsplanning1@apmterminals.com*
- *apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com*

Para carga general
- *apmtcgcplanners@apmterminals.com*
- *apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com*

Dentro del mismo plazo se entregará el Damage Report. En caso el representante no cumpla con comunicar el referido incidente dentro del plazo señalado, APMTC declarará infundado cualquier reclamo (…)".

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

dejando constancia del daño al contenedor *Reefer* MSCU7306940 al momento de su descarga en el puerto de Rotterdam.

38. El referido documento no permite demostrar que el daño alegado ocurrió bajo la prestación del servicio de embarque y/o algún otro servicio ofrecido dentro del terminal portuario administrado por APM, como si podría ocurrir con un "Damage Report" expedido por APM durante o luego de realizadas las operaciones de embarque en el puerto que gestionan, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Operaciones previamente citado.

39. Adicionalmente, cabe señalar que si bien a lo largo del procedimiento MEDITERRANEAN alegó que los daños en el contenedor ocurrieron como consecuencia de una indebida manipulación por parte del personal de APM del *spreader*[24] de la Grúa Pórtico; de la revisión del expediente no se aprecia que haya presentado medio probatorio alguno para acreditar ello.

40. Cabe recordar que el artículo 173 del TUO de la LPAG[25] señala que corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas; lo que no ha ocurrido en el presente procedimiento por parte del usuario.

41. En consecuencia, en la medida que MEDITERRANEAN no ha acreditado que los daños alegados se produjeron debido a deficiencias en el servicio brindado por la Entidad Prestadora, corresponde confirmar la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0096-2020 que declaró infundado el reclamo presentado.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN[26];

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0096-2020, que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., al no haberse acreditado

---

[24] Se conoce como "spreader" al sistema elevador instalado entre la carga y el equipo de elevación, y como tal su función es enganchar; y, posteriormente elevar y descender contenedores.

[25] **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".

[26] **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

*"**Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables***

(…) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:
a) Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
b) Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
c) Integrar la resolución apelada; y,
d) 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. (...)".

que los daños alegados al contenedor *Reefer* MSCU7306940 ocurrieron por deficiencias en el servicio brindado por esta última.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C. 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 José Carlos Velarde Sacio, Humberto Ángel Zúñiga Schroder, Santos Grimanés Tarrillo Flores y Ernesto Luciano Romero Tuya.

JOSÉ CARLOS VELARDE SACIO
PRESIDENTE
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN

NT: 2023140527

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente, archivado por el OSITRÁN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades/login.jsp

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml