



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

Organismo Supervisor de la
Infracción del Reglamento de
Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 007 -2019- TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 007-2019-TSC-OSITRAN
APELANTE : FORD PERÚ S.R.L.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 2 del expediente APMTC/CL/0413-2018
RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 28 de octubre de 2019

SUMILLA: Cuando los daños reclamados por el usuario resulten consecuencia de deficiencias en la prestación del servicio de descarga de la mercadería, corresponderá que la Entidad Prestadora asuma la responsabilidad sobre ellos.

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/0413-2018 (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 02 de octubre de 2018, FORD presentó un reclamo contra APM, solicitando que se hiciera responsable por los daños ocasionados a catorce (14) unidades vehiculares señalando lo siguiente:
 - i. Conforme a los *Bill of Lading* N° PIKA06M00 y PHYA1GB00, FORD es propietaria de doscientos quince (215) 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 ocasionando daños a catorce (14) de dichas unidades.
 - ii. Los daños reclamados fueron detectados por el surveyor¹ MOTORMANAGER el 10 de julio de 2019 al momento de realizar la inspección de la mercancía antes de que ésta fuera retirada del terminal portuario, conforme se precisa a continuación:

¹ Inspector marítimo.



N° VIN (chasis)	Detalle
9BFZB55U5K8723007	Daño en puerta delantera izquierda
8AFAR23L6KJ095410	Daños en puerta delantera izquierda
9BFZB55U1K8723067	Raspado en puerta delantera derecha y en guardafangos posterior derecho
9BFZB55U3K8723068	Raspado por golpes
9BFZB55U0K8723013	Rayadura en guardafangos delantero izquierdo
9BFZB55U9K8725696	Raspado por golpes
9BFZB55U5K8723041	Rayadura en guardafangos delantero izquierdo
9BFZB55U9K8723088	Raspado puerta delantera derecha
8AFAR22J9KJO96762	Abolladura en puerta delantera derecha
8AFAR23J5KJ094800	Rayadura puerta posterior izquierda
8AFAR23L6KJ089090	Abolladura en puerta posterior izquierda
8AFAR23L6KJ087940	Raspado en puerta delantera izquierda
8AFAR23L7KJ087963	Abolladura en parante posterior derecho
8AFAR23L6KJ087968	Abolladura en guardafangos delantero derecho

- iii. El surveyor MOTORMANAGER dejó constancia de los daños mediante los "Damage Report" N° 000086, 0000863, 0000852, 0000853, 0000854, 0000855, 0000857, 0000858, 015935, 015924, 015920, 015912 y 015958. Preciso, que los alegados daños fueron corroborados por el Yard Coordinator – General Cargo Operation de APM.
 - iv. 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.
 - v. Finalmente, adjuntó fotografías que acreditarían los daños ocasionados a sus unidades vehiculares.
2. Mediante Resolución N° 1, notificada a FORD el 24 de octubre de 2018, 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 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. Asimismo, para las operaciones de descarga de carga rodante, el mencionado artículo dispone:

“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.

Asimismo, APMTC reconocerá responsabilidad en aquellos casos en los que el auto report consigne algún daño no contemplado en el reporte indicado en el párrafo anterior. En caso antes de salir de las instalaciones del Terminal Portuario, el conductor del vehículo identifique algún daño no contemplado en el auto report, deberá solicitar su inclusión en el referido documento, para lo cual deberá consignarse la firma de un representante de APMTC. De no consignar dicho daño en el auto report, el mismo no será reconocido por APMTC.”

v. En las operaciones de descarga de la nave COSCO SHENGSHI, APM contó con la participación de la empresa SILPO PERÚ S.A.C., quienes elaboraron el “Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.011S 08 Julio 2018 – 2309”, a través del cual se dejó constancia de que las unidades vehiculares con chasis N° 9BFZB55U5K8723007, 9BFZB55U3K8723068, 9BFZB55U0K8723013, 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088 y 8AFAR23L6KJ087968; presentaban daños como condición de arribo. Precisó que las citadas unidades vehiculares fueron retiradas del Terminal con daños de origen, no consignándose ninguna anotación que demuestre lo contrario, conforme se aprecia de cada uno de los documentos denominado “Auto Report” emitidos al momento del despacho de la carga.

vi. Por otro lado, de la revisión de los “Auto Report” correspondiente a las unidades vehiculares con chasis N° 8AFAR23L6KJ095410, 9BFZB55U1K8723067, 9BFZB55U9K8725696, 8AFAR22J9KJO96762, 8AFAR23J5KJ094800, 8AFAR23L6KJ089090, 8AFAR23L6KJ087940 y 8AFAR23L7KJ087963; se verifica que las unidades fueron despachadas en correcto estado, es decir, sin ninguna anotación



que acreditara los daños alegados por FORD. Los citados "Auto Report", fueron suscritos por el representante de CLI GESTIONES ADUANERAS, empresa asignada por FORD para el recojo de su carga rodante.

vii. Finalmente, FORD adjuntó fotografías de las unidades vehiculares presuntamente afectadas; sin embargo, en dichas vistas fotográficas no se muestran ni la fecha ni la hora en la cual fueron tomadas; ni si corresponden a la mercancía supuestamente dañada, por lo que no acredita que los daños alegados fueran de responsabilidad de APM.

3. Con fecha 12 de noviembre de 2018, FORD interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1 de APM, señalando lo siguiente:

i. El 09 de julio de 2018 se culminó con las labores de descarga de la nave COSCO SHENGSHI, por lo que el surveyor de la nave WSS y SILPO PERÚ S.A.C., en representación de APM, procedieron a inspeccionar las unidades vehiculares que transportó la citada 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. 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, lo que no ha ocurrido en el presente caso.

iii. Los daños a la carga rodante fueron detectados el 10 de julio de 2018 por el personal de MOTORMANAGER cuando la mercadería aún se encontraba en la zona 4 de las instalaciones de APM, por lo que ese mismo día se procedió a reportar los daños ocasionados ante el personal de APM, el cual elaboró los respectivos "Damage Report".

iv. Los "Damage Report" fueron emitidos luego de la descarga de la mercadería, demostrándose con ello que los daños ocasionados a sus unidades vehiculares ocurrieron dentro de las instalaciones de APM, por lo que la Entidad Prestadora debe asumir la responsabilidad por éstos.

v. Finalmente, precisó que existe diferencia entre los daños reclamados y lo reportado por la empresa SILPO, tal como se detalla a continuación:

Nº de Chasis	Daño	Diferencia
9BFZB55U5K8723007	Embellecedor puerta delantera izquierda	Diferente a lo reportado por SILPO
9BFZB55U3K8723068	Pintado de paragolpes delantero	Cuenta con anotación en el "Auto Report"
9BFZB55U0K8723013	Pintado de guardafangos delantero izquierdo	Daño detectado en zona - posterior a manipulación APM





9BFZB55U5K8723041	Pintado de guardafangos delantero izquierdo	Daño detectado en zona – posterior a manipulación APM
9BFZB55U9K8723088	Pintado de puerta delantera derecha	Diferente al reportado por SILPO
8AFAR23L6KJo87968	Reparación y pintado de guardafangos delantero derecho	Daño detectado en zona – posterior a manipulación APM

4. Mediante Resolución N° 2 notificada a FORD el 10 de diciembre de 2018, APM resolvió el recurso de reconsideración declarándolo infundado, señalando lo siguiente:

i. Respecto a la presunta diferencia entre los daños alegados por FORD y los reportados por la empresa SILPO vinculadas con las unidades vehiculares con chasis N° 9BFZB55U5K8723007 y 9BFZB55U3K8723068, de la revisión del "Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.011S 08 Julio 2018 - 2309", se verificó lo siguiente:

N° de Chasis	Daño reclamado por FORD	Reporte de la empresa SILPO
9BFZB55U5K8723007	Embellecedor puerta delantera izquierda	Unidad con rayadura en estribo delantero, lado izquierdo CONDICIÓN DE ARRIBO
9BFZB55U3K8723068	Pintado de paragolpes delantero	No figura en el reporte SIL

ii. En ese sentido, se aprecia que respecto al chasis N° 9BFZB55U5K8723007, no existe diferencia entre el daño alegado por FORD y lo reportado por APM, pues efectivamente se registró daño en la puerta delantera del lado izquierdo del vehículo; no obstante, el mismo ha sido identificado como una condición de arribo, no siendo imputable a APM.

iii. Respecto al chasis N° 9BFZB55U3K8723068 precisó que el daño reclamado sí fue reportado por la empresa SILPO; sin embargo, existió un error tipográfico, el cual ha sido aclarado y corregido por la misma SILPO advirtiéndose haberse registrado la siguiente observación como condición de arribo: "Rayón guardafango delantero derecho, Quiñe en puerta delantera derecha".

iv. Asimismo, en relación a las unidades vehiculares con chasis N° 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088 y 8AFAR23L6KJo87968; de la revisión de los "Auto Report" se verificó que si bien en dichos documentos se detalló que las unidades registraban daños consistentes en pequeñas rayaduras de las unidades rodantes, éstos también fueron identificados como condición de arribo, por lo que no resultan responsabilidad de APM.



5. Con fecha 04 de enero 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 COSCO SHENGSHI el 9 de julio de 2018, personal de la nave así como 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, al momento de efectuarse el retiro de las unidades vehiculares, se evidenció daños a la carga rodante, por lo que se procedió a dejar constancia de ello mediante los respectivos "*Damages Report*", documentos elaborados y emitidos por APM; motivo por el cual corresponde que la Entidad Prestadora asuma los daños ocasionados a las catorce (14) unidades vehiculares de propiedad de FORD.
6. El 16 de enero de 2019, APM elevó al TSC el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación precisando lo siguiente:
 - i. El artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN establece que el plazo para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles contados a partir de la notificación del acto recurrido.
 - ii. La Resolución N° 2 mediante la cual se resolvió el recurso de reconsideración fue debidamente notificada a FORD el 10 de diciembre de 2018, por lo que el plazo de quince (15) días hábiles para presentar el recurso de apelación venció el 03 de enero de 2019. No obstante, FORD apeló recién el 04 de enero de 2019, esto es, fuera del plazo legalmente previsto; por lo que su recurso de apelación debe de ser declarado inadmisibile.
7. El 27 de setiembre de 2019, se realizó la audiencia de vista de la causa con el informe oral de ambas partes, quedando la causa al voto.
8. El 03 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, en lo que se refiere al plazo, cabe señalar que el artículo 146 del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el TUO de la LPAG) señala lo siguiente:

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".



"Artículo 146. Término de la distancia

146.1. Al cómputo de los plazos establecidos en el procedimiento administrativo, se agrega el término de la distancia previsto entre el lugar de domicilio del administrado dentro del territorio nacional y el lugar de la unidad de recepción más cercana a aquél facultado para llevar a cabo la respectiva actuación.

146.2. El cuadro de términos de la distancia es aprobado por la autoridad competente.

En caso que el titular de la entidad no haya aprobado el cuadro de términos de la distancia correspondiente, debe aplicar el régimen establecido en el Cuadro General de Términos de la Distancia aprobado por el Poder Judicial."

13. Sobre el particular, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN no cuenta con un cuadro general de Términos de la Distancia aprobado, por lo que se tomará como referencia el cuadro aprobado por el Poder Judicial.
14. Ahora bien, mediante Resolución Administrativa N° 288-2015-CE-PJ, el Poder Judicial aprobó el Reglamento de Plazos de Término de la Distancia del Poder Judicial, en el cual se adicionó un (1) día como término de la distancia a las notificaciones que se realicen desde la provincia de Lima hacia la provincia Constitucional del Callao y viceversa.
15. Ocurriendo en el presente caso que el apelante tiene como domicilio legal el distrito de San Isidro, y que APM tiene su domicilio en el Callao, en el cual corresponde que el usuario presente sus respectivos escritos; corresponde adicionar un (1) día al plazo establecido en el Reglamento de Reclamos de OSITRAN.
16. Consecuentemente, habiendo sido FORD notificado por APM con la Resolución N° 2 a través de la cual se resolvió su recurso de reconsideración el 10 de diciembre de 2018, su plazo para apelar considerando el día adicional por el término de la distancia, venció el 04 de enero de 2019; verificándose que ese día precisamente presentó su recurso de apelación, esto es, dentro del plazo legal.
17. Asimismo, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del TUO de la LPAG⁶, 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.

⁶ TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General

"Artículo 218.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".



18. 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

19. 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.

20. 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.
21. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, corresponde remitirnos 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 y resaltado es nuestro]

⁷ Aprobado mediante la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN



- 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, 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.
- 26. 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.

Sobre los daños alegados

- 27. En el presente caso, FORD atribuye responsabilidad a APM respecto de los presuntos daños ocasionados a la carga rodante que transportó la nave COSCO SHENGSHI, conforme al siguiente detalle:

Nº VIN (chasis)	Detalle
9BFZB55U5K8723007	Daño en puerta delantera izquierda
8AFAR23L6KJ095410	Daños en puerta delantera izquierda
9BFZB55U1K8723067	Raspado en puerta delantera derecha y en guardafangos posterior derecho
9BFZB55U3K8723068	Raspado por golpes
9BFZB55U0K8723013	Rayadura en guardafangos delantero izquierdo
9BFZB55U9K8725696	Raspado por golpes
9BFZB55U5K8723041	Rayadura en guardafangos delantero izquierdo
9BFZB55U9K8723088	Raspado puerta delantera derecha
8AFAR22J9KJO96762	Abolladura en puerta delantera derecha
8AFAR23J5KJ094800	Rayadura puerta posterior izquierda
8AFAR23L6KJ089090	Abolladura en puerta posterior izquierda
8AFAR23L6KJ087940	Raspado en puerta delantera izquierda
8AFAR23L7KJ087963	Abolladura en parante posterior derecho
8AFAR23L6KJ087968	Abolladura en guardafangos delantero derecho





28. FORD precisó que los daños fueron verificados por el personal de MOTORMANAGER cuando su mercancía aún permanecía dentro de las instalaciones de APM, por lo que se procedió a dejar constancia de dichos daños mediante los "Damage Report" N° 000086, 0000863, 0000852, 0000853, 0000854, 0000855, 0000857, 0000858, 015935, 015924, 015920, 015912 y 015958; documentos elaborados por el Yard Coordinator – General Cargo Operation de APM.
29. Por su parte, a lo largo del procedimiento APM ha alegado lo siguiente:
- i.- En relación a las unidades vehiculares registradas con chasis N° 9BFZB55U5K8723007, 9BFZB55U3K8723068, 9BFZB55U0K8723013, 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088 y 8AFAR23L6KJ087968; no ha negado la existencia de los daños alegados por FORD cuestionando su responsabilidad sobre los mismos manifestando que en el "*Informe de Labores de Supervisión de Descarga de Vehículos Automotores – Nave Cosco Shengshi V.011S 08 julio 2019 – 2309*" elaborado por el surveyor SILPO, se consignó que los daños a las citadas unidades fueron identificados como una condición de origen, por lo que no resultaban atribuibles a APM.
 - ii.- Respecto a las unidades 8AFAR23L6KJ095410, 9BFZB55U1K8723067, 9BFZB55U9K8725696, 8AFAR23J5KJ094800, 8AFAR23L6KJ089090 y 8AFAR23L6KJ087940; manifestó que en los "Damage Report" N° 000856, 000863, 000852, 000853, 000854, 000855, 000857 y 000858; se precisó de manera expresa que los daños registrados para cada unidad eran de origen, por lo que tampoco resultaban imputables a APM.
 - iii.- Finalmente, respecto a la unidad vehicular registrada con chasis N° 8AFAR22J9KJO96762, de conformidad con el documento denominado "Auto Report", manifestó que la carga fue entregada en correcto estado sin precisarse ninguna observación que acreditara el reporte de daño alegado por FORD.
- Respecto a los chasis N° 9BFZB55U5K8723007, 9BFZB55U3K8723068, 9BFZB55U0K8723013, 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088 y 8AFAR23L6KJ087968
30. Sobre el particular, conforme se ha señalado precedentemente, APM ha reconocido la existencia de los daños ocasionados a las seis (6) unidades vehiculares enumeradas; 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.
31. 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 Cosco Shengshi V.011S 08 Julio 08 – 2309*"⁶⁸ elaborado por el survey SILPO

⁶⁸ Folios del 77 al 91.



PERÚ S.A.C. el 10 de julio de 2018, en donde señala dejó constancia de la existencia de daños como condición de arribo.

32. 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]

33. En este punto, cabe recordar que de acuerdo con el artículo 173 del TUO de la LPAG⁹ corresponde a los administrados la aportación de pruebas en el procedimiento, mediante la presentación de documentos, informes, o los que éste considere conveniente.
34. Asimismo, 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.
35. No obstante, no se ha verificado que APM haya presentado medio probatorio alguno que acredite que los daños vinculados con las unidades vehiculares con chasis N° 9BFZB55U5K8723007, 9BFZB55U3K8723068, 9BFZB55U0K8723013, 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088 y 8AFAR23L6KJ087968; hayan sido de origen o condición de arribo.
36. Consecuentemente, no habiendo APM desvirtuado su responsabilidad sobre la ocurrencia de los daños reclamados corresponde amparar el reclamo formulado por el usuario en este extremo.

⁹ 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.*



- Respecto a los chasis N° 8AFAR23L6KJ095410, 9BFZB55U1K8723067, 9BFZB55U9K8725696, 8AFAR23J5KJ094800, 8AFAR23L6KJ089090, 8AFAR23L6KJ087940 y 8AFAR23L7KJ087963
37. Sobre este punto, APM alegó que los daños a dichas unidades vehiculares también fueron de origen de acuerdo con los "Damage Report" N° 000852, 00853, 000854, 000855, 000856, 000857 y 000858;³⁰ que adjuntó al expediente.
38. Al respecto, cabe señalar que en su Resolución N° 1, APM señaló que, la nave COSCO SHENGSHI arribó el 08 de julio de 2018; apreciándose que los "Damages Report" reseñados precedentemente fueron emitidos por el personal de APM el 10 de julio de 2018; esto es, dos (2) días después de haber arribado la citada nave.
39. Sobre el particular, 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 Folios 26 a 33



40. Como se puede apreciar, APM dispone de mecanismos mediante los cuales puede dejar constancia de las condiciones en las que recibe la carga, 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.
41. En el presente caso, se advierte que APM no empleó ninguno de estos medios para dejar constancia de que al momento en que arribó la mercadería, ésta presentaba daños de origen, sino que ello recién ocurrió dos (2) días después de su arribo, por lo que no ha quedado acreditado que los daños alegados por FORD hayan sido de origen y no hayan ocurrido mas bien durante la descarga de la mercancía o durante su estancia en el Terminal Portuario.
42. Consecuentemente, corresponde amparar el reclamo formulado por el usuario en este extremo.
 - Respecto al chasis N° 8AFAR22JgKJOg6762
43. Sobre el particular, cabe precisar que obra en el expediente el documento denominado "Auto Report Roro" N° 1111476¹¹, en el cual no se evidencia que se haya registrado ninguna observación que acredite la existencia del daño alegado por FORD.
44. De la revisión de los documentos que obran en el expediente se advierte que FORD no ha aportado ningún otro documento mediante el cual acredite su afirmación respecto a la ocurrencia de daños a la unidad vehicular registrada con chasis N° 8AFAR22JgKJOg6762.
45. Cabe reiterar que de acuerdo con el numeral 173.2 del artículo 173 del TUO de la LPAG¹² corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.
46. En ese sentido, en la medida que FORD no ha acreditado la existencia de los daños alegados a la unidad vehicular con chasis N° 8AFAR22JgKJOg6762, no resulta amparable este extremo del reclamo interpuesto.
47. En atención a lo señalado precedentemente y en la medida que APM no ha desvirtuado su responsabilidad sobre la ocurrencia de los daños ocasionados a las trece (13) unidades vehiculares vinculados con los chasis N° 9BFZB55U5K8723007, 9BFZB55U3K8723068,

¹¹ Folio 51

¹² TUO de la LPAG

¹² 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."



9BFZB55UoK8723013, 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088, 8AFAR23L6KJo87968, 8AFAR23L6KJo95410, 9BFZB55U1K8723067, 9BFZB55U9K8725696, 8AFAR23J5KJo94800, 8AFAR23L6KJo89090, 8AFAR23L6KJo87940; y, 8AFAR23L7KJo87963; corresponde amparar su reclamo sobre dichos extremos.

48. 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 Usuarios¹³; 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 OSITRAN¹⁴;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR, la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/413-2018, declarando **FUNDADO, EN PARTE**, el reclamo presentado por FORD PERÚ S.R.L. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. respecto de los daños ocasionados a las unidades vehiculares con chasis N° 9BFZB55U5K8723007, 9BFZB55U3K8723068, 9BFZB55UoK8723013, 9BFZB55U5K8723041, 9BFZB55U9K8723088, 8AFAR23L6KJo87968, 8AFAR23L6KJo95410, 9BFZB55U1K8723067, 9BFZB55U9K8725696, 8AFAR23J5KJo94800, 8AFAR23L6KJo89090, 8AFAR23L6KJo87940; y, 8AFAR23L7KJo87963 que fueron descargadas de la nave COSCO SHENSHI; **CONFIRMÁNDOLA** en el extremo referido a la unidad vehicular con chasis N° 8AFAR22J9KJo96762. El monto del resarcimiento 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

13 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".

14 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:

- 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;
- 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. (...)"



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 007 - 2019 - TSC - OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

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).

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**