



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° 91-2021-TSC-OSITRÁN
RESOLUCIÓN N° 00156-2024-TSC-OSITRÁN

EXPEDIENTE : 91-2021-TSC-OSITRÁN
APELANTE : AGENCIAS UNIVERSALES DEL PERÚ S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CL/0095-2021
RESOLUCIÓN N° 00156-2024-TSC-OSITRÁN

Lima, 24 de abril de 2024

SUMILLA: *Habiéndose verificado que la Entidad Prestadora incumplió su Reglamento de Operaciones al no emitir el Damage Report o Protesto Informativo a fin de dejar constancia de las condiciones de arribo de la nave, ni que haya comunicado este hecho al agente marítimo a fin de recabar su conformidad para el embarque de los contenedores en tales condiciones, resultando responsable de los daños materia de reclamo; corresponde revocar en parte la decisión de primera instancia, declarando fundado el reclamo en los extremos referidos a los daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y la nave M/V PACORA y al cobro en exceso por los conceptos de embarque de contenedores y uso de amarradero e infundado el extremo del reclamo referido al sobrecosto de trasegado de la mercancía.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por AGENCIAS UNIVERSALES DEL PERÚ S.A. (en adelante, AGUNSA) contra la decisión contenida en la Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CL/0095-2021, 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 miembros 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 miembros mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2023-CD-OSITRÁN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES:

1. El 8 de abril de 2021, AGUNSA presentó un reclamo ante APM, imputándole responsabilidad por los daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y a la nave M/V PACORA durante las labores de embarque de mercancía, manifestando lo siguiente:
 - i.- El 2 de febrero de 2021, la nave M/V PACORA arribó al puerto del Callao a fin de realizar labores de descarga y embarque de contenedores.
 - ii.- Aproximadamente a las 21:51 horas de dicho día, durante las labores de embarque de los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 en la nave M/V PACORA, operación a cargo del personal de APM, se produjeron daños a los referidos contenedores y a la nave.

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>



- iii.- El operador de la grúa pórtico de APM, sin considerar que los referidos contenedores tenían un peso de 27 TM cada uno y que la grúa tenía una capacidad o alcance máximo de 50 TM, enganchó ambos contenedores simultáneamente con la finalidad de colocarlos en el interior de la bodega de la nave. Dado que el peso de los contenedores sobrepasó en 4 TM la capacidad máxima de la grúa, estos se inclinaron al momento de ingresar a la bodega de la nave, lo que ocasionó que colisionaran con la estructura de la nave y se produjeran abolladuras tanto en dicha zona de la nave como en los contenedores.
 - iv.- A fin de destrabar los contenedores fue necesario cortar las guías celda (cell guides)¹ de la nave, las cuales se encontraban en buen estado antes del inicio de la operación de embarque.
 - v.- El 3 de febrero de 2021, el supervisor general de APM suscribió el *Stevedore Damage Report* N° HP500, la Nota de Protesta de fecha 2 de febrero de 2021 y el *Damage Report* del Contenedor KOSU2205630 reconociendo que los daños fueron causados por el personal de la Entidad Prestadora.
 - vi.- Asimismo, luego de inspeccionar el lugar de los hechos y de evaluar la evidencia recaudada, el 3 de febrero de 2021, la empresa Tridente Surveyors S.A.C. expidió el Informe N° 016-2021, concluyendo que los daños ocasionados a los contenedores y la nave fue responsabilidad de APM.
 - vii.- Debido al incidente, el embarque de los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 fue cancelado a fin de que el consignatario de la mercancía pudiera verificar los daños producidos, y las operaciones de embarque se paralizaron desde las 20:20 horas del 2 de febrero de 2021 hasta las 14:00 horas del 3 de febrero de 2021; es decir, durante aproximadamente 18 horas.
 - viii.- Pese a ello, el 9 de febrero de 2021, APM emitió la Factura N° F002643015 por concepto de uso de amarradero por un total de 27 horas y 17 minutos, periodo en el cual injustificadamente se incluyó el tiempo que las operaciones de embarque estuvieron paralizadas. Descontando dichas paralizaciones, el tiempo de uso efectivo del amarradero fue de 9 horas.
 - ix.- Asimismo, APM emitió la Factura N° F002643018 por concepto de embarque de 34 contenedores, pese a que los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 no fueron embarcados en la nave M/V PACORA como consecuencia de los daños sufridos, siendo que en la referida factura debió considerarse únicamente el embarque de 32 contenedores.
 - x.- Adicionalmente, debido al daño producido a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287, fue necesario realizar el trasegado de la mercancía que contenían a otros contenedores a fin de poder efectuar su embarque, sobrecosto que también debe asumir APM.
2. Mediante Resolución N° 1, notificada el 29 de abril de 2021, APM declaró infundado el reclamo presentado, señalando lo siguiente:
- i.- De acuerdo con lo previsto en el artículo 1321 del Código Civil, el resarcimiento por la inexecución de obligaciones o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso,

¹ Las guías son un conjunto de raíles metálicos que forman celdas que permiten apilar el contenedor sin trincado adicional. Este es el procedimiento de estiba en bodegas de los buques dedicados exclusivamente al transporte de contenedores.



comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.

- ii.- Por su parte, el artículo 1331 del Código Civil señala que la prueba de los daños corresponde al perjudicado por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
 - iii.- Asimismo, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 196 del Código Procesal Civil, la carga de la prueba recae en quien afirma los hechos que configuran su pretensión, o en quien los contradice alegando nuevos hechos.
 - iv.- En relación con el “Stevedore Damage Report”, cabe señalar que el personal de APM lo suscribió en señal de recepción, más no de conformidad. Asimismo, en dicho documento, personal de APM consignó que en el documento denominado “Reporte de Inspección de nave” se habían realizado comentarios referidos a las condiciones en las que se encontraban las guías celda de la nave antes de realizar el embarque de la mercancía.
 - v.- En efecto, antes del inicio de las operaciones de embarque de los contenedores, personal de APM realizó una inspección de la nave M/V PACORA con la finalidad de verificar su estado, a fin de asegurar que la operación se realizara de manera segura, y si bien durante dicha inspección se advirtió que algunas guías celdas se encontraban en buenas condiciones, también se observó que otras se encontraban en mal estado, consignándose ello en el “Reporte de Inspección de nave”, emitiéndose además el respectivo Protesto Informativo.
 - vi.- Resulta evidente, entonces, que la nave M/V PACORA no arribó al Terminal Portuario del Callao en condiciones óptimas, pues se detectaron guías celda con daños, situación que, posteriormente, ocasionó el incidente materia de reclamo.
 - vii.- En ese sentido, si bien el documento “Stevedore Damage Report” acredita la existencia de los daños a los contenedores y a la nave, no acredita que estos se hayan producido como consecuencia de algún accionar del personal de APM.
 - viii.- Asimismo, en tanto el accidente materia de reclamo fue consecuencia de las malas condiciones de las guías celda de la nave, no corresponde que APM asuma la responsabilidad por los sobrecostos en los que AGUNSA habría incurrido.
3. El 19 de mayo de 2021, AGUNSA apeló la Resolución N° 1 expedida por APM que declaró infundado el reclamo, señalando lo siguiente:
- i.- El artículo 7 del Reglamento de Operaciones de APM señala que ésta es responsable de gestionar adecuada y oportunamente los recursos humanos, espacios y equipamiento disponibles para realizar las operaciones dentro del terminal portuario.
 - ii.- Durante las maniobras de embarque de la nave M/V PACORA, APM no cumplió con su obligación de disponer y mantener un equipamiento seguro para la manipulación de los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287, los cuales resultaron dañados. Asimismo, no verificó la capacidad de operación de la grúa pórtico que su personal utilizó para manipular dichos contenedores.
 - iii.- APM es responsable de los daños a los contenedores y a la nave, así como de los sobrecostos incurridos.



4. El 9 de junio de 2021, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC) el expediente administrativo, reiterando lo expuesto en la Resolución N° 1, y añadiendo lo siguiente:
- i.- Antes del inicio de las operaciones de descarga de contenedores, personal de APM realizó una inspección a la nave M/V PACORA. Si bien durante dicha inspección personal de APM consideró que algunas guías celda se encontraban en buenas condiciones, otras de ellas se encontraban en malas condiciones, razón por la cual dentro del cuadro comentarios se describieron ciertos daños observados.
 - ii.- Ante la ocurrencia del hecho materia de reclamo, APM emitió el Protesto informativo, donde se prescribe las pobres condiciones de la celda de guía de la referida nave, siendo éste el hecho generador del daño.
5. El 10 de abril de 2024, se realizó la audiencia de vista, quedando la causa al voto.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

6. Las cuestiones en discusión son las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 1 de APM.
 - ii.- Determinar si APM es responsable de los daños alegados por AGUNSA.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

7. La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que AGUNSA le imputa a APM por los presuntos daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287, a la nave M/V PACORA y por los sobrecostos incurridos; 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 Usuarios de APM² y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRÁN³ (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRÁN); razón por la cual, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo⁴, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

² **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".

³ **Reglamento de Reclamos de OSITRÁN**

"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 Reclamos de OSITRÁN**

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias



8. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁵, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN⁶, 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.
9. Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a AGUNSA el 29 de abril de 2021.
 - ii.- El plazo máximo que AGUNSA tuvo para interponer el recurso de apelación venció el 20 de mayo de 2021.
 - iii.- AGUNSA presentó el recurso de apelación el 19 de mayo de 2021, es decir, dentro del plazo legal establecido.
10. Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación presentado, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y valoración de los hechos, con lo cual se 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)⁷.
11. 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 Sobre las obligaciones y prerrogativas de la Entidad Prestadora

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**

“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”.

⁶ **Reglamento Reclamos de OSITRÁN**

“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”.

⁷ **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”.



12. De acuerdo con el artículo 8.19 del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado peruano⁸, la desestiba (o descarga) y el manipuleo de la carga es responsabilidad de APM, sea que la brinde directamente o a través de terceros, conforme se aprecia a continuación:

“8.19.-SERVICIO ESTÁNDAR

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga (...) En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.

(...)

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido en el Terminal Multipropósito

(...)

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;*
 - ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;*
 - iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;*
 - iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
 - v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
 - vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.*
- (...)*”.

[El subrayado es nuestro]

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

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

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

⁸ Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuarios del Callao entre APM Terminals Callao S.A. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.



14. Como se desprende del párrafo anterior, APM no sólo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios, sino además como la administradora del terminal portuario, habiendo establecido procedimientos debidamente determinados para la correcta atención de la mercancía y naves de los usuarios. Dichos procedimientos se encuentran regulados en el Reglamento de Operaciones de APM, documento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional.
15. Siendo ello así, resulta evidente que la Entidad Prestadora responde frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias.
16. Como correlato de lo anterior, las cláusulas 2.7 y 8.1 del Contrato de Concesión para la Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao⁹, establecen lo siguiente:

“2.7.- (...) las Partes y la APN reconocen expresamente que para la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios, la SOCIEDAD CONCESIONARIA observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en las Cláusulas 2.10 y 2.11, conforme resulte aplicable”.

“8.1.- La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA recuperará su inversión en las Obras, así como un deber, en la medida en que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a mantener la operatividad de dicho Terminal Portuario así como a prestar los Servicios a los Usuarios.

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

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

[El subrayado es nuestro]

17. Según las cláusulas citadas, APM tiene el derecho de exclusividad en la explotación del Terminal Portuario del Callao; es decir, tiene el monopolio de los servicios portuarios. Como contrapartida de esta prerrogativa contractual, la Entidad Prestadora asume el riesgo de la operación frente a los usuarios respecto de los servicios que presta, y también ante el Estado con relación al cumplimiento del Contrato de Concesión, todo ello en concordancia con el ordenamiento legal vigente.

III.2.2 De la reparación de daños

18. Sobre este extremo, es importante recalcar que el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios, 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:

(...)

⁹ Suscrito entre el Estado Peruano y APM el 11 de mayo de 2011.

**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”.

19. De lo citado se tiene que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados es un derecho reconocido a estos y una obligación de la Entidad Prestadora, toda vez que tiene el deber de guardar diligencia debida con la mercadería que manipule dentro del terminal portuario.
20. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, corresponde remitirnos a las reglas establecidas en el Código Civil.
21. 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]

22. Conforme se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por 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.
23. 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.
24. 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, a efectos de determinar que APM no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, corresponde al usuario acreditar que los daños se produjeron en el terminal portuario.
25. En esa misma línea, el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG¹⁰ señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

¹⁰ **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.



III.2.3 Sobre los daños alegados por AGUNSA

26. En el presente caso, AGUNSA presentó un reclamo contra APM, imputándole responsabilidad por los daños a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y a la nave M/V PACORA, los cuales habrían sido ocasionados durante las operaciones de embarque.
27. Asimismo, cuestionó que APM haya emitido la Factura N° F002643015 por concepto de uso de amarradero por un total de 27 horas y 17 minutos, pese a que el tiempo de uso efectivo del amarradero, descontando las paralizaciones, fue de 9 horas; así como también, la emisión de la Factura N° F002643018 por concepto de embarque de 34 contenedores, pese a que los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 no fueron embarcados debido al daño sufrido, siendo que correspondía el cobro de dicho concepto por el embarque de 32 contenedores. Finalmente, solicitó que APM asumiera los sobrecostos del trasegado de la mercancía contenida en los contenedores dañados a otros contenedores a fin de poder garantizar su transporte.
28. Por su parte, APM señaló que, si bien se encontraba acreditada la existencia de los daños a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y a la nave M/V PACORA, no lo estaba que dichos daños se hubieran producido como consecuencia de algún accionar de su personal.
29. Asimismo, señaló que la nave M/V PACORA no arribó al Terminal Portuario del Callao en condiciones óptimas, pues se detectaron guías celda en malas condiciones, hecho que ocasionó el incidente y los daños materia de reclamo.
30. Teniendo en cuenta lo manifestado por ambas partes, se advierte que no existe controversia respecto de los daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y a la nave M/V PACORA, razón por la cual únicamente corresponderá a este Tribunal determinar la responsabilidad respecto de dichos daños. Consecuentemente, en el presente procedimiento, el Tribunal determinará la responsabilidad por los referidos daños, sobre la base de los medios probatorios presentados y la normativa vigente aplicable.
31. Al respecto, cabe recordar que el numeral 8.19 del Contrato de Concesión suscrito entre APM y el Estado Peruano, establece que el servicio estándar respecto de carga contenedorizada comprende lo siguiente:

“8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario”.

[El subrayado es nuestro]

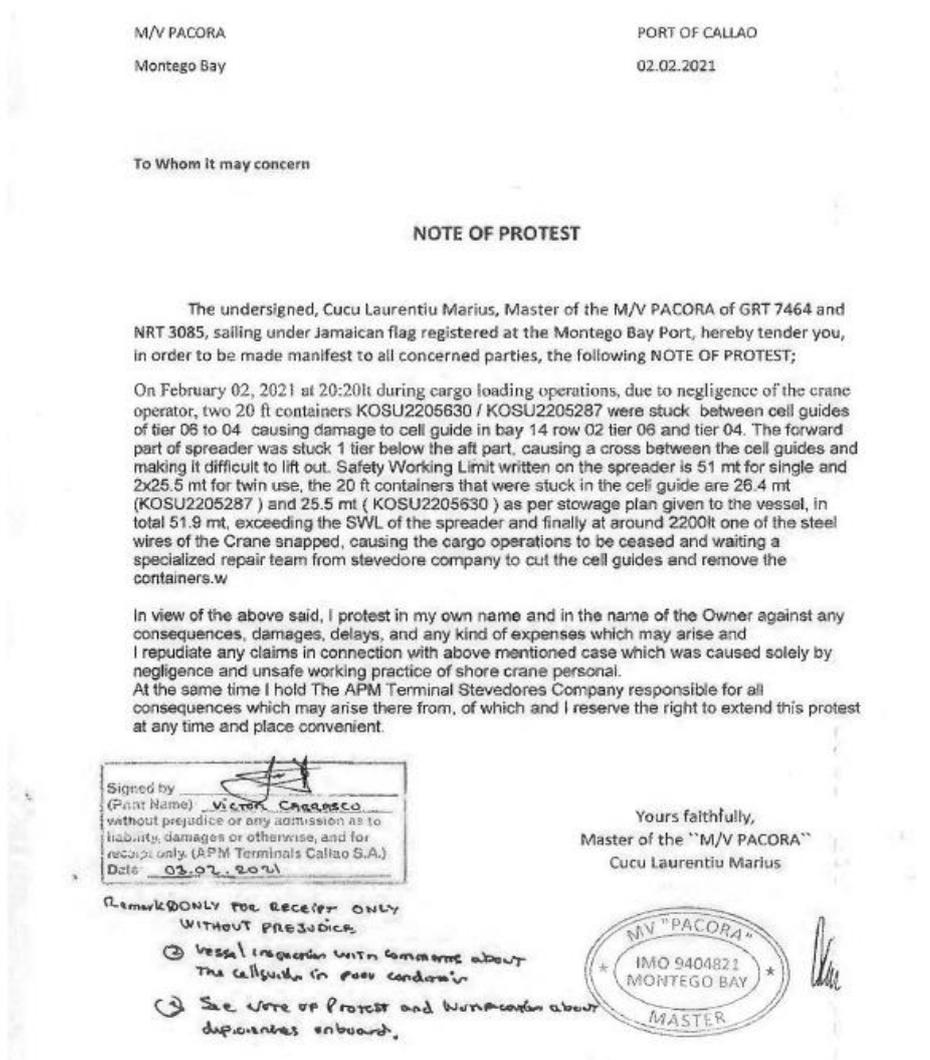
32. Como se puede apreciar, el servicio estándar de embarque prestado por APM a sus usuarios incluye actividades que inician desde que la carga ingresa al terminal portuario hasta que la nave en la que se carga la mercancía es desamarrada para zarpar.

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.



- 33. Ahora bien, del expediente se verifica que, a efectos de acreditar que los daños a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y a la nave M/V PACORA fueron responsabilidad de APM, AGUNSA adjuntó el documento denominado "Nota de Protesta", de fecha 2 de febrero de 2021, emitida por el capitán de dicha nave, el cual se reproduce a continuación:

Imagen 1: Documento denominado "Nota de Protesta" presentado por AGUNSA



*Fuente: Documento obrante en el expediente.

- 34. Conforme es posible apreciar, en el citado documento el capitán de la nave M/V PACORA dejó constancia de que durante las operaciones de embarque los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 colisionaron contra la estructura de dicha nave, lo que ocasionó daños tanto a los contenedores como a la nave, los mismos que se produjeron como consecuencia de un accionar negligente del operador de la grúa de APM, quien manipuló ambos contenedores simultáneamente, sin tener en cuenta que el peso combinado de ambos superaba la capacidad operativa de la grúa utilizada para su movilización¹¹.

¹¹ Traducción libre efectuada por la Secretaría Técnica.

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>



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° 91-2021-TSC-OSITRÁN
RESOLUCIÓN N° 00156-2024-TSC-OSITRÁN

- 35. Asimismo, AGUNSA adjuntó el documento denominado “Stevedore Damage Report”, de fecha 2 de febrero de 2021, elaborado por el capitán de la nave, mediante el cual reiteró que los daños ocasionados a los contenedores y a la nave fueron consecuencia del accionar negligente del operador de la grúa de APM¹², el mismo que se reproduce a continuación:

Imagen 2: Documento denominado “Stevedore Damage Report” presentado por AGUNSA

		DOC. NO.: HP500 PAGE: 1 of 1 DATE: Jan 17 PREPARED: CG APPROVED: JH REV. NO.: 2
STEVEDORE DAMAGE REPORT		
File No. 52 / Retention Time onboard: 3 years		
Caused to Ship, Gear, Equipment and / or Cargo		
Vessel <u>MV Pacora</u>		ShipManager Register Number: _____
At/ Date/ Time <u>Callao, Peru / 02.02.2021 / 2020it</u>		
To <u>APM Container Terminal Stevedoring Company</u>		
(Name of Company and full style/ phone/ fax)		
<p>I beg to advice you that on the above date the undermentioned damages were caused to the above named ship, her gear and / or equipment and / or cargo. I hereby reserve the right to hold you responsible for all costs which will arise for replacement or for repair of same (ship, gear, equipment) or for the settlement of cargo-claims and the right to extend the same at the time and place convenient.</p>		
Specification of Damage		
<p>During loading operations, due to negligence of crane operator, two 20 ft containers KOSU2205630 / KOSU2205287 in bay 14 row 02, was stuck between cell guides of tier 06 to 04 causing damage to cellguide in bay 14 row 02 tier 06 and tier 04, forward part of spreader was stuck 1 tier below the aft part, causing a cross between the cell guides and making it difficult to lift out. Safety Working Limit written on the spreader is 51 mt for single and 2x25.5 mt for twin use, the 20 ft containers that were stuck in the cellguide are 26.4 mt (KOSU2205287) and 25.5 mt (KOSU2205630) as per stowage plan given to the vessel, in total 51.9 mt exceeding the SWL limit. At around 2200it 02.02.2021 one of the steel wires of the Crane snapped, causing cargo ops. To be ceased.</p>		
Damage caused by (specify reason of damage in detail) KOSU2205630 / KOSU2205287 Rush during loading operations. Negligence of crane operator during loading operation and no communication between the tally man and the crane driver, lowering the fwd part of the spreader all the way down to lower tier while the aft part was sat on the bracket on the aft cell guide. See attached pictures.	Capt. Cucu Laurentu Signature Captain	
estimated repair costs: (to be filled in by Technical Inspector)	Witness A/B Guarino M. C/O Kurtulus Orkin Name and Rank This notice was received, read and checked against damage. The cause of damage is correctly stated above and responsibility is admitted hereby. For party concerned Signed by: <u>[Signature]</u> (Print Name): <u>Victor C. G. G. G.</u> Witness request: <u>[Signature]</u> (Print Name in Block letters and rank for receipt only. (APM Terminals Callao S.A.) Date: <u>02.02.2021</u> Signature date/time (APM Terminals Callao S.A.)	

*Fuente: Documento obrante en el expediente.

- 36. Adicionalmente, AGUNSA presentó el documento denominado “Survey N° TS-0016/2021 M/V PACORA, Voy 65-NB, de fecha 3 de febrero de 2021, elaborado por la empresa Tridente Surveyors S.A.C.
- 37. En dicho documento, la referida empresa señaló que las diligencias de inspección llevadas a cabo demostraron que al momento de realizar el embarque de la mercancía, cada uno de los dos contenedores tenía un peso de 27 TM, mientras que la grúa pórtico utilizada por el personal de APM tenía una capacidad de 50 TM, habiendo determinado que el excedente de peso de los contenedores en relación con la capacidad de la grúa ocasionó que estos colisionaran contra la estructura de la nave, generándose daños tanto en los contenedores como en la nave.
- 38. Conforme es posible apreciar, los documentos presentados por AGUNSA coinciden en señalar que los daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y a la nave M/V PACORA fueron consecuencia de la inadecuada realización de la operación de embarque de la mercancía a cargo de APM.

¹² Traducción libre efectuada por la Secretaría Técnica.

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>

39. A efectos de deslindar su responsabilidad, APM alegó que la nave M/V PACORA no arribó al terminal portuario en condiciones óptimas, pues durante la inspección efectuada por su personal se detectaron guías celda en malas condiciones, de lo que se dejó constancia en el "Vessel Safety Inspection" o "Reporte de Inspección de nave". De la revisión del expediente se aprecia que obra dicho documento, el cual se muestra a continuación:

Imagen 3: Documento denominado "Vessel Safety Inspection" presentado por APM

APM TERMINALS		Lifting Global Trade. 000013	VESSEL SAFETY INSPECTION SHEET	
Vessel name: <u>PACORA</u>	Voyage IMO No:	Shipping line	Date/time	
Gangway access:	Safety net: <input type="checkbox"/> Pre-attached <input checked="" type="checkbox"/> Post attached <input type="checkbox"/> Good condition <input type="checkbox"/> Poor condition	Steps: <input checked="" type="checkbox"/> Antiskid <input type="checkbox"/> Slippery <input type="checkbox"/> Greased	End plate <input type="checkbox"/> Missing <input type="checkbox"/> Railing End plate <input type="checkbox"/> Platform <input type="checkbox"/> Platform	
Access to walkways / Hatch covers:	Stairs: <input checked="" type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Dangerous Ladders: <input checked="" type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Dangerous	Areas: <input checked="" type="checkbox"/> Free of obstructions <input type="checkbox"/> Obstructions	Manholes <input type="checkbox"/> Closed <input type="checkbox"/> Fences <input type="checkbox"/> Open/	
Walkways:	Width: <input type="checkbox"/> More than 750mm <input type="checkbox"/> Less than 750mm	Protection: <input type="checkbox"/> Fixed Railings/Moveable stanchions <input checked="" type="checkbox"/> Unprotected	General <input type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Slipped <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/> Trip Hazard Identified	
Lashing platforms / Area:	Height: <input type="checkbox"/> More than 500mm <input type="checkbox"/> Less than 500 mm	Protection: <input type="checkbox"/> Lids in place & serviceable <input checked="" type="checkbox"/> Lids not in place <input type="checkbox"/> Lids not serviceable	General <input type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Slipped <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/> Unstable	
Lashing equipment:	Twist locks: <input type="checkbox"/> Good condition <input type="checkbox"/> Poor condition VTL: <input type="checkbox"/> Allowed & Certified <input type="checkbox"/> Not Allowed	Lashing bars: <input type="checkbox"/> Good condition <input type="checkbox"/> Poor condition Turnbuckles: <input type="checkbox"/> Good condition <input type="checkbox"/> Poor condition	Twist lock <input type="checkbox"/> Missing <input type="checkbox"/> Semi- <input type="checkbox"/> Auto	Damaged lock bit <input type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Poor <input type="checkbox"/> Not A
Holds:	Cell guides: <input type="checkbox"/> No cell guides <input checked="" type="checkbox"/> Cell guides present Conditions <input checked="" type="checkbox"/> Good conditions <input type="checkbox"/> Poor conditions	Access to holds: <input checked="" type="checkbox"/> Access <input type="checkbox"/> No access Ladders <input type="checkbox"/> Protected ladders <input type="checkbox"/> Unprotected ladders	General <input type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Bad	
Lighting/ Illumination: (Check N/A During Daylight Hours)	Walkway/Freeboard: <input type="checkbox"/> Sufficient <input type="checkbox"/> Insufficient <input checked="" type="checkbox"/> N/A	Lashing/Deck area: <input type="checkbox"/> Sufficient <input type="checkbox"/> Insufficient <input checked="" type="checkbox"/> N/A	High viz painting Toilet:	Holds: <input type="checkbox"/> Sufficient <input type="checkbox"/> Insufficient <input type="checkbox"/> N/A

*Fuente: Documento obrante en el expediente.

40. Como es posible observar, en el "Reporte de Inspección de nave" o "Vessel Safety Inspection", personal de APM marcó las dos opciones disponibles para describir las condiciones en las que se encontraban las guías celda de la nave M/V PACORA, consignando que estaban en buenas y malas condiciones.
41. Respecto al marcado de ambas opciones disponibles en el citado formulario por parte del personal de APM para describir el estado de las guías celda de la nave, ésta señaló que ello se debió a que su personal advirtió que algunas guías celda se encontraban en buenas condiciones y otras en mal estado, siendo la condición en la que se encontraban estas últimas la causa del incidente y de los daños materia de reclamo.
42. Ahora bien, cabe recordar que el artículo 95 del Reglamento de Operaciones de APM señala que, en caso de que luego de realizar la inspección de la nave no estuviera conforme con el



estado general del área de trabajo, sus accesos o las condiciones y elementos de seguridad: (i) dejará constancia de este hecho en el *Damage Report* o Protesto Informativo, adjuntando las evidencias del hecho; y, (ii) comunicará este hecho al agente marítimo a fin de que brinde su conformidad y asuma la responsabilidad de la descarga en tales condiciones, encontrándose supeditado el inicio o la continuación de las operaciones a dicha previa conformidad del agente, conforme se aprecia a continuación:

Artículo 95.- Antes de iniciar y durante las operaciones de embarque y/o descarga, el personal de operaciones de APMTC 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, APMTC dejará constancia de este hecho en el *Damage Report* y/o elevará un protesto informativo ante la Autoridad Portuaria, adjuntando las evidencias del hecho. APMTC 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 APMTC no será responsable por ello. En caso por el tipo de operación APMTC conozca al Consignatario de la Carga la coordinación se llevará a cabo directamente con el mismo.

[El subrayado es nuestro]

43. Asimismo, el artículo 96 del citado Reglamento de Operaciones de APM establece que en el supuesto de que su shift manager encontrara que las condiciones de seguridad de la nave no son idóneas, la Entidad Prestadora se reservará el derecho de rechazar la atención de la nave y comunicará su decisión debidamente motivada al capitán de la nave y a las autoridades competentes, conforme se aprecia a continuación:

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.

En el supuesto que el Shift manager de APMTC encuentre que la estiba de la carga de origen sea deficiente o que las condiciones de seguridad de la nave no sean idóneas, presentando riesgos de seguridad para la vida humana, APMTC se reservará el derecho de rechazar la atención de la nave y comunicará el sustento debidamente motivado la decisión al capitán de ésta, y a las autoridades competentes.

[El subrayado es nuestro]

44. Se advierte entonces que, aun cuando personal de APM tomó conocimiento de que las guías celda de la nave se encontraban en mal estado, consignando dicho hallazgo en el “Vessel Safety Inspection” o Reporte de Inspección de nave”, no se encuentra acreditado que haya emitido el *Damage Report* o Protesto Informativo requerido a fin de dejar constancia de dichas condiciones de la nave, ni que haya comunicado este hecho al agente marítimo a fin de recabar su conformidad con el embarque en tales condiciones, tal como lo exige su propio Reglamento de Operaciones a fin de liberarse de responsabilidad por los eventuales daños que se pudieran producir.



45. La emisión del *Damage Report* o Protesto Informativo y la comunicación al agente marítimo en los términos establecidos en el Reglamento de Operaciones de APM cobra especial relevancia en el presente caso si se tiene en cuenta que, a lo largo del procedimiento, dicha Entidad Prestadora ha alegado que la causa del incidente y de los daños materia de reclamo fue el mal estado de las guías celda de la nave y no el accionar de su personal.
46. En tal sentido, cabe señalar que si las circunstancias para realizar las operaciones de descarga en una determinada nave no fueran las idóneas y, por tanto, APM no tuviera las condiciones suficientes para asegurar que se brinde el servicio adecuadamente sin generar daño alguno, podría suspender válidamente la prestación del servicio, en la medida que se encuentra en mejor posición de advertir dichas circunstancias, estando obligada a brindar sus servicios de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.
47. En este punto, cabe señalar que en el expediente obra un correo electrónico enviado por APM a AGUNSA el 3 de febrero de 2021, mediante el cual le informó que el mal estado en el que se encontraban las guías celda de la nave representaban un riesgo para los equipos y la carga; no obstante, se advierte que dicha comunicación electrónica se efectuó después de que ya se había producido el incidente y los daños materia de reclamo, no pudiendo considerarse que mediante dicha comunicación APM haya cumplido con lo exigido en su Reglamento de Operaciones.
48. Asimismo, cabe señalar que, si bien el personal de APM dejó constancia en el “Reporte de Inspección de nave” o “Vessel Safety Inspection” de que algunas guías celda de la nave se encontraban en mal estado; dicho documento no acredita que el accidente ocurrió como consecuencia de que dichas guías celda de la nave se encontraban en mal estado.
49. En ese sentido, sin perjuicio de que APM ha alegado que los daños materia de reclamo fueron consecuencia de las malas condiciones en las que se encontraban las guías celda de la nave, pretendiendo deslindar su responsabilidad aduciendo dicho argumento, de la revisión del expediente se aprecia que no ha presentado medio probatorio alguno para acreditar ello.
50. Asimismo, cabe recordar que, de acuerdo con el numeral 173.2 del artículo 173 del TUO de la LPAG¹³ corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones, lo que no ha ocurrido en el presente procedimiento, pues APM no ha demostrado que el incidente y los daños materia de reclamo se debieron a las malas condiciones de las guías celda de la nave, habiéndose limitado a alegar ello.
51. Teniendo en cuenta lo indicado precedentemente, se verifica que APM incumplió lo establecido en los artículos 95 y 96 de su Reglamento de Operaciones.
52. En atención a lo expuesto, los riesgos de administrar un puerto deben de ser asumidos por quien se encuentra a cargo de las operaciones portuarias, las cuales conforman el giro del negocio de operar la infraestructura, en este caso, APM.
53. Ciertamente, cabe recordar que si bien el Contrato de Concesión establece que APM tiene el derecho de exclusividad en la explotación del terminal portuario, como contrapartida asume el riesgo de la operación frente a los usuarios respecto de los servicios que presta. En ese orden de ideas, es evidente que los riesgos de administrar un puerto deben de ser

¹³ **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.”



asumidos por quien realiza dichas operaciones, las cuales conforman el giro del negocio de operar infraestructura portuaria.

54. Bajo esta premisa, APM se encontraba en mejor posición de 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 ello, APM resulta responsable de los daños que pudiese sufrir la mercancía del usuario durante las operaciones de embarque hasta que esta quede acondicionada en la bodega de la nave.
55. Consecuentemente, no habiendo APM acreditado que brindó el servicio de desembarque guardando la debida diligencia en las operaciones que realizó dentro del terminal portuario, corresponde declarar fundado el reclamo formulado por AGUNSA.
56. Cabe señalar que el monto correspondiente al resarcimiento por los daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 como a la nave M/V PACORA, debe determinarse con arreglo a lo previsto en el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público¹⁴; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que APM se comunique con AGUNSA.
57. Asimismo, se aprecia que AGUNSA solicitó que se dejara sin efecto el cobro efectuado por APM por concepto de embarque de los 2 contenedores dañados materia de reclamo, cobro incluido en la Factura N° F002643018, debido a que dichos contenedores no fueron embarcados.
58. Al respecto, cabe señalar que de la revisión del expediente se verifica que en la Factura N° F002643018, APM incluyó el cobro por concepto de embarque de los 2 contenedores dañados, pese a que estos no fueron embarcados en la nave M/V PACORA. En tal sentido, corresponde dejar sin efecto el cobro del monto proporcional al embarque de dichos 2 contenedores.
59. Adicionalmente, AGUNSA solicitó se deje sin efecto el cobro efectuado por APM por concepto de uso de amarradero de 18 horas, periodo en el cual las operaciones de embarque permanecieron paralizadas debido al incidente materia de reclamo.
60. De la revisión del expediente se aprecia que mediante la Factura N° F002643015, APM requirió a AGUNSA el pago del concepto de uso de amarradero de la nave M/V PACORA, razón por la cual corresponde disponer que deje sin efecto el cobro de 18 horas de uso de amarradero, periodo en que las operaciones de embarque permanecieron paralizadas.
61. Cabe indicar que APM no ha cuestionado ni contradicho lo manifestado por AGUNSA respecto de los cobros en exceso efectuados por concepto de embarque de los 2 contenedores dañados y del uso de amarradero.

¹⁴ **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.



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° 91-2021-TSC-OSITRÁN
RESOLUCIÓN N° 00156-2024-TSC-OSITRÁN

62. Asimismo, AGUNSA solicitó que APM asumiera el costo del trasegado de la mercancía originalmente contenida en los 2 contenedores dañados a otros contenedores a fin de poder efectuar su embarque.
63. Al respecto, cabe señalar que, de la revisión del expediente no se aprecia que AGUNSA haya acreditado haber incurrido en dicho sobrecosto ni el monto del mismo, no siendo posible disponer que APM efectúe dicho reembolso.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN¹⁵;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR EN PARTE la Resolución N° 1 emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. en el expediente APMTC/CL/0095-2021; y, en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por AGENCIAS UNIVERSALES DEL PERÚ S.A. en los extremos referidos a los daños ocasionados a los contenedores KOSU2205630 y KOSU2205287 y la nave M/V PACORA, 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, y al cobro en exceso por los conceptos de embarque de contenedores y uso de amarradero; e, **INFUNDADO** el extremo del reclamo referido al sobrecosto de trasegado de la mercancía.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a AGENCIAS UNIVERSALES DEL PERÚ S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

CUARTO.- DISPONER la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Con la intervención de los señores miembros 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
OSITRÁN**

NT: 2024051277

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>

¹⁵ **Reglamento de Reclamos del OSITRÁN**

"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".