



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° 145-2021-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 00022-2024-TSC-OSITRAN

**EXPEDIENTE N°** : 145-2021-TSC-OSITRAN  
**APELANTE** : TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.  
**ENTIDAD PRESTADORA** : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
**ACTO APELADO** : Resolución N° 1 del expediente N° APMTC/CL/0215-2021

### RESOLUCIÓN N° 00022-2024-TSC-OSITRAN

Lima, 30 de enero de 2024

**SUMILLA:** *En la medida que los daños reclamados por el usuario se generaron durante la prestación de un servicio brindado por la Entidad Prestadora, corresponde revocar la resolución de primera instancia y declarar fundado el reclamo.*

#### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. (en adelante, TPP) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0215-2021, 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-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

#### CONSIDERANDO:

##### I.- ANTECEDENTES:

- El 12 de julio de 2021, TPP interpuso reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los daños ocasionados a la guía de celda de Bay 30<sup>1</sup> de la nave X-PRESS MACHU PICCHU; argumentando lo siguiente:
  - El 27 de abril de 2021, durante las operaciones de descarga de la nave X-PRESS MACHU PICCHU, personal de operaciones de grúa de APM realizó una mala maniobra ocasionando daños a la citada nave.
  - Se dejó constancia de lo ocurrido en el documento "Damage Report", emitido el mismo día de producido los daños el 27 de abril de 2021; motivo por el cual solicita que APM asuma el gasto de reparación de la nave X-PRESS MACHU PICCHU, el cual asciende a US\$ 2,090.00 dólares americanos.
- Mediante Resolución N° 1 notificada el 30 de julio de 2022, APM resolvió declarar infundado el reclamo presentado por TPP, de acuerdo con los siguientes argumentos:

<sup>1</sup> Referido a la posición del contenedor dentro del barco.



- i.- De acuerdo con lo previsto en el artículo 1321 del Código Civil, el resarcimiento por la inejecución de obligaciones o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución. Por su parte, el artículo 1331 del Código Civil, en línea con lo previsto en el artículo 196 del Código Procesal 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.
- ii.- En el presente caso, TPP ha presentado el documento denominado “*Damage Report 05-2021*” en el cual se describen los hechos relacionados al presunto daño; sin embargo, dicho documento se encuentra suscrito por su personal en señal de recepción, más no de conformidad, indicándose “*sin prejujgamiento ni admisión alguna en cuanto a responsabilidad, daño u otro, y para efectos de recepción únicamente*”.
- iii.- El Tribunal de OSITRAN, mediante las resoluciones emitidas en los expedientes N° 329-2016 y 109- 2015-TSC-OSITRAN se ha pronunciado desestimando el valor probatorio del “*Stevedores Damage Report*”, pues si bien en el citado documento se consigna la existencia de daños, no se acredita fehacientemente que los mismos hubieran sido ocasionados por responsabilidad de APM, es decir, como consecuencia de una acción del personal de APM.
- iv.- Por lo tanto, al no haber cumplido TPP con acreditar que los daños alegados fueron responsabilidad de APM, no corresponde amparar su reclamo.
3. Con fecha 19 de agosto de 2021, TPP interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 emitida por APM, reiterando lo señalado en su escrito de reclamo y agregando lo siguiente:
- i.- No corresponde a TPP acreditar la responsabilidad de APM por los daños causados a la celda de guía ubicada en el Bay 30 de la nave X-PRESS MACHU PICCHU, sino a la Entidad Prestadora acreditar que cumplió con brindar el servicio de descarga de manera idónea, pues se encuentra en mejor posición para la obtención de información sobre los procedimientos operativos de descarga.
- ii.- El artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN señala que, en los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio, corresponde a la Entidad Prestadora probar que estos se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.
- iii.- En el artículo 95 del Reglamento de Operaciones de APM se establece que, antes de iniciar las operaciones de descarga, la Entidad Prestadora efectuará una inspección de la nave, condiciones de seguridad y los equipos de manipulación de la carga. En ese sentido, si la nave se hubiera encontrado con los daños señalados en el *Damage Report 05-2021*, previamente al inicio de operaciones, APM debió dejar constancia de ello, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.
- iv.- Luego de emitido el “*Damage Report*”, APM no presentó documento alguno que deslinde su responsabilidad respecto del daño ocurrido a la guía de celda ubicada en el Bay 30 de la nave X-PRESS MACHU PICCHU.
4. El 14 de setiembre de 2021, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, solicitando se declare infundado el reclamo, y reiterando los argumentos señalados en su Resolución N° 1.



5. El 12 de enero de 2024, APM solicitó informar oralmente ante el TSC los argumentos de su defensa, en la audiencia de vista de la causa programada para el presente procedimiento.
6. El 16 de enero de 2024 se realizó la audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

7. Las cuestiones en discusión son las siguientes:
  - i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la decisión emitida por APM.
  - ii.- Determinar si APM es responsable de los daños alegados por TPP.

## III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

8. De la revisión del expediente administrativo se verifica que la materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TPP le imputa a APM por los daños ocasionados a la guía de la celda ubicada en el Bay 30 de la nave X-PRESS MACHU PICCHU como consecuencia de la presunta prestación deficiente del servicio de descarga a cargo de dicha Entidad Prestadora, situación prevista como un supuesto de reclamo por daños en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM (en adelante, el Reglamento de Reclamos de APM)<sup>2</sup> y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>3</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
9. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario

<sup>2</sup> **Reglamento de 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".

<sup>3</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

**"Artículo 33.-**

(...)

Los reclamos que versen sobre:

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

<sup>4</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

**"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias**

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

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

<sup>5</sup> **Reglamento de Reclamos de APM**

**"3.1.2 Recurso de Apelación**



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.

10. Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
  - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a TPP el 30 de julio de 2021.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo TPP para interponer el recurso de apelación venció el 20 de agosto de 2021.
  - iii.- TPP apeló el 19 de agosto de 2021, es decir, dentro del plazo legal.
11. Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación presentado, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y cuestiones de puro derecho, 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 el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS<sup>6</sup> (en adelante, TUO de la LPAG).
12. Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

### III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

#### Cuestión previa

13. Mediante escrito del 12 de enero de 2024, APM solicitó informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.
14. Sobre el particular, cabe señalar que, a lo largo del procedimiento, tanto en su primera como segunda instancia, ambas partes han expuesto los fundamentos de su defensa, así como presentado diversos documentos en calidad de medios probatorios.
15. Atendiendo a lo expuesto, este Tribunal aprecia que, en base a la documentación presentada y los argumentos planteados por las partes, se cuenta con elementos de juicio suficientes para resolver la materia en controversia con plena convicción.
16. En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>7</sup>, correspondía la denegatoria del pedido de informe oral formulado por APM.

*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".*

<sup>6</sup> 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.*

<sup>7</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

#### **Artículo 60**

(...)

*La notificación de la fecha para la vista de la causa deberá realizarse con una anticipación no menor de cinco (5) días a la fecha de su realización y de ser el caso, la solicitud de informe oral deberá presentarse con una anticipación no menor a tres (3) días a la fecha de su realización, la cual será concedida por el Tribunal de Solución de Controversias de considerar oportuno y necesario contar con*



### **Sobre las obligaciones y prerrogativas de la Entidad Prestadora**

17. De acuerdo con el artículo 8.19 del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado peruano<sup>8</sup>, la desestiba (o descarga) y el manipuleo de la carga es responsabilidad de APM, sea que la brinde directamente o a través de terceros:

#### **“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]*

18. 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 del mismo, entre ellas, la de emitir sus políticas comerciales y operativas. Es así que, el artículo 8.13 del referido contrato concesión establece lo siguiente:

*elementos de juicio adicionales para la emisión de su pronunciamiento; caso contrario, procederá a resolver la apelación con los medios probatorios presentados por las partes a lo largo del procedimiento. (...)*

<sup>8</sup> 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.



“ 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”.*

19. 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.
20. 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.
21. 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 Callao 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”.***

*[Resaltado y subrayado son nuestros]*

22. 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.



### **Respecto de la probanza de los daños**

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

**“Artículo 7.- De los Derechos del Usuario. -**

*Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen también los siguientes derechos:  
(...)*

**j) A la reparación de daños.**

*Los Usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocadas por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras.*

*Los usuarios tienen derecho a solicitar la determinación de la responsabilidad de los daños o pérdidas conforme con el marco jurídico vigente, a través de las vías que estimen convenientes, entre ellas el procedimiento de reclamo, u otras. Luego de establecida dicha responsabilidad, el Usuario podrá solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por acuerdo entre las partes, según lo pactado”.*

24. 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, exigible a la Entidad Prestadora; ocurriendo que, a fin de establecer la responsabilidad por daños ocurridos, la propia norma nos remite a las reglas establecidas en el marco jurídico vigente.
25. En consecuencia, las reglas aplicables para establecer responsabilidad por daños en los procedimientos de reclamos seguidos ante este Tribunal son las establecidas en el Código Civil, ocurriendo que el artículo 1321 de dicho cuerpo legal 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]*

26. 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.
27. 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.



28. 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 TPP, a efectos de determinar que APM no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, debe de probar que los daños se produjeron en el Terminal Portuario y como consecuencia de las operaciones realizadas por personal de la Entidad Prestadora.
29. En esa misma línea, el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG<sup>9</sup> señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

### **Sobre los daños alegados por TPP**

30. En el presente caso, TPP manifestó que el daño ocasionado a la guía de la celda ubicada en el Bay 30 de la nave X-PRESS MACHU PICCHU habría sido generado por la negligencia del personal de APM (mala maniobra) mientras se realizaban las labores de descarga de la mercadería.
31. Por su parte, APM ha señalado en su Resolución N° 1 y en su absolución al recurso de apelación que, si bien mediante el “*Damage Report 05/2021*” se dejó constancia de la existencia de daños, el mismo no acredita que estos se produjeron como consecuencia del incumplimiento de alguna de las obligaciones en la prestación del servicio a su cargo, por lo que no resulta responsable del daño alegado por TPP.
32. De lo señalado precedentemente, se aprecia que, tanto en su Resolución N° 1, como en la absolución al recurso de apelación, APM no ha negado la existencia de daños a la guía de la celda ubicada en el Bay 30 de la nave X-PRESS MACHU PICCHU, atendiendo al documento “*Damage Report*” donde estos fueron consignados. En ese sentido, en tanto los daños no han sido negados en el presente procedimiento, únicamente corresponde determinar la responsabilidad por su ocurrencia.
33. A fin de acreditar la responsabilidad de APM de los daños alegados, TPP presentó el documento denominado “*Stevadore/Cargo Damage Report N° 05/2021*” emitido por el Oficial de la nave el 27 de abril de 2021, en el cual se precisó lo siguiente:

*“During discharging on Bay 30 underdeck the cellguide was bended by container.  
Reason-negligent work of gantry crane operator”*

*“Durante la descarga en la cubierta inferior de la bahía 30, el contenedor dobló la guía de la celda. Motivo-trabajo negligente del operador de la grúa pórtico.”<sup>10</sup>*

*“In these circumstances the vessel/owner/manager reserving the right to extend the claim regarding this damage in case of any hidden to the wire or sheaves as a result which may arise from such a damage at any date, time and place convenient”.*

*“En estas circunstancias, el buque/propietario/gerente se reserva el derecho de extender la reclamación con respecto a este daño en caso de cualquier daño oculto*

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

**Artículo 173.- Carga de la prueba**

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

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

<sup>10</sup> Traducción libre.



*en el cable o poleas como resultado que pueda surgir de dicho daño en cualquier fecha, hora y lugar conveniente.”<sup>11</sup>*

34. Al respecto, se evidencia que en el citado “*Damage Report*”, el oficial de la nave dejó constancia que el daño en la celda de la nave X-PRESS MACHU PICCHU se produjo por una mala maniobra por parte del operador de la grúa pórtico durante las labores de descarga a cargo de APM, ocasionado que un contenedor doble la guía de la celda de la nave X-PRESS MACHU PICCHU.
35. Asimismo, en el mencionado documento consta un sello de recepción de APM, cuyo texto señala lo siguiente: “*Sin prejuzgamiento ni admisión alguna en cuanto a responsabilidad, daños u otro, y para efectos de recepción únicamente*” (Traducción libre)<sup>12</sup>.
36. En ese sentido, se desprende que APM sostiene que los daños a la guía de la celda de la nave X-PRESS MACHU PICCHU, los que fueron consignados en el “*Damage Report*”, ocurrieron previamente al inicio de las operaciones en el Terminal Portuario.
37. No obstante, resulta oportuno recordar que el artículo 95 del Reglamento de Operaciones de APM, dispone que en caso la Entidad Prestadora no se encontrara conforme con el estado general del área de trabajo y sus accesos, tiene a disposición mecanismos mediante los cuales podía dejar constancia de ello, teniendo la facultad de consignar dicho hecho elevando la protesta correspondiente y adjuntando evidencias de ello, tal como se aprecia a continuación:

**“Artículo 95°. - Antes de iniciar y durante las operaciones de carga y/o descarga, el personal de operaciones y de seguridad de APM TERMINALS 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 entregará la carga sin daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido. En caso contrario, el Terminal Portuario dejará constancia de este hecho y elevará la protesta correspondiente, adjuntando las evidencias del hecho”.*

[El subrayado es nuestro]

38. En tal sentido, correspondía a APM advertir que antes de la manipulación de la guía de la celda, ésta presentaba algún desperfecto o que se encontraba dañada; sin embargo, ello no ha ocurrido en el presente caso, toda vez que no obra en el expediente medio probatorio alguno que corrobore que la Entidad Prestadora alertara que la citada guía se encontraba en mal estado antes del inicio de operaciones de descarga de la nave X-PRESS MACHU PICCHU.
39. Por el contrario, en el presente caso, el oficial de la nave consignó de manera expresa que el daño en la celda de la nave X-PRESS MACHU PICCHU ocurrió por negligencia del personal de APM cuando se manipuló la grúa pórtico y que ello ocurrió durante las operaciones de descarga; es decir, durante la ejecución de una prestación de servicio brindado por APM.

<sup>11</sup> Traducción libre.

<sup>12</sup> “Without prejudice or any admission as to liability, damage or otherwise, and for receipt only”



40. En atención a lo expuesto, cabe recordar que 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.
41. 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 asumidos por quien realiza dichas operaciones, las cuales conforman el giro del negocio de operar infraestructura portuaria.
42. 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.
43. En el presente caso, APM se encontraba encargada de realizar las labores de descarga de la nave X-PRESS MACHU PICCHU, por lo que conforme a un actuar diligente, debió de advertir y dejar consignado que la guía de celda tenía algún desperfecto, se encontraba en mal estado o cualquier hecho que implicase el riesgo de desencadenar algún daño o rotura.
44. Sin embargo, no se verifica que APM haya dejado constancia del mal estado de la guía de celda antes de la prestación del servicio, no habiendo realizado ninguno de los actos que ella misma ha previsto en el artículo 95 de su Reglamento de Operaciones para deslindar su responsabilidad respecto de los daños que podrían ocasionarse.
- 46.- En atención a lo expuesto a lo largo de la presente resolución, considerando que los daños se produjeron como consecuencia de la prestación de un servicio brindado exclusivamente por la Entidad Prestadora, corresponde declarar responsable a APM por los daños ocasionados en la celda de la nave X-PRESS MACHU PICCHU.
- 47.- Cabe señalar el monto correspondiente a su resarcimiento debe determinarse con arreglo a lo previsto en el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios<sup>13</sup>; 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 de OSITRAN<sup>14</sup>;

<sup>13</sup> **Reglamento de Usuarios**

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

**Artículo 7.- Derechos de los Usuarios**

*Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen los siguientes derechos:*

(...)

*j. A la reparación de daños*

*Los usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocadas por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras.*

*Los usuarios tienen derecho a solicitar la determinación de la responsabilidad de los daños o pérdidas conforme con el marco jurídico vigente, a través de las vías que estimen convenientes, entre ellas el procedimiento de reclamo, u otras. Luego de establecida dicha responsabilidad, el Usuario podrá solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por acuerdo entre las partes, según lo pactado”.*

<sup>14</sup> **Reglamento de Reclamos 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;*



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° 145-2021-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 00022-2024-TSC-OSITRAN

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A en el expediente APMTC/CL/0215-2021 y, en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. referido a los daños a la guía de celda de la nave X-PRESS MACHU PICCHU; cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que la Entidad Prestadora se comunique con el usuario.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

**CUARTO.- DISPONER** la difusión de la presente Resolución en el portal institucional ([www.ositran.gob.pe](http://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  
OSITRAN**

NT: 2024012358

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>

- 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”.