



EXPEDIENTE N° : 55-2018-TSC-OSITRAN

APELANTE : AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente APMTC/CL/534-2017

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de junio de 2018

SUMILLA: *Corresponde confirmar la resolución recurrida, en la medida que el usuario debe acreditar la ocurrencia de los daños a la carga que invoca en su reclamo, así como que son de responsabilidad de la Entidad Prestadora.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A. (en adelante, TRANSOCEANIC o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/534-2017 (en lo sucesivo, Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 18 de diciembre de 2017, TRANSOCEANIC presentó un reclamo contra APM, solicitando que se haga responsable por los daños que habría sufrido su mercadería amparada bajo los *Bill of Landing* N° ISST2TJCAL05 y ISST2TJCAL02; argumentando lo siguiente:
 - i. Fue designada por la empresa GALVANIZADORA PERUANA S.A. para supervisar la descarga y el despacho de la mercadería consistente en doscientos cincuenta y cinco (255) bultos de acero de la nave IZHISUCHI STAR; habiendo contratado el servicio de desestiba de APM.
 - ii. Interpuso diversos reclamos en las hojas del Libro de Reclamaciones de APM consignando los daños a su mercadería.



- iii. APM es la responsable de custodiar y preservar la mercadería del usuario, así como de realizar las operaciones logísticas de forma adecuada con la finalidad de no ocasionar daños a la carga, es decir, es responsable de entregar la mercadería que arriba a sus instalaciones en buen estado.
 - iv. APM recibe la mercadería de la nave, procediendo con su descarga, siendo que por dicho servicio se le paga una tarifa aprobada por OSITRAN como servicio estándar a la carga.
 - v. De acuerdo con el propio Reglamento de Operaciones de APM, la nota de tarja aduanera es el documento mediante el cual se acredita la entrega de la carga al puerto. Asimismo, la Ley General de Aduanas señala que esta es elaborada por el transportista y que la firma conjuntamente con el usuario; sin embargo, al no encontrarse este último presente durante las operaciones de descarga, es la Entidad Prestadora la encargada de recibirla del transportista.
 - vi. En la nota de tarja se consignó que los bultos están en buen estado, pues caso contrario se hubiese declarado en ello en el formato respectivo, dicho documento es público y consta en el portal web de Aduanas.
 - vii. APM debe cumplir con exhibir la nota de verificación electrónica, en la cual se registra la operación de descarga, así como el protesto a la nave.
4. Mediante Resolución N° 1, notificada a TRANSOCEANIC el 17 de enero 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 inexecución 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.- Respecto del protesto informativo remitido por el usuario a la Capitanía del Puerto del Callao, cabe señalar que en el mismo no se atribuye responsabilidad alguna a APM respecto de los presuntos daños a la mercadería de TRANSOCEANIC, más bien deja en evidencia que la carga arribó en malas condiciones al Terminal Portuario.
 - iii.- El *Bill of Landing* 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. Asimismo, en este caso en los *Bill of Landing* N° ISST2TJCAL05 y ISST2TJCAL02, se



consignó que 6 y 112 paquetes respectivamente, habían sido afectados pues su embalaje se encontraba dañados.

- iv.- El Supervisor de la Nave emitió el *General Cargo Damage Report* N° 0000948 de fecha 19 de noviembre de 2017, cuyo contenido se encuentra debidamente suscrito por el Capitán de la nave. En dicho documento se consignó que los daños a la mercadería correspondiente al *Bill of Lading* N° ISST2TJCALo2 fueron una condición de arribo.
5. Con fecha 7 de febrero de 2018, TRANSOCEANIC interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 de APM, señalando lo siguiente:
- i. Luego de la descarga su personal constató daños a su mercadería, prueba de ello son las fotografías que presentan en calidad de medios probatorios y que fueron tomadas en el momento en que ocurrieron los hechos.
 - ii. El daño a la mercadería se ocasionó debido a que la maquinaria de APM no cuenta con cintos protectores para realizar una adecuada operación de descarga.
 - iii. En la hoja de reclamación N° 1237 del Libro de Reclamaciones de APM se consignó que a pesar de haberse generado un *Damage Report* por los daños a la carga con la maquinaria, este no fue firmado por APM por orden del supervisor de turno.
 - iv. El Reporte de Daño emitido por APM no cuenta con la firma de ningún representante de TRANSOCEANIC, habiendo sido completado exclusivamente por la Entidad Prestadora y no siendo remitido en ningún momento al usuario.
6. El 20 de febrero de 2018, 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, reiterando lo expuesto en la Resolución N° 1 y agregando lo siguiente:
- i. De acuerdo con la Resolución N° 182-2015-TSC-OSITRAN, las hojas de reclamaciones del Libro de Reclamaciones no constituyen medios probativos válidos que acrediten daños a la carga.
 - ii. Asimismo, según la Resolución N° 332-2016-TSC-OSITRAN, la transmisión de la nota de tarja a la SUNAT no constituye medio probatorio válido que acredite los daños a una carga.
7. El 14 de junio de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia del representante de APM quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.



8. El 19 de junio de 2018, 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 TRANSOCEANIC.

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 TRANSOCEANIC le imputa a APM por los daños a su mercadería consistente en productos de acero, situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM¹ y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN² (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo³, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

¹ Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2012-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".

² Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-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.

(...)"

³ 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".



11. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁴, 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, de una revisión del expediente se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a TRANSOCEANIC el 17 de enero de 2018.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo TRANSOCEANIC para interponer su recurso de apelación venció el 7 de febrero de 2018.
 - iii.- TRANSOCEANIC apeló con fecha 7 de febrero de 2018, es decir, dentro del plazo legal.
13. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁵ (TUO de la LPAG), al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los daños al usuario como consecuencia de la presunta prestación deficiente de un servicio por parte de APM.
14. Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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

Respecto de la probanza de los daños

⁴ *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".

⁵ *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".



15. Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarias y Portuarias⁶ (en adelante, RUTAP) 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) Derecho a la reparación de daños.

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

En los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto de los daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:(...)

b) *En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen. (...)*

d) *En la medida que el contrato de concesión o las normas legales vigentes lo prevean, contratar seguros contra accidentes y otros. Además las Entidades Prestadoras deberán reparar los daños a los usuarios, y a sus bienes, en la medida que resulten responsables, de conformidad con lo previsto en el Código Civil y el Código de Protección y Defensa del Consumidor, en lo que resulte pertinente".*

16. De lo citado se tiene que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados, es un derecho reconocido a estos y una obligación de la Entidad Prestadora.
17. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial nos remite a las reglas establecidas en el Código Civil
18. Al respecto, el artículo 1321 del Código Civil señala lo siguiente:

⁶ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN



"Artículo 1321. - Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

*El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, **en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.***

Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída".

[El subrayado y resaltado es nuestro]

19. Como se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por los daños y perjuicios, en la medida que sean consecuencia inmediata y directa de la inejecución de una obligación, o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
20. Es importante precisar que al estar APM obligada a brindar el servicio estándar, tiene el deber de guardar la diligencia debida en las operaciones que realice dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean efectuadas correctamente, sin generar daños a sus usuarios.
21. En este punto es importante considerar que el artículo 1331 del Código Civil prescribe que "la prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inejecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso". En tal sentido, en el presente caso, TRANSOCEANIC, a efectos de determinar que APM no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, debió de probar que los daños se produjeron en el Terminal Portuario y como consecuencia de las operaciones realizadas por personal de la Entidad Prestadora.
22. Es preciso recordar que los elementos de la responsabilidad contractual son el hecho generador del daño, en este caso el incumplimiento de una obligación o su cumplimiento defectuoso o tardío (que puede haberse presentado por dolo o culpa), el nexo causal entre el hecho y el daño, y finalmente el daño.

Sobre los daños alegados

23. En el presente caso, TRANSOCEANIC atribuye responsabilidad a APM respecto del presunto daño que habría sufrido su mercadería descargada de la nave IZHISUCHI STAR, consistente en productos de acero. Por su parte, APM manifestó que los documentos presentados por APM no acreditarían su responsabilidad respecto de los presuntos daños ocurridos a su carga.



- 24. Con referencia a la Nota de Tarja obtenida del Portal Web de la SUNAT, a la cual hace alusión TRANSOCEANIC en su reclamo, cabe señalar que de dicho documento únicamente se evidencia información sobre el número de bultos, así como el peso total de la carga, no encontrándose mayor detalle respecto de si la carga estuvo en buen estado o con daños, como lo refiere la apelante; tal y como se aprecia a continuación:

SUNAT

Detalles | Inicio

Manifiesto	18-2017-2997	No
Fecha de Llegada:	08/10/2017 05:00	P.B
Fecha de Descarga:	22/10/2017 01:15	
Habículo de la Nave	ISHIZACH STIM	Nac
Empresa de Transporte	ROSE RAGANI S.A	No
Inicio de Tarja:	0	
Fin de Tarja:	0	
Fecha de Transmisión:	06/11/2017 17:27:48	

Puerto	Número	Conocimiento	B/L Master/Directo	Detalle	Código de Incidencia	Peso Orig.	Unidades Orig.	Peso Manifi.	Unidades Manifi.	Peso Recib. Dep.Termp.	Unidades Recib. Dep.Termp.	Saldo Peso	Saldo Unidades
CHZG	1	JICA23	JICA23	1	4920	1.00	0	330,932.00	32	331,470.30	32	0.00	0
CHZG	2	ISST2JCAL02	ISST2JCAL02	2	2143	0.00	0	650,417.00	225	646,030.00	225	0.00	0
CHZG	3	ISST2JCAL03	ISST2JCAL03	3	2143	0.00	0	451,950.00	301	467,990.00	301	0.00	0
CHZG	4	ISST2JCAL05	ISST2JCAL05	4	2143	0.00	0	84,968.00	30	86,100.00	30	0.00	0

- 25. En cuanto a las fotografías adjuntadas en calidad de medios probatorios, cabe señalar que no se logra distinguir si la mercadería que en ella consta pertenece a la carga relacionada con los daños reclamados en el presente proceso, o si están relacionadas con la carga de propiedad de otro consignatario; por lo que no cabe sean tomadas en cuenta a fin de acreditar los referidos daños.
- 26. En relación al Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*); cabe precisar que dicho documento de transporte marítimo emitido por la línea naviera acredita la recepción de mercancías a bordo para ser trasladadas desde un punto de partida hacia un punto de destino. En ese sentido, los *Bill of Lading* N° ISST2JCAL05 y ISST2JCAL02 que obran en el expediente, no demostrarían que la mercadería arribó en buen estado al Terminal Portuario.
- 27. Por el contrario, en el presente caso en el *Bill of Lading* N° ISST2JCAL05⁷ se consignó que el embalaje se encontraba dañado, lo que había afectado a seis (6) paquetes. Además, en

⁷ Folio 68



relación al *Bill of Lading* N° ISST2TJCALo2⁸ también se consignó que el embalaje se encontraba dañado, por lo que se habían afectado ciento doce (112) paquetes.

28. De acuerdo con ello, si bien el Conocimiento de Embarque no es el documento idóneo que demuestre el estado en el cual arribó la mercadería al Terminal Portuario, tal y como se ha verificado en el presente procedimiento, se ha logrado determinar que al menos seis (6) paquetes vinculados al *Bill of Lading* N° ISST2TJCALo5 fueron embarcados del puerto de origen con daños, lo mismo se puede apreciar respecto de ciento doce (112) paquetes correspondientes al *Bill of Lading* N° ISST2TJCALo2.
29. Respecto a las Hojas de Reclamación presentadas por TRANSOCEANIC, cabe señalar que no constituyen elementos idóneos para acreditar los hechos materia de reclamación; pues cabe resaltar que dentro del procedimiento de reclamo, las Hojas de Reclamación son documentos que facilitan al usuario la interposición de los mismos, y que si bien el usuario puede hacer referencia a determinados hechos, ello no lo exime de la obligación de acreditar y/o probar la ocurrencia de dichos hechos y que estos se generaron como consecuencia del defectuoso servicio brindado por el concesionario, más aun si existen dispositivos y normas que establecen claramente que corresponde a quien alega un daño, probarlo⁹.
30. Ahora bien, constan en el expediente los documentos denominados *General Cargo Damage Report* N° 1201, 949, 948 y 832¹⁰, siendo que APM manifestó que en el N° 948 se habría consignado que los daños a la mercadería correspondiente al *Bill of Lading* N° ISST2TJCALo2 eran una condición de arribo.
31. Al respecto, de la revisión del *General Cargo Damage Report* N° 948, se advierte que efectivamente APM ha consignado la existencia de quince (15) láminas corrugadas de acero con daños de origen; la cual cuenta con la firma del capitán de la nave y el representante del consignatario RASAN S.A., en su calidad de Agente Marítimo.¹¹

⁸ Folio 71

⁹ TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General

Artículo 171.- Carga de la prueba

(...)

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

Código Procesal Civil

Artículo 196.- Carga de la prueba

Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos.

Artículo 200.- Improbanza de la pretensión

Si no se prueban los hechos que sustentan la pretensión, la demanda será declarada infundada.

¹⁰ Folios del 49 al 54

¹¹ Si bien en el *General Cargo Damage Report* N° 948 se ha consignado lo siguiente: "for receipt only signed without prejudice or any liability" cuya traducción libre sería "para recibo solo firmado sin perjuicio ni responsabilidad alguna"; cabe señalar que mediante dicha exclusión de responsabilidad la Nave pretendería liberarse de responsabilidad; sin embargo no se estaría negando ni contradiciendo que los daños son de origen y no como consecuencia de las operaciones de descarga a cargo de APM.



32. Cabe indicar que TRANSOCEANIC no ha negado ni contradicho con medio probatorio alguno la información detallada en el referido documento, por lo que quedaría demostrado la existencia de daños a quince (15) láminas corrugadas de acero como condición de arribo.
33. Asimismo, si bien la Nota de Tarja es el documento en el cual la Entidad Prestadora debió de consignar los daños de origen de la mercancía recibida de la nave; se evidencia que TRANSOCEANIC tuvo la oportunidad de consignar en el *General Cargo Damage Report* N° 948 que los referidos daños no eran de origen, sino que estos habían sido por ejemplo consecuencia de las operaciones de descarga a cargo de APM, lo cual no sucedió en el presente caso.
34. Finalmente, en relación a los *General Cargo Damage Report* N° 1201, 949 y 832, se advierte que los mismo no corresponden a la mercadería amparada en los *Bill of Landing* N° ISST2TJCAL05 y ISST2TJCAL02; no correspondiendo analizarlos pues no forman parte del reclamo presentado por TRANSOCEANIC.
35. De acuerdo con lo expuesto, TRANSOCEANIC no ha demostrado con medio probatorio alguno que APM sea responsable del daño ocasionado a la mercadería amparada en los *Bill of Landing* N° ISST2TJCAL05 y ISST2TJCAL02.
36. Cabe recordar que de acuerdo con el artículo 171 del TUO de la LPAG¹² corresponde a los administrados la aportación de pruebas en el procedimiento, mediante la presentación de documentos, informes, o los que éste considere conveniente.
37. En consecuencia, en la medida que TRANSOCEANIC no ha acreditado de manera fehaciente que los daños presentes en la totalidad de la mercadería de su cliente son de responsabilidad de APM, no corresponde amparar su reclamo respecto de los daños alegados.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN¹³;

¹² TUO de la LPAG

**Artículo 171.- Carga de la prueba*

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

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

¹³ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN

** Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables*

(...) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 55-2018-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 01 emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. emitida en el expediente N° APMTC/CL/534-2017; que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A. respecto a los presuntos daños a la mercadería amparada en los *Bill of Lading* N° ISST2TJCAL05 y ISST2TJCAL02, descargada de la nave IZHISUCHI STAR, de propiedad de GALVANIZADORA PERUANA S.A.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC 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 vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN

- 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.
(...)*