



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° 76 -2018-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 76-2018-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/453-2017

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 14 de junio de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la resolución que declaró infundado el reclamo presentado, en la medida que la Entidad Prestadora no ha desvirtuado su responsabilidad por el faltante de bultos en la descarga.*

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/453-2017 (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 14 de noviembre de 2017, TRANSOCEANIC presentó un reclamo contra APM, solicitando que se haga responsable por el faltante de mercancía consistente en dieciocho (18) atados de tubos de acero, el cual fue detectado durante el retiro de su mercadería del Terminal Portuario; señalando lo siguiente:
 - i. Fue designada por la empresa STEELMARK para supervisar la descarga y el despacho de la mercadería consistente en productos de acero de la nave BULK HONDURAS. En ese sentido, de acuerdo con la Nota de Tarja, documento emitido al concluir la descarga de la nave, le fueron entregados a APM setenta y cinco (75) atados de tubos de acero, cuyo peso ascendería a 83.494 TM.
 - ii. 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 el total de la mercadería que ingresa a sus instalaciones al usuario.

- iii. Su personal reporta el faltante en la mercadería al momento de retirarla del Terminal Portuario, pues es el único momento en el cual podría enterarse que ésta no estaba completa. Considerando que la nave remitió la Nota de Tarja al arribar al Terminal Portuario indicando que transporta el total de la mercadería, la Entidad Prestadora resulta ser la única responsable de lo que haya ocurrido mientras la carga se encontraba bajo su custodia.
 - iv. Solicita que se consulte el Certificado de Peso emitido por APM, dado que en dicho documento se podrá verificar que no se ha entregado la mercadería completa.
4. Mediante Resolución N° 1, notificada a TRANSOCEANIC el 4 de enero de 2018, APM declaró infundado el reclamo argumentando lo siguiente:
- i.- TRANSOCEANIC presentó como medios probatorios el *Bill of Landing* N° BUHO3TJCAL37, factura comercial, *Packing List*, Reporte de la Nota de Tarja de la Página Web de la SUNAT y el Resumen de la Nota de Tarja; mediante los cuales pretendería acreditar que los setenta y cinco (75) bultos embarcados en el puerto de origen llegaron completos.
 - ii.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1321 del Código Civil, APM resulta responsable de los daños alegados siempre y cuando sean consecuencia inmediata y directa de la inejecución de alguna de sus obligaciones; correspondiendo la carga de probar los referidos daños al usuario conforme con lo previsto en los artículos 1331 del Código Civil y el 196 del Código Procesal Civil.
 - iii.- En cuanto al *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; siendo que en este se señala expresamente que el porteador no comprueba el peso, la medida, las marcas, los números, la calidad, el contenido y el valor de la mercadería, ya que el transportista no los comprueba al cargarlos; es decir, el *Bill of Landing* N° BUHO3TJCAL37 presentado por TRANSOCEANIC no certifica la cantidad de bultos que fueron embarcados en el puerto de origen.
 - iv.- La factura comercial es el documento mediante el cual únicamente se acredita la compraventa de la mercadería.



- v.- Respecto al *Packing List*, este documento especifica los datos sobre el embalaje y especificaciones técnicas de pesos y dimensiones de las mercancías, por lo que no constituye un documento que acredite que la mercadería detallada haya sido embarcada en su totalidad, ni tampoco que haya sido recibida en el Terminal Portuario.
 - vi.- La Nota de Tarja de SUNAT es el documento transmitido por el transportista, elaborado en base a la información consignada en el *Bill of Landing* y no en base a la mercadería descargada por APM, no acreditando que la mercadería llegó incompleta.
 - vii.- Respecto de los Resúmenes de Notas de Tarja, cabe señalar que estos corresponden a la operación de descarga de la mercadería identificada con *Bill of Landing* BUHO3TJCAL02 y no a la operación correspondiente al *Bill of Landing* BUHO3TJCAL37; por lo que no acreditarían la responsabilidad de APM del presunto faltante.
 - viii.- En relación a lo manifestado por TRANSOCEANIC, en atención a que el único momento en el cual pudo detectar el faltante de la mercadería fue al proceder con su retiro, señaló que la transmisión de la Nota de Tarja a la SUNAT por el Agente Marítimo se realizó el día 29 de agosto de 2017 a las 9:03 horas; no obstante que, la nave BULK HONDURAS inició operaciones el 25 de agosto de 2017 a las 9:25 horas y las culminó el 31 de agosto de 2017 a las 22:05 horas. En ese sentido, el Agente Marítimo transmitió a la SUNAT la información de la mercadería en base a lo manifestado y no a lo efectivamente descargado en el Terminal Portuario.
 - ix.- El Certificado de Peso es el documento que recoge la información transmitida por el agente marítimo a fin de proceder con el despacho de la mercadería. En el mismo se puede apreciar que en el campo denominado "saldo" se ha indicado que existió una diferencia de un bulto entre lo manifestado por el Agente Marítimo y lo efectivamente descargado, acreditándose que dicho bulto no llegó al Terminal Portuario.
 - x.- Se constató que fueron descargos de la nave BULK HONDURAS cincuenta y siete (57) atados de tubos de acero, los cuales fueron entregados al usuario, según los documentos denominados Resumen/Ordenes de Despacho
 - xi.- En consecuencia, los documentos presentados por TRANSOCEANIC no acreditan su responsabilidad respecto del presunto faltante en las operaciones de descarga de la nave BULK HONDURAS.
5. Con fecha 24 de enero de 2018, TRANSOCEANIC interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 de APM, señalando lo siguiente:



- i. El Agente Marítimo cumplió con transmitir la Nota de Tarja a la SUNAT, consignando haber ingresado todos los atados de tubos de acero en el Terminal Portuario en buen estado.
 - ii. En su calidad de estibador contratado por TRANSOCEANIC, APM recibe la carga de la nave y procede con su descarga, correspondiendo a la Entidad Prestadora tarjar la carga que desestiba y luego entregarla completa al consignatario. En ese sentido, la Entidad Prestadora es responsable de cualquier faltante.
 - iii. Sin bien en el *Bill of Landing* se señala que el porteador no conoce el estado de la carga, en el mismo si se consiga la cantidad de bultos que son transportados, por lo que no puede ignorarse el valor probatorio de dicho documento.
 - iv. APM ha manifestado que la información contenida en la Nota de Tarja de SUNAT es transmitida por el transportista, por lo que no constituiría medio probatorio idóneo que acredite su responsabilidad respecto de los faltantes; sin embargo, el artículo 8.19 del Contrato de Concesión señala que el servicio estándar para el caso de carga fraccionada incluye el servicio de verificación de la carga, así como la transmisión electrónica de la información, no siendo posible que la Entidad Prestadora pretenda eximir su responsabilidad al estar delegándole funciones al transportista.
 - v. De acuerdo con su Reglamento de Operaciones, APM cuenta con una persona para realizar el conteo de la mercancía a descargar de cada nave, la cual posteriormente es almacenada en sus instalaciones para ser entregada al usuario; por lo tanto, de existir algún faltante, resultaría ser responsabilidad de la Entidad Prestadora.
6. El 23 de marzo 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.
 7. El 30 de mayo de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de la representante de TRANSOCEANIC quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.
 8. El 4 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 la pérdida dieciocho (18) atados de tubos 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° 042-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias

**1.5.3 Materia de Reclamos*

(...)

1.5.3.3 Daños o pérdidas en perjuicio de los USUARIOS, provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de APM TERMINALS CALLAO S.A., vinculados con los servicios proporcionados por la entidad, y que derivan de la explotación de la INFRAESTRUCTURA.*

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 4 de enero de 2018.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo TRANSOCEANIC para interponer su recurso de apelación venció el 25 de enero de 2018.
 - iii.- TRANSOCEANIC apeló con fecha 24 de enero 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.

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".



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

Respecto de la probanza de los daños

15. Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁶ (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.

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



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:

"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 inexecución 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 inexecución.

Si la inexecución 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 inexecución 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 inexecución 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. Lo señalado precedentemente resulta acorde a lo estipulado en el artículo 196 del Código Procesal Civil (en adelante, CPC), que establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos⁷.

⁷ Código Procesal Civil
(-)
Carga de la prueba.-



23. 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

24. En el presente caso, TRANSOCEANIC atribuye responsabilidad a APM respecto de la supuesta pérdida de dieciocho (18) atados de tubos de propiedad de STEELMARK, señalando que le fueron entregados únicamente cincuenta y siete (57) bultos de los setenta y cinco (75) que fueron embarcados en la nave BULK HONDURAS.
25. Por su parte, APM manifestó que de acuerdo con la evaluación de los medios probatorios presentados por TRANSOCEANIC, no se ha acreditado que hubiesen arribado al Terminal Portuario los setenta y cinco (75) atados de tubos que señala la apelante.
26. Cabe señalar que a efecto de acreditar la falta de dieciocho (18) atados de tubos de la mercadería de propiedad de STEELMARK, la apelante ha presentado los siguientes medios probatorios:
- El *Bill of Landing* N° BUHO3TJCAL37;
 - Factura comercial;
 - El *Packing List*;
 - Reporte de la Nota de Tarja de la Página Web de la SUNAT; y,
 - El Resumen de la Nota de Tarja
27. En el documento denominado *Bill of Landing* o Conocimiento de Embarque presentado por TRANSOCEANIC se ha consignado que se embarcaron setenta y cinco (75) atados de tubos; cabiendo señalar que dicho documento empleado en el transporte marítimo es emitido por la línea naviera y acredita la recepción por parte del transportista de la mercadería a bordo para ser trasladada desde un punto de partida a un punto de destino. En ese sentido, el *Bill of Landing* únicamente contiene información relacionada con el embarque de la mercadería en el puerto de origen; en consecuencia, esta información debe ser contrastada con lo efectivamente descargado en el puerto de destino.

Artículo 196.- 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.



- 28. Ahora bien, a efecto de acreditar la cantidad de mercadería descargada en el puerto de destino, TRANSOCEANIC presentó la Nota de Tarja obtenida de la página web de la SUNAT, en la cual se consigna lo siguiente:



Manifiesto	118-2017-2100													Nc
Fecha de Llegada:	24/08/2017 06:00													P.I
Fecha de Descarga:	31/08/2017 22:05													
Matrícula de la Nave	BULK HONDURAS													Na
Empresa de Transporte	6057- RASAM S.A.													Nc
Inicio de Tarja:	0													
Fin de Tarja:	0													
Fecha de Transmisión:	07/08/2017 12:56:07													
Puerto	Número	Conocimiento	S/L Master/Directo	Detalle	Código de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib. Dep. Temp.	Bultos Recib. Dep. Temp.	Saldo Peso	Saldo Bultos	
CNBAY	1	<u>BHBYQCAL01</u>	BHBYQCAL01	1	2143	0.00	0	979,130.00	109	980,810.00	109	0.00	0	
CNTSH	35	<u>BUHO3TICAL37</u>	BUHO3TICAL37	35	2143	0.00	0	83,494.00	75	58,000.00	57	0.00	0	
CNTSN	36	<u>BUHO3TICAL01</u>	BUHO3TICAL01	36	2143	0.00	0	1,213,211.00	991	1,173,510.00	991	0.00	0	
CNTSN	37	<u>BUHO3TICAL02</u>	BUHO3TICAL02	37	2143	0.00	0	21,384.00	27	21,110.00	27	0.00	0	

- 29. Conforme se advierte, se evidencia que dicho documento contiene información sobre el número de bultos manifestados, consignándose que fueron setenta y cinco (75) con un peso de 83.494 TM, registrándose también que fueron efectivamente descargados de la nave la cantidad de cincuenta y siete (57) atados de tubos de acero con un peso de 58.000 TM; de lo que se depende el faltante de dieciocho (18) atados.



30. Al respecto, APM indicó que la información contenida en la Nota de Tarja de la SUNAT, la cual fue transmitida por el Agente Marítimo, no se elaboró en base a la mercadería efectivamente descargada en el Terminal Portuario, sino en base a lo manifestado por éste en función del *Bill of Lading*, puesto que habría sido enviada a la SUNAT el 29 de agosto de 2017 a las 9:03 horas y las operaciones de descarga de la nave BULK HONDURAS recién concluyeron el 31 de agosto de 2017 a las 22:05 horas.
31. Sin embargo, conforme se ha señalado precedentemente, se verifica que en la Nota de Tarja de la SUNAT se consigna la cantidad de bultos que fueron manifestados por el usuario (75), así como la cantidad de bultos que fueron efectivamente descargados (57); no habiendo APM demostrado con medio probatorio alguno que la cantidad de bultos consignados en la casilla correspondientes a los bultos efectivamente descargos en el Terminal Portuario fue elaborada erróneamente con la información correspondiente a los bultos manifestados por el usuario.
32. Cabe señalar que los artículos 87 y 88 del Reglamento de Operaciones de APM disponen lo siguiente:

"Artículo 87.- Descarga

(...)

b. La nota de tarja es un documento elaborado por el Concesionario (en su calidad de Estibador) a efectos de verificar lo consignado en los documentos de transporte contra lo recibido físicamente, registrando las observaciones pertinentes y debiendo ser firmado por el consignatario o su representante, asimismo, acredita la entrega de la carga en el punto de llegada y es el transportista, a través de su agente marítimo, el responsable de transmitirla a la SUNAT, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Aduanas.

(...)"

"Artículo 85°.-

(...)

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 y resaltado es nuestro]

33. Como se aprecia, APM dispone de mecanismos mediante los cuales puede dejar constancia de las condiciones en las que recibe la carga, teniendo la facultad de consignar tanto en la respectiva Nota de Tarja como en un Protesto al capitán de la nave sobre cualquier daño o alteración a la mercancía que detectara durante su descarga, lo que incluye la falta o ausencia de la mercadería o parte de esta.



34. Al respecto, cabe acotar que en el presente caso se advierte que APM no empleó ninguno de estos medios para dejar constancia de la mercancía que alega no le había sido entregada, consecuencia de lo cual no ha desvirtuado la información contenida en la página web de SUNAT, referida a que le habrían sido entregados 75 bultos y no 57; no habiendo deslindado por ende su responsabilidad respecto de los faltantes alegados en la mercadería durante las operaciones de descarga, correspondiendo se haga responsable por los bultos faltantes.
35. En consecuencia con lo expuesto, corresponde revocar la decisión adoptada por APM y amparar el reclamo presentado por TRANSOCEANIC. Cabe señalar que la cuantía por dichos daños se determinará por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial conforme a lo establecido en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁸.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN⁹;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/453-2017; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A, respecto de dieciocho (18) bultos faltantes correspondientes al *Bill of Landing* N° BUHO3TJCAL37, consistentes en tubos de acero,

⁸ Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

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.

⁹ 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:

- 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. (...)"



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° 76 - 2018-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

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**