

Carta No. 0625-2022-APMTC/CL

Callao, 25 de octubre de 2022

Señores

**AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A**

Av. Sáenz Peña No. 1426 - Bellavista.

Callao.

**Atención** : **Miguel Ángel Bravo Carranza.**  
Representante Legal

**Expediente** : **APMTC/CL/0305-2022**

**Asunto** : Se expide Resolución No. 01

**Materia** : Reclamo por faltante a la carga fraccionada.

**APM TERMINALS CALLAO S.A** ("APMTC") identificada con R.U.C. No. 20543083888, con domicilio en Av. Contralmirante Raygada No. 111, Distrito del Callao, en virtud a que **AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.**, ("TRANSOCEANIC" o la "Reclamante") ha cumplido con presentar su reclamo dentro del plazo establecido en el artículo 2.3 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTC y con los requisitos establecidos en el artículo 2.4 del referido Reglamento, exponemos lo siguiente:

## **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 Con fecha 07.09.2022, la nave NORTH ISLAND de Mfto. 2022-01952, atracó en el Terminal Norte Multipropósito ("TNM") para realizar la descarga de carga fraccionada.
- 1.2 Con fecha 10.10.2022, TRANSOCEANIC presentó su reclamo manifestando su disconformidad, ya que APMTC sería responsable del supuesto daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado, identificados con el BL No. JTCA91 del comitente COVEMA S.A.C durante las operaciones de descarga de la nave NORTH ISLAND de Mfto. 2022-01952.

## **II. ANÁLISIS**

De la revisión del reclamo interpuesto por la Reclamante, podemos advertir que el objeto de este se refiere a la solicitud de indemnización por el supuesto daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado, identificados con el BL No. JTCA91 del comitente COVEMA S.A.C durante las operaciones de descarga de la nave NORTH ISLAND de Mfto. 2022-01952

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- a. Determinar si la Reclamante ha acreditado fehacientemente el supuesto faltante y que el mismo se debe al incumplimiento de una obligación de APMTC o a su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
- b. Evaluar los medios probatorios presentados por la Reclamante.
- c. Verificar la existencia de los supuestos faltantes.

## **2.1. Base legal aplicable a los casos por daños y faltantes de carga.**

A efectos de determinar si APMTC es responsable por los daños alegados por la Reclamante, resulta necesario definir la responsabilidad civil, de esta manera, el considerando quinto del Exp. No. 07585-2018-0-1801-JR-LA-84 indica:

*"QUINTO: Respecto a la indemnización por daños y perjuicios. – La responsabilidad civil es una institución jurídica dentro del cual existe la obligación de indemnizar por daños causados en virtud a un incumplimiento de las obligaciones asumidas mediante una relación contractual o por el acontecimiento de un hecho ilícito o riesgo creado (fuente extracontractual), en donde su reparación deberá consistir en el establecimiento de una situación anterior o -cuando ello sea imposible- en un pago por concepto de indemnización*

En ese sentido, refiriéndose a los elementos constitutivos de la responsabilidad civil el fundamento 14 de la Casación 3470-2015, Lima Norte menciona lo siguiente:

*"(...) es necesario señalar por tanto que en la doctrina se han establecido cuatro elementos conformantes de la responsabilidad civil y estos son:*

*1) La antijuridicidad; entendida como la conducta contraria a ley o al ordenamiento jurídico;*

*2) El factor de atribución; que es el título por el cual se asume responsabilidad, pudiendo ser este subjetivo (por dolo o culpa) u objetivo (por realizar actividades o, ser titular de determinadas situaciones jurídicas previstas en el ordenamiento jurídico), considerándose inclusive dentro de esta subclasificación al abuso del derecho y la equidad (Cfr. ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Derecho de la Responsabilidad Civil. Primera Edición, Gaceta Jurídica Sociedad Anónima, Lima, 2002; página 80);*

*3) El nexo causal o relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido; y*

*4) El daño, que es consecuencia de la lesión al interés protegido y puede ser patrimonial (daño emergente o lucro cesante) o extrapatrimonial (daño moral y daño a la persona).*

Respecto a la indemnización por daños y perjuicios por responsabilidad civil, el artículo 1321 del Código Civil señala:

*“Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños a 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 incumplimiento 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-

Por su parte, en relación a la prueba de los daños el artículo 1331 del Código Civil señala lo siguiente:

*“Artículo 1331.- La prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía también corresponde al perjudicado por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.”*

-El subrayado es nuestro-

Lo establecido en el Código Civil concuerda con lo dispuesto en el artículo 196 del Código Procesal Civil, 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 hechos:

*“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”.*

Así las cosas, uno de los requisitos exigibles para que APMTTC deba responder por los faltantes y daños alegados por la Reclamante es que ésta, necesariamente, cumpla con acreditar la existencia del evento dañoso y que el mismo se originó a consecuencia del incumplimiento de una obligación de APMTTC o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

**2.2. Respecto al supuesto daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado, identificados con el BL No. JTCA91 del comitente COVEMA S.A.C durante las operaciones de descarga de la nave NORTH ISLAND de Mfto. 2022-01952.**

TRANSOCEANIC adjuntó como medios probatorios, Bill of Lading (B/L) No. JTCA91, el reporte de nota de tarja ante SUNAT, el certificado de peso, mate receipt, damage report; mediante los cuales pretendería acreditar la responsabilidad de APMTTC en los supuestos faltante y daños alegados.

A continuación, procedemos a analizar los documentos presentados como medios probatorios:

### **2.2.1. Respetto al Bill of Lading (B/L) No. JTCA91.**

Respetto al B/L ofrecido por TRANSOCEANIC como medio probatorio, debemos señalar que éste es un documento propio del transporte marítimo utilizado en el marco de un contrato de transporte de mercancías en un buque con la finalidad de establecer las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario de la carga y el transportista, para el traslado de un punto de origen a otro de destino.

Con relación al B/L como medio probatorio para acreditar los supuestos daños cabe señalar que el TSC de OSITRAN se ha pronunciado mediante la Resolución Final de fecha 16 de febrero de 2017, correspondiente al Expediente No. 332-2016-TSC-OSITRAN en el considerando 29 de la siguiente manera:

*"29.- Con referencia al Conocimiento de Embarque (Bill of Lading) Nro. ON628TXGLL009 que obra en el expediente, se evidencia el embarque de 35 bobinas de acero sin daños aparentes. Al respecto, cabe señalar que dicho documento de transporte marítimo emitido por la línea naviera acredita la recepción de mercancías a bordo para ser trasladadas de un punto de partida hacia un punto de destino. En el presente caso, si bien en el referido Bill Of Lading que obra en el expediente, se consignó que la mercancía de PRECOR se encontraba "sin daños aparentes" al momento de su embarque, tal hecho no acredita que esta permaneció en buen estado a lo largo de la travesía."*

-El subrayado es nuestro-

Queda claro que el B/L es un documento de transporte marítimo que acredita la recepción de mercancías a bordo para su traslado, y por ende, no prueba la supuesta responsabilidad de APMTTC respecto al supuesto daño alegado por TRANSOCEANIC durante la operación de descarga o durante su permanencia en el TNM.

Respetto a los supuestos faltantes, recalamos nuevamente que el B/L es un documento de transporte marítimo que acredita la recepción de mercancías a bordo para su traslado, es decir, no evidencia: (i) que toda la mercancía con el peso manifestado haya sido embarcada en el puerto de origen y que la misma haya llegado al TNM; (ii) ni mucho menos que el peso faltante de la mercadería haya sido extraviado durante la operación de descarga o durante su permanencia en el TNM.

En ese mismo sentido, el Bill of Lading (B/L) No. JTCA91 menciona que "el peso, la medida, las marcas, los números, la calidad, el contenido y el valor, dado son datos proporcionados por el remitente, no son comprobados por el transportista en el momento de la carga", pues este documento solo acredita que se ha recibido la mercancía para ser transportada al puerto de destino a bordo del buque indicado,

y bajo las condiciones acordadas entre el vendedor y el comprador de la mercancía.

102896

<p><b>Shipper</b> NINGBO ZHONGTUO SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO., LTD ROOM451,NO.12 OFFICE BUILDING 1, MEISHAN SALTWORKS, BEILUN DISTRICT, NINGBO CITY, ZHEJIANG PROVINCE,CHINA</p>	<p><b>BILL OF LADING</b></p>	<p>B/L No. JTCA91 Nationality of Ocean Vessel</p>						
<p><b>Consignee</b> TO THE ORDER OF COMPRA Y VENTA DE MATERIALES METALICOS S.A.C. CALLE LOS TALADROS NRO. 127 URBANIZACION NARANJAL - INDEPENDENCIA - LIMA - PERU, TEL:51-1-715-5353 RUC: 20506602069</p>	<p><b>CARRIER: PACIFIC BASIN HANDYSIZE (HK) LTD</b></p> <p>Shipped on board the vessel named herein in apparent good order and condition (unless otherwise indicated) the goods or packages specified herein and to be discharged at the above mentioned port of discharge or as near thereto as the vessel may safely get and be always afloat.</p> <p>The weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value, being particulars furnished by the Shipper, are not checked by the Carrier on loading. The Shipper, Consignee and the Holder of this Bill of Lading hereby expressly accept and agree to all printed, written or stamped provisions, exceptions and conditions of this Bill of Lading, including those on the back hereof. One of the Bills of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the goods or delivery order.</p> <p>In witness whereof, the Carrier or his Agents has signed Bills of Lading all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.</p> <p>Shippers are requested to note particularly the exceptions and conditions of this Bill of Lading with reference to the validity of the Insurance upon their goods.</p>							
<p><b>Notify address</b> COMPRA Y VENTA DE MATERIALES METALICOS S.A.C. CALLE LOS TALADROS NRO. 127 URBANIZACION NARANJAL INDEPENDENCIA - LIMA - PERU, TEL:51-1-715-5353 RUC: 20506602069</p>	<p style="font-size: 24px; font-weight: bold;">ORIGINAL</p>							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><b>Pre-carriage by</b></td> <td style="width: 50%;"><b>Place of Receipt by Pre-carrier</b></td> </tr> <tr> <td><b>Ocean Vessel/ Voyage No.</b> NORTH ISLAND V. NHID6</td> <td><b>Port of Loading</b> JINGTANG PORT IN CHINA</td> </tr> <tr> <td><b>Port of Discharge</b></td> <td><b>Final destination (if goods to be transhipped at port of discharge)</b></td> </tr> </table>	<b>Pre-carriage by</b>	<b>Place of Receipt by Pre-carrier</b>	<b>Ocean Vessel/ Voyage No.</b> NORTH ISLAND V. NHID6	<b>Port of Loading</b> JINGTANG PORT IN CHINA	<b>Port of Discharge</b>	<b>Final destination (if goods to be transhipped at port of discharge)</b>		
<b>Pre-carriage by</b>	<b>Place of Receipt by Pre-carrier</b>							
<b>Ocean Vessel/ Voyage No.</b> NORTH ISLAND V. NHID6	<b>Port of Loading</b> JINGTANG PORT IN CHINA							
<b>Port of Discharge</b>	<b>Final destination (if goods to be transhipped at port of discharge)</b>							

Se concluye en este extremo que, el B/L **NO** prueba la responsabilidad de APMTC respecto a las alegaciones de la Reclamante por el supuesto daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado

### 2.2.2. Respecto al Reporte de Consulta de notas de tarja ante SUNAT

Es importante precisar que dicho documento es realizado en base a la transmisión de la nota de tarja, la misma que se recaba de la información manifestada en el Bill of Lading, mas no en lo descargado por APMTC. En ese sentido, queda claro que la transmisión de la nota de tarja ante SUNAT **NO** prueba la existencia del presunto daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado.

### 2.2.3. Respecto a las vistas fotográficas

Respecto a las vistas fotográficas remitidas por la Reclamante, debemos señalar que las mismas no muestran fecha ni hora en la cual fueron tomadas, de igual manera, de una leída de manera conjunta con el Damage Report, este tampoco hace referencia a las vistas fotográficas (hora y el lugar de las fotografías) como alega la Reclamante.

De igual manera, si bien en las vistas fotográficas se aprecia la existencia de faltantes de planchas de un atado, éstas no constituyen medio probatorio que

determine la existencia del daño ni la responsabilidad de APMTTC, ya que no existe la certeza que correspondan a la mercadería materia de reclamo, ni que los daños que se aprecian en dichas fotografías hayan sido ocasionados como consecuencia de una supuesta negligencia por parte del personal de APMTTC.

Lo señalado en el párrafo anterior, fue ratificado por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en la Resolución Final del Expediente No. 019-2018-TSC-OSITRAN, que señala lo siguiente:

*"26.- Asimismo, en cuanto a las fotografías presentadas por COSMOS, éstas mostrarían daños en la guía celda de una nave; sin embargo, no acreditan fehacientemente que los daños que se aprecian correspondan a la nave "Warnow Dolphin" o que estos hubieran sido ocasionados por personal de APM durante la prestación de sus servicios.*

*27.- En efecto, los daños alegados por COSMOS podrían haberse generado durante el embarque de la nave en puerto de origen o durante la travesía, no habiendo presentado el apelante medio probatorio alguno que acredite que la Entidad Prestadora fuera responsable de dichos daños."*

-El subrayado es nuestro-

En consecuencia, queda claro que las vistas fotográficas no acreditan el daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado

#### **2.2.4. Mate's Receipt.**

El mate's receipt es el documento firmado por el capitán u oficial de cargo del buque, en que acusa recibo de la mercancía a bordo. Sobre la base del mate's receipt, las navieras emiten los conocimientos a bordo. Así, con este documento solo se hace constar la simple recepción a bordo de la mercancía sin datos precisos que se refieren al Contrato de Transporte, funciona como recibo provisional que sirve de antecedente para redactar el Bill of Lading "B/L".

Se concluye entonces que el Mate's Receipt cumple una función antecesora del B/L por lo cual, no evidencia que los supuestos daños y faltantes de la mercadería hayan ocurrido durante la operación de descarga o durante su permanencia en el TNM.

#### **2.2.5. Certificado de Peso**

Respecto al Certificado de Peso, este es un documento emitido por APMTTC que recoge la información transmitida por el agente marítimo a SUNAT con el fin de obtener las autorizaciones necesarias para proceder a recoger la mercadería. De esta manera, el Certificado de peso la Autorización No. DO2209201014091990018 advierte lo siguiente:

**APM TERMINALS**  Lifting Global Trade.

### CERTIFICADO DE PESO

---

**Agencia de Aduanas:** AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.  
**Fecha de emisión del certificado:** 2022-09-26 10:04:41  
**Manifiesto:** 2022-01952  
**Nave:** NORTH ISLAND  
**Fecha de llegada:** 2022-09-07 22:36:00  
**Agencia Naviera:** RASAN S.A.

---

**Autorización:** DO2209201014091990018  
**DAM N° :** 118-2022-10-341237  
**Operación:** Import  
**Agencia de Aduanas:** AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.  
**Embalaje:**  
**Producto:** PLANCHAS EN ATADOS

**Fecha de pesaje:**  
**Inicio de pesaje:** 2022-09-13 10:39:01  
**Fin de pesaje:** 2022-09-16 22:12:28

Autorizado		Controlado		Saldo	
Bultos	Peso	Bultos	Peso	Bultos	Peso
17	77.790	17	76.080	0	1.71

  

<b>Total Controlados</b>	<b>Bultos</b>	<b>Peso</b>
	17	76.080

- **AUTORIZADO:** Es el campo que consigna el total de bultos y pesos autorizados por APMTC para ser retirados del TNM. Dicha información se emite sobre la base de la información manifestada por el agente marítimo de acuerdo con el B/L y no a la cantidad de mercadería descargada por APMTC. En el caso puntual para el B/L No. JTCA91, se manifestó **17 bultos con un peso de 77.790 TM.**
- **CONTROLADO:** Es el campo que registra la información de la cantidad de bultos entregados al usuario, mediante las Órdenes de Despacho y tickets de retiro de balanza. Para el B/L No. JTCA91 se **controló 17 bultos con un peso de 76.080 TM.**
- **SALDO:** Es el diferencial entre lo manifestado y lo entregado por APMTC. En el caso puntual podemos apreciar que, se observa un saldo de 0 TM. Esto demuestra que TRANSOCEANIC recibió la cantidad de bultos que fueron embarcados en la nave NORTH ISLAND.

#### 2.2.6. Damage Report

Con relación al Damage Report, señalamos que fue suscrito en señal de recepción y no de conformidad por el personal de APMTC el día 03.06.2022. Es más, en la descripción de este, APMTC indica que, no es responsable pues la mercancía ha sido

descargada en las mismas condiciones que la embarcaron, como se detalla en la imagen y cuadro infra:

APM TERMINALS  Lifting Global Trade. Nro. 000001 IGR-227 Versión 01 22/05/2013

**DAMAGE REPORT GENERAL CARGO**

VESSEL / Nave: North Island DATE / Fecha: 10/09/22  
 PIER / Muelle: 2A SHIFT / Turno: 23/07  
 TIME / Hora: \_\_\_\_\_  
 PORT OF LOADING / Puerto de carga: \_\_\_\_\_ HOLD # / Bodega #: 02  
 CONSIGNEE / Consignatario: COPRES VENTAS DE METALES METALICOS S.A.C.  
 CUSTOMS AGENCY / Agencia de Aduanas: TRANSOCEANIC  
 BILL OF LADING / Guía de carga: 51CA91

LOADING / Carga: \_\_\_\_\_ UNLOADING / Descarga:  DISPATCH / Despacho: \_\_\_\_\_

CONDITION OF CARGO / Condiciones de la Carga	TYPE OF CARGO / Tipo de Carga	DESCRIPTION / Descripción (1)
UNBAND / Desagregada <input checked="" type="checkbox"/>	COILS / Bobinas	01 Hot rolled steel sheet with Disaggregated, UNBAND ONLY FOR RECEIPT WITHOUT PREJUDICE
DISAGGREGATED / Desagregada <input checked="" type="checkbox"/>	PIPES / Tuberias	
RUSTY / Oxidado	PLATES / Planchas	
DAMAGED PACKAGING / Empaque dañado	BARs / Barras	
BENT / Doblado	BEAMS / Vigas	
DENTED / Abollado	WIRE ROD / Alambres	
OTHERS / Otros	BOXES / Cajas	
	PART OF MACHINERY / Partes de maquinaria	
	BIG BAGS / Bultos	
	OTHERS / Otros	

CHIEF OFFICER M.V. "NORTH ISLAND"

VESSEL OFFICER / Capitán de la Nave: \_\_\_\_\_ MARITIME AGENT / Agente Marítimo: \_\_\_\_\_ APM TERMINALS

(1) CONSIDERACIONES

INGLES	ESPAÑOL
01 chapa de acero laminada en caliente con desagregada, desenrollada	01 chapa de acero laminada en caliente con desagregada, desenrollada
only for receipt without prejudice	solo para recepción sin perjuicio.

Al respecto, el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN ("TSC") se ha manifestado en la Resolución Final No. 329-2015 y 109-2015-TSC- OSITRAN, señalando lo siguiente:

"(...)  
 27. Como se aprecia, en el documento "Stevedore Damage Report", el Capitán de la nave indicó que, durante las operaciones de estiba, dos instrumentos de la nave Hyundai Earth, consistentes en un tensor y una barra de caña corta,

*sufrieron daños constando 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".*

*28. Sobre el particular, cabe señalar que, si bien en dicho documento se consignó la existencia de daños, constando el sello y firma de personal de APM estos fueron colocados únicamente en señal de recepción de dicho documento tal y como se observa del texto antes referido.*

*29. Asimismo, si bien las fotografías adjuntadas por OCÉANO, mostrarían daños en un tensor y una barra de caña corta de una nave dichos documentos no acreditan fehacientemente que los daños que se aprecian en estos hubieran sido ocasionados por personal de APM durante la prestación de sus servicios.*

*30. En efecto, los daños alegados por OCÉANO podrían haberse generado durante el embarque de la nave en puerto de origen o durante la travesía, no habiendo presentado, la apelante, medio probatorio alguno que acredite que la Entidad Prestadora resultara responsable de dichos daños.*

*31. Cabe recordar que el artículo 200 del CPC, señala que en aquel caso en el que no se hayan probado los hechos que sustentan la pretensión de lo requerido, corresponde que la referida pretensión sea declarada infundado.*

*32. En ese sentido, en la medida que OCÉANO no ha acreditado la responsabilidad de la Entidad Prestadora por los daños alegados en el presente procedimiento, corresponde confirmar la resolución No. 1 emitida por APM. (...)"*

*- El subrayado es nuestro-*

De acuerdo a ello, el documento Damage Report consigna la existencia del supuesto daño, sin embargo, no acredita fehacientemente que el mismo hubiera sido responsabilidad de APMTTC. Esto se condice con lo establecido el Art. 120 del Reglamento de Operaciones de APMTTC ("REOP"), vigente al momento de ocurridos los hechos, dispone como debe actuarse ante la incidencia de daños a la carga, la misma que dispone lo siguiente:

*"a) Daños a la Carga*

*i. Ante la ocurrencia de un Daño a la Carga, el representante señalado en el artículo 15, deberá comunicar dentro del plazo de ocho (8) horas de ocurrido el incidente al Shift Manager o al supervisor de la nave de APMTTC o remitir un correo electrónico con información (imágenes o videos tomados por personas debidamente autorizadas por APMTTC para tal efecto) conforme a lo siguiente:*

*Para contenedores*

- [apmtcopssenioplanner@apmterminals.com](mailto:apmtcopssenioplanner@apmterminals.com)
- [apmtcopsplanning1@apmterminals.com](mailto:apmtcopsplanning1@apmterminals.com)

- [apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com](mailto:apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com)  
Para carga general
- [apmtcgplanners@apmterminals.com](mailto:apmtcgplanners@apmterminals.com)
- [apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com](mailto:apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com)

*Dentro del mismo plazo se entregará el Damage Report. En caso el representante no cumpla con comunicar el referido incidente dentro del plazo señalado, APMTC declarará infundado cualquier reclamo sobre el particular.” (...)*

*Si el Shift Manager o Supervisor de la Nave de APMTC, considerase que APMTC no es responsable por la generación del Daño a la Carga alegado por el Capitán de la Nave, recibirá el Damage Report sellando el mismo única y exclusivamente en señal de recepción. Los Damage Report que solamente sean sellados y que no contengan ninguna anotación por parte del Shift Manager o supervisor de la nave de APMTC, o que la contengan indicando que no son responsables, no constituyen reconocimiento alguno de responsabilidad por parte de APMTC. Si la Nave no estuviera de acuerdo, podrá presentar su reclamo de manera formal de acuerdo al Reglamento de Reclamos de APMTC.*

De acuerdo a ello, debemos señalar que en el presente caso el personal de APMTC recibió el Damage Report de fecha 10.09.2022 y al considerar que APMTC no era responsable por la generación del daño procedió a firmar el documento únicamente en señal de recepción, mas no de conformidad lo cual no constituye reconocimiento de responsabilidad alguna.

### **2.3 RESPECTO AL PROTESTO INFORMATIVO No. 2022-0078 DE LA NAVE NORTH ISLAND.**

El Protesto Informativo se encuentra normado en los artículos 758.1 y 758.2 del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional Dirección General de Capitanías y Guardacostas<sup>1</sup>, así este documento permite comunicar por escrito la ocurrencia de algún accidente o siniestro, que posteriormente servirá para iniciar una investigación.

---

<sup>1</sup> Artículo 758.- Protesta

758.1 La protesta es un documento mediante el cual el capitán, patrón, agente, propietario o armador de una nave, o cualquier persona natural o jurídica con legítimo interés, comunica por escrito a la capitanía de puerto la ocurrencia de algún accidente o siniestro acuático, incidente o infracción al Decreto Legislativo N° 1147, el Reglamento y otras normas nacionales.

758.2 La protesta constituye la primera versión de los hechos y sirve al capitán de puerto para iniciar la investigación en el caso que esta proceda, debiendo estar firmada por el recurrente y presentada en idioma castellano.

De esta manera, APMTC emitió el Protesto Informativo No. 2022-0078<sup>2</sup> por malas condiciones e inapropiados bolsones para la descarga en la Bodega No.2, así en dicho documento se informa que los huacales/planchas se encontraban en condiciones inapropiadas de arribo, recubiertas de óxido, abolladas y con involucrimiento roto o inclusive sin involucrimiento, de igual forma, se informó que la mercadería se encontraba con apilamiento deficiente como condición de arribo, lo cual generaba demoras considerables en el operativo, disminución en las ratios de descarga, así como una deficiente identificación, pues el óxido impedía la identificación de la mercadería.

En ese sentido, APMTC manifiesta en dicho Protesto que, no se hará responsable ante cualquier reclamo por consecuencia de las condiciones reportadas; es decir, el Protesto se refiere a la especificación de la Entidad Prestadora de no ser responsable de los futuros reclamos, daños a la carga e incidentes durante el despacho de estas al ser consecuencia de una condición de arribo de la mercadería.

De esta manera, la Reclamante no ha acreditado que el daño a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado del comitente COVEMA S.A.C. hubiesen sufrido daño alguno como consecuencia de la manipulación de dicha carga en el TNM, es decir, no evidenció la relación de causalidad entre la conducta de la Entidad Prestadora y la pretensión solicitada.

En relación a lo anterior, el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN mediante la Resolución Final del Expediente No. 088-2017-TSC-OSITRAN, ha manifestado lo siguiente;

*"57. En el presente caso, la apelante no ha demostrado el daño ni el nexo causal que permita desprender que los daños alegados a su mercadería obedecieron a una presunta responsabilidad por parte de APM o que estos se produjeron como producto de un hecho vinculado a la forma en que se optó en realizar la división de la carga, pues debe tenerse en cuenta que tampoco MOLINO tampoco ha precisado si la separación artificial utilizadas (láminas de triplay) para las distintas cargas de trigo que se transportaban en la bodega No. 1 de la nave M/N PEGASUS, garantizaban que estas no sufrirían daños durante el trayecto hacia el puerto del Callao."*

Por tanto, al NO haber acreditado TRANSOCEANIC los daños a un (01) atado de planchas de acero y el faltante de veinte (20) planchas de acero de un atado, se evidencia la no responsabilidad de APMTC en los supuestos daños alegados por la Reclamante. En ese sentido, no corresponde resarcimiento alguno y corresponde declarar el reclamo INFUNDADO.

Finalmente, en caso de que la Reclamante considere que la presente Resolución viola,

---

<sup>2</sup> Se adjunta en Calidad de Anexo 02.

desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, podrá interponer contra la misma los medios impugnatorios descritos en el Capítulo III, numerales 3.1.1 y 3.1.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMT<sup>3</sup>.

Por tanto, no corresponde resarcimiento alguno y declarar INFUNDADO el reclamo presentado por TRANSOCEANIC.

Finalmente, en caso de que la Reclamante considere que la presente Resolución viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, podrá interponer contra la misma los medios impugnatorios descritos en el Capítulo III, numerales 3.1.1 y 3.1.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMT<sup>4</sup>.

### III. RESOLUCIÓN

En virtud de los argumentos señalados en la presente Resolución, se declara **INFUNDADO** el reclamo presentado por **AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.** visto en el **Expediente APMT/CL/0305-2022**.

---

#### <sup>3</sup> **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios**

##### **"3.1.1 Recurso de Reconsideración**

*Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. procede la interposición de recurso de reconsideración dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución. La sustentación de este requisito se hará con la presentación de nueva prueba. Este recurso es opcional por lo que su no interposición no impide la presentación del recurso de apelación. APM TERMINALS CALLAO S.A. se pronunciará en el plazo de veinte (20) días siguientes desde su admisión a trámite. Vencido dicho plazo, y de no existir acto resolutivo se aplicará el silencio administrativo positivo.*

##### **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."*

#### <sup>4</sup> **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios**

##### **"3.1.1 Recurso de Reconsideración**

*Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. procede la interposición de recurso de reconsideración dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución. La sustentación de este requisito se hará con la presentación de nueva prueba. Este recurso es opcional por lo que su no interposición no impide la presentación del recurso de apelación. APM TERMINALS CALLAO S.A. se pronunciará en el plazo de veinte (20) días siguientes desde su admisión a trámite. Vencido dicho plazo, y de no existir acto resolutivo se aplicará el silencio administrativo positivo.*

##### **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."*



**Deepak Nandwani**  
Gerente de Experiencia del Cliente  
APM Terminals Callao S.A.