



EXPEDIENTE N° : 96-2017-TSC-OSITRAN

APELANTE : MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ
S.A.C.

ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 2 emitida en el expediente
N° APMTC/CL/0140-2017.

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 11 de enero de 2018

SUMILLA: *Si no se acredita que los daños alegados son consecuencia del servicio defectuoso imputado a la Entidad Prestadora, no corresponde amparar el reclamo presentado por el usuario.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ (en adelante, MEDITERRANEAN o la apelante) contra la decisión contenida en la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0140-2017, por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 22 de marzo de 2017, MEDITERRANEAN interpuso reclamo ante APM solicitando que se hiciera responsable de los daños a las tapas de ventilación de la nave MSC ANZU; argumentando lo siguiente:
 - i.- Durante las operaciones de estiba de la nave MSC ANZU, se abrieron las tapas de la bodega del Bay 42, las cuales fueron dañadas por negligencia del operador; hecho descrito en el documento denominado *Stevedoring Damage Report* emitido el 15 de marzo de 2017 y en la documentación enviada por el capitán de la nave.
 - ii.- Conforme a lo señalado, APM es responsable por los costos de reparación de los daños ocasionados.
- 2.- El 19 de abril de 2017, MEDITERRANEAN presentó un escrito reiterando los argumentos del reclamo presentado el 22 de marzo de 2017.



- 3.- Mediante Resolución N° 01, notificada el 04 de mayo de 2017, APM declaró infundado el reclamo presentado por MEDITERRANEAN, señalando lo siguiente:
- i.- Resulta necesario determinar si MEDITERRANEAN ha probado la existencia del daño alegado a las tapas de ventilación de la nave MSC ANZU y si dicho daño fue ocasionado por personal de APM durante las operaciones al interior del Terminal Portuario como consecuencia de la inejecución de alguna obligación o de su cumplimiento tardío o defectuoso.
 - ii.- Al respecto, obra en el expediente el documento denominado "STEVEDORING DAMAGE REPORT" elaborado por el Capitán de la nave MSC ANZU, el cual fue informado al respectivo Shift Manager, el cual si bien acredita la existencia de un daño a las dos (2) aletas de ventilación de la nave; no detalla en que consiste el daño ocurrido y/o la magnitud del mismo.
 - iii.- En el "STEVEDORING DAMAGE REPORT" se observa una anotación del Shift Manager referida a que el procedimiento de mantener cerradas las aletas de ventilación de la tapa de la bodega resulta responsabilidad de la tripulación.
 - iv.- Conforme a lo señalado en el artículo 90° del Reglamento de Operaciones de APM, las operaciones previas al inicio de la descarga de la mercadería son ejecutadas por quien determine el capitán de la nave, por lo que en la medida que la nave contaba con un oficial de guardia y tripulantes para realizar las coordinaciones respectivas con el personal de APM, le correspondía realizar las coordinaciones a fin de evitar que se produjeran daños a los dos (2) aletas de ventilación de la tapa de la bodega bay 42.
 - v.- Antes de iniciar las operaciones de descarga, APM realizó la respectiva inspección a la nave con el propósito de revisar el estado general del área de trabajo y sus accesos, condición de carga y su estiba a bordo, así como las condiciones y elementos de seguridad de los equipos de manipulación de carga. Asimismo, la ubicación y condiciones de las dos aletas de ventilación de la tapa de la bodega bay 42 son imperceptibles no siendo posible que fueran advertidas por el personal de APM.
 - vi.- Por lo tanto, si bien se ha demostrado la existencia de un daño, no es posible atribuir la responsabilidad a APM, no correspondiendo realizar indemnización alguna.
- 4.- Con fecha 17 de mayo de 2017, MEDITERRANEAN interpuso recurso de reconsideración contra la decisión emitida por APM, reiterando lo señalado en su escrito de reclamo y agregando lo siguiente:
- i.- Los daños fueron ocasionados durante las operaciones de estiba al trabajarse el Bay 42, como consecuencia de que APM no hubiese seguido el procedimiento de consultar a la tripulación de la nave la apertura de la tapa de la bodega.
 - ii.- Mediante correo electrónico del 22 de marzo de 2017, el capitán de la nave MSC ANZU, informó el procedimiento que debe seguirse para la apertura de la tapa de bodega.



- 5.- Mediante Resolución N° 02, notificada el 12 de junio de 2017, APM confirmó la Resolución N° 1 que declaró infundado el reclamo presentado por MEDITERRANEAN, reiterando lo señalado y añadiendo que de los nuevos medios probatorios presentados consistentes en comunicaciones de correos electrónicos entre MEDITERRANEAN y el Capitán de la nave MSC ANZU, se verificó que si bien hacían referencia a los daños alegados, dichas comunicaciones no constituirían pruebas suficientes que determinaran que APM resultaba responsable de las mismas.
- 6.- El 4 de julio de 2017, MEDITERRANEAN interpuso recurso de apelación contra la decisión emitida por APM, reiterando lo señalado en sus escritos previos; agregando lo siguiente:
- i.- Durante las operaciones de estiba de la nave MSC ANZU, se abrieron las tapas de la bodega del Bay 42, las cuales fueron dañadas por negligencia del operador; hecho descrito en el documento denominado *Stevedoring Damage Report* emitido el 15 de marzo de 2017 y en la documentación enviada por el capitán de la nave.
 - iii.- Asimismo, mediante correo electrónico del 22 de marzo de 2017, el capitán de la nave MSC ANZU, informó el procedimiento que debe seguirse para la apertura de la tapa de bodega.
- 7.- El 25 de julio de 2017, 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 presentado por MEDITERRANEAN el 4 de julio de 2017, solicitando que se declarara infundado el reclamo de acuerdo con los fundamentos señalados en sus Resoluciones N° 1 y 2, y; agregando lo siguiente:
- i.- APM actuó bajo las coordinaciones realizadas con el capitán de la nave; en ese sentido, quedó exenta de la obligación de indemnizar a MEDITERRANEAN por daños y perjuicios, conforme lo señalado en el artículo 1321 del Código Civil.
 - ii.- Asimismo, el artículo 1331 del Código Civil señala que corresponde al perjudicado probar los daños y perjuicios sufridos por la inejecución de alguna obligación, así como su cuantía. En ese sentido, MEDITERRANEAN debió acreditar que los daños fueron consecuencia de la inejecución de alguna obligación por parte de APM; sin embargo, ello no ha sido acreditado.
- 8.- El 30 de noviembre de 2017 se realizó la audiencia de vista sin la asistencia de ninguna de las partes, quedando la causa al voto.
- 9.- El 5 de diciembre de 2017, APM presentó sus alegatos reiterando los argumentos señalados en sus escritos previos y precisó que MEDITERRANEAN no ha remitido medio probatorio alguno que demuestre alguna clase de responsabilidad por parte de APM de los daños ocasionados a la nave MSC ANZU.

**II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:**

10.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, 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 MEDITERRANEAN.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:**III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN**

- 11.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que MEDITERRANEAN le imputa a APM por los presuntos daños ocasionados a las tapas de ventilación de la bodega del Bay 42 de la nave MSC ANZU como consecuencia de la prestación de un deficiente servicio por parte de dicha Entidad Prestadora, 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 de 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.
- 12.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁴, concordante con el artículo 59° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en

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".

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.



adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁵, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

13.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:

- i.- La Resolución N° 2 fue notificada a MEDITERRANEAN el 12 de junio de 2017.
- ii.- El plazo máximo que tuvo MEDITERRANEAN para interponer el recurso de apelación venció el 4 de julio de 2017.
- iii.- MEDITERRANEAN apeló el 4 de julio de 2017, es decir, dentro del plazo legal.

14.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG)⁶, 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.

15.- 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

16.- En primer lugar, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁷ (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.

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 Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación

El plazo para la interposición del recurso es de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido o de aplicado el silencio administrativo".

⁶ TUO de la LPAG

"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".

⁷ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN



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”.

- 17.- 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.
- 18.- Asimismo, señala que en los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto a dichos daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.
- 19.- En ese sentido, en el presente procedimiento el TSC no tiene atribuciones para efectuar valoraciones o estimaciones de los daños, pero sí es competente para declarar si la Entidad Prestadora es responsable o no de los referidos daños alegados por los apelantes. 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.
- 20.- 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]

- 21.- 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.
- 22.- Al respecto, se debe de tener en cuenta 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 MEDITERRANEAN debe de probar que los daños se produjeron y que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.
- 23.- Es preciso resaltar 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 mismo. Al respecto, con un poco más de detalle, Juan Espinoza Espinoza señala que los elementos constitutivos de la responsabilidad civil (contractual o extractcontractual) son⁸:
- La imputabilidad: la capacidad que tiene el sujeto para hacerse responsable civilmente por los daños que ocasiona.
 - La ilicitud o antijuridicidad: la constatación que el daño causado no está permitido por el ordenamiento jurídico.
 - El factor de atribución: el supuesto justificante de la atribución de responsabilidad del sujeto.
 - El nexo causal: la vinculación entre el evento lesivo y el daño producido.
 - El daño, que comprende las consecuencias negativas derivadas de la lesión de un bien jurídico tutelado.
- 24.- En el presente caso, MEDITERRANEAN ha presentado su reclamo por concepto de daños indicando que como consecuencia de una supuesta deficiente prestación del servicio de embarque por parte del personal de APM el 15 de marzo de 2017, las tapas de ventilación de la bodega del Bay 42 de la nave MSC ANZU sufrieron daños.
- 25.- Al respecto, cabe señalar que mediante la versión 4 del Reglamento de Operaciones de APM, vigente al momento de ocurridos los hechos, se ha establecido un nuevo procedimiento para la presentación de reclamos por daños, tal y como se aprecia a continuación:

"Artículo 14.- El usuario podrá presentar reclamos debidamente documentados, por controversias suscitadas en la atención y facturación de los servicios de conformidad con el reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias.

Por otro lado, durante las operaciones los daños ocurridos a las naves, carga o equipos y unidades de transporte de carga deben ser reportados al Gerente de Turno en los términos establecidos del procedimiento de los anexos 1, 2 y 6 del presente reglamento, a fin de llevar a cabo las investigaciones pertinentes y de determinar las

⁸ ESPINOZA ESPINOZA, Juan "Derecho de la Responsabilidad Civil" Tercera Edición Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú



responsabilidad de acuerdo al Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de APM TERMINALS.
(...)”

[El subrayado es nuestro]

- 26.- Como puede apreciarse, el artículo 14 del Reglamento de Operaciones de APM indica que en caso se produjeran daños a la nave o equipos, estos deben de ser reportados al Gerente de Turno de APM, de acuerdo con los términos establecidos en los anexos 1, 2 y 6 del referido Reglamento, a fin de realizar las investigaciones y determinar las responsabilidades del caso.
- 27.- Sobre el particular, de la revisión de los anexos citados, se advierte que en el Anexo 1 del Reglamento de Operaciones de APM se encuentra establecido el Procedimiento para la atención de daños a la nave, dentro del cual, se han determinado las obligaciones a cargo de cada una de las partes, a efectos de que APM realice las acciones correspondientes a la determinación de responsabilidades sobre los daños reportados⁹. Así, en el numeral 5.2 del Anexo 1 del Reglamento de Operaciones de APM, se han establecido las siguientes obligaciones o responsabilidades a cargo del usuario:

"5. RESPONSABILIDADES

(...)

5.2. Usuario

- *Cuando tome conocimiento sobre cualquier daño producido a la nave, deberá coordinar con el Concesionario las medidas y acciones pertinentes.*
(...)
- *Elaborar el reporte de daños sobre el hecho ocurrido, el cual deberá ser firmado por el Capitán de la nave o su representante, el Concesionario y otros involucrados que se estime pertinente en aras de contribuir a la transparencia del proceso.*
- *El reporte de daños deberá ser presentado por el usuario por escrito o correo electrónico al Concesionario con un plazo máximo de veinticuatro (24) horas contadas desde ocurrido el hecho, no debiendo condicionar este su aceptación en ningún caso.*

El reporte de daños debe de contener lo siguiente:

- *Nombre de la Nave*
- *Fecha y Hora ocurrido del daño*
- *Descripción del daño*
- *Fotos u otro documento que acredite la ocurrencia del daño*
- *Cantidad de unidades dañadas*
- *Tipo de daño ocasionado*

⁹ Reglamento de Operaciones de APM

Anexo 01

PROCEDIMIENTO PARA LA ATENCIÓN DE DAÑOS A LA NAVE

1. OBJETO

Establecer el procedimiento para la atención de los daños producidos a la nave durante su estadía en el terminal portuario, con el fin de agilizar la capacidad de respuesta del Concesionario y subsanar dichos daños de manera inmediata, evitando y/o minimizando perjuicios operativos y económicos propios y para el usuario, sin perjuicio del derecho del usuario a presentar su reclamo ante OSITRAN.



- *En caso de algún daño a la nave, el Capitán o su representante podrá presentar la protesta respectiva a la autoridad competente cuando lo considere pertinente.
(...)"*

[El subrayado es nuestro]

- 28.- Como se observa, de acuerdo con lo establecido en el referido procedimiento, luego de tomar conocimiento de cualquier daño producido a la nave, el usuario tiene las siguientes obligaciones:
- ✓ Coordinar con APM las medidas y acciones pertinentes.
 - ✓ Elaborar y presentar el Reporte de Daños, el cual deberá de estar suscrito tanto por el Capitán de la nave o su representante, como por la Entidad Prestadora; debiendo de consignar la información referida al nombre de la nave, fecha y hora del incidente, descripción y tipo de daño y cantidad de unidades dañadas; así como adjuntar las fotografías u otro documento que acredite la ocurrencia del referido daño.
- 29.- Considerando lo expuesto, corresponde analizar si MEDITERRANEAN cumplió con efectuar las obligaciones a su cargo.
- 30.- La apelante ha presentado como medios probatorios los correos electrónicos de fecha 21 y 22 de marzo de 2017, mediante los cuales comunicó al capitán de la nave MSC ANZU los daños sufridos a las tapas de ventilación de la referida nave¹⁰.
- 31.- Sin embargo, cabe recordar que de acuerdo con el Procedimiento establecido en el Anexo 1 del Reglamento de Operaciones de APM, una vez producido el daño, el usuario tiene la obligación de presentar un Reporte de Daños por escrito o por correo electrónico a la Entidad Prestadora en un plazo máximo de veinticuatro (24) horas, debiéndose de consignar información referida al nombre de la nave, fecha y hora del incidente, descripción y tipo de daño.
- 32.- En el presente caso, se advierte que MEDITERRANEAN no cumplió con remitir comunicación alguna a APM reportándole los presuntos daños ocurridos a las tapas de ventilación de la nave MSC ANZU, puesto que los correos electrónicos de fecha 21 y 22 de marzo de 2017 fueron remitidos al capitán de la nave MSC ANZU y no a la Entidad Prestadora.
- 33.- Ahora bien, se advierte que en su escrito de reclamo, MEDITERRANEAN ha adjuntado el documento denominado "Stevedoring Damage Report"¹¹, que registra la siguiente información:

¹⁰ Ver foja 21 al 24 del expediente.

¹¹ Ver foja 2 del expediente.



STEVEDORING DAMAGE REPORT

VESSEL: MSC ANZU **DATE OF INCIDENT:** 15/03/2017

PLACE INCIDENT OCCURRED: CALLAO, PERU **REPORT NO:** 3017 **(YEAR)** 1 **(NO.)**

To: Masts: CALLAO CONTAINER TERMINAL

I hereby give notice that at about 06:30 hours on the 15th day of March 20 17 during loading / discharging * of BAY 42 HATCHCOVER my vessel sustained damage for which I hold you responsible and for which the cost of replacement and/ or repair will be billed against you. *(delete as applicable)

Damage caused by: Attempting to close hatch cover

Damage consists of: Two natural vent flaps on the skirt of the hatch cover have been damaged when loading the hatch cover. Vent flaps are heavily damaged due to which they cannot be closed shut or opened. Locking arrangement for the same are damaged.

Location of Damage: Bay 42 Port side hatch cover

34.- Como se observa, en el referido documento se consignó la información referida al nombre de la nave (MSC ANZU), fecha y hora de ocurrencia del daño alegado (15 de marzo de 2017 a las 06:30 horas), la unidad dañada (Bay 42). Asimismo, se consignó el tipo y descripción del daño ocasionado, al indicarse que este se produjo en dos aletas de ventilación de la nave al momento de intentar cerrarse la tapa de la bodega, lo que generó que estas no pueda abrirse o cerrarse con normalidad²².

35.- Adicionalmente, del documento se observa que consta un sello 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"²³.

²² "Two natural vent flaps on the skirt of the hatch cover have been damaged when loading the hatch cover. Vent flaps are heavily damaged due to which they cannot be closed shut or opened. Locking arrangement for the same are damaged".

²³ Traducción libre: "Without prejudice or any admission as to liability, damage or otherwise, and for receipt only"



- 36.- Sobre el particular, cabe recordar que de acuerdo con lo establecido por el numeral 5.2 del Anexo 1 del Reglamento de Operaciones de APM, el Reporte de Daños que debe elaborar y presentar el usuario debe de estar suscrito tanto por el Capitán de la nave o su representante, como por la Entidad Prestadora; debiendo de consignarse la información referida al nombre de la nave, fecha y hora del incidente, descripción y tipo de daño.
- 37.- Sin embargo, si bien del documento se advierte que consta un sello de APM (de cuyo texto se desprende que fue colocado en señal de recepción más no de aceptación del daño); dicho documento no registra fecha cierta de su emisión, ni de su recepción por APM que demuestre que fue presentado oportunamente, esto es, dentro de las 24 horas de ocurridos los hechos.
- 38.- En ese sentido, el documento denominado "Stevedoring Damage Report" tampoco acredita que MEDITERRANEAN cumplió con presentar ante APM el respectivo Reporte de Daños con toda la información requerida, dentro del plazo máximo de veinticuatro (24) horas, tal y como lo establece el Anexo 1 del Reglamento de Operaciones de APM, a efectos de realizar las investigaciones del caso y determinar las responsabilidades sobre los hechos reportados.
- 39.- Cabe señalar que en el expediente administrativo no existe medio probatorio alguno que acredite que los alegados daños a las tapas de ventilación de la nave MSC ANZU hubieran ocurrido durante las operaciones a cargo de APM y que, por tanto, resultaran de su responsabilidad. En efecto, en cuanto a las fotografías adjuntadas por MEDITERRANEAN¹⁴, estas no acreditan que los daños alegados hubieran sido ocasionados por personal de APM durante la prestación de sus servicios.
- 40.- Al respecto, cabe recordar lo estipulado en el artículo 196 del Código Procesal Civil¹⁵ (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 hechos, así como el artículo 200 del CPC¹⁶ que dispone que en los casos en que no se hayan probado los hechos que sustentan la pretensión de lo requerido, los mismos serán declarados infundados.
- 41.- En tal sentido, en la medida que no se ha demostrado que los alegados daños a las tapas de ventilación de la nave MSC ANZU hubieran ocurrido en el Terminal Portuario y fueran atribuibles a APM, no corresponde declarar responsable a dicha Entidad Prestadora de los daños imputados.

¹⁴ Ver folio 3 del expediente

¹⁵ Código Procesal Civil
(...)
Carga de la prueba.-

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.

¹⁶ Código Procesal Civil
(...)
Improbanza de la pretensión.-

Artículo 200.- Si no se prueban los hechos que sustentan la pretensión, la demanda será declarada infundada.



En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN¹⁷;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0140-2017, que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C.** contra **APM TERMINALS CALLAO S.A.** respecto a los presuntos daños ocasionados a las tapas de ventilación de la bodega del Bay 42 de la nave **MSC ANZU**, durante las operaciones a cargo de dicha Entidad Prestadora.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C.** contra **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**

¹⁷ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias 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;
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.
(...)"