



EXPEDIENTE : 153-2018-TSC-OSITRAN

APELANTE : MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.C.

ENTIDAD PRESTADORA : TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.

ACTO APELADO : Resolución N° 013-2018-GAF

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 22 de julio de 2019

SUMILLA: CONFIRMAR la decisión de primera instancia que desestimó el reclamo formulado por el usuario, al no haberse acreditado con ningún medio probatorio la responsabilidad respecto de los alegados daños a la carga del apelante hayan ocurrido por algún defecto en el servicio atribuible a la Entidad Prestadora.

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.C. (en lo sucesivo, MSC o la apelante) contra la decisión contenida en la Resolución N° 013-2018-GAF, emitida por TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A. (en adelante, TPE o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:**I.- ANTECEDENTES:**

1. Con fecha 3 de mayo de 2018, MSC presentó reclamo ante TPE mediante el cual le imputó responsabilidad por los daños ocasionados a su carga consistente en limones (en adelante, la carga) que era transportada en el contenedores reefer¹ N° CXRU1408116, señalando lo siguiente:
 - i.- El 19 y 20 de enero de 2018, se llevó a cabo una inspección conjunta, en la que se observó que la carga se encontraba demasiado madura como para ser comercializada, ello debido a que el contenedor N° CXRU1408116 no se encontraba en condiciones adecuadas.

¹ "Contenedor Reefer": (contenedor refrigerado) es un tipo de contenedor intermodal equipado con un motor refrigerador que permite el transporte de mercancías sensibles a la temperatura, como frutas, verduras, lácteos, carnes, chocolate, vino, productos farmacéuticos, productos químicos, etc. Véase esta definición en: <http://www.tibagroup.com/es/transporte-maritimo-contenedor-reefer>.



- ii.- Señaló que el monto de los daños y costos incurridos ascendía a US\$ 23 893,73 (veintitrés mil ochocientos noventa y tres con 73/100 dólares americanos) y US\$ 339,73 (trescientos treinta y nueve con 73/100 dólares americanos), correspondiendo este último, al concepto de la inspección que se realizó en el puerto de destino (Puerto de Balboa) a consecuencia del mal funcionamiento del contenedor N° CXRU1408116.
- iii.- Finalmente, precisó que fue comunicada de que el referido contenedor presentaba problemas en su funcionamiento y a pesar de ello fue embarcado.
2. Mediante Resolución N° 013-2018-GAF, notificada el 11 junio de 2018 TPE declaró infundado el reclamo de MSC por los siguientes argumentos:
- i.- El contenedor N° CXRU1408116 ingresó al Terminal Portuario apagado el día 10 de enero de 2018 a las 04:00 horas, luego de lo cual se procedió a conectarlo observándose que la temperatura se encontraba por encima del *set point*² (valor de temperatura fijada) reportado, consecuencia de lo cual comunicó a la línea naviera que dicha unidad se encontraba fuera de rango.
- ii.- A horas de la tarde la Aduana Marítima solicitó se posicione el contenedor en la zona de reconocimiento físico no intrusivo, procediéndose a colocar dicha unidad en la citada área para el cumplimiento de la diligencia correspondiente, ocurriendo que al término de la misma se procedió a trasladar la unidad a la zona de carga.
- iii.- El contenedor N° CXRU1408116 fue embarcado el 11 de enero de 2018, no presentándose ninguna alarma, observándose que la temperatura de dicha unidad poco a poco iba descendiendo hacia la temperatura de seteo.
- iv.- Cuando la unidad retornó a Paíta, la línea naviera solicitó se extraiga el registro del sistema de la misma, evidenciándose lo siguiente:
- El 09/01/18-14:55 GMT-La unidad fue seteada en el depot que lo asignó
15:58 GMT-Se apaga la unidad
 - El 10/01/18- 05:23 GMT-Se enciende la unidad
05:31 GMT-Se apaga la unidad
08:32 GMT-Se enciende la unidad
08:44 GMT-Se apaga la unidad
09:02 GMT-Se enciende la unidad (hora en que la unidad es encendida por el personal de TPE, correspondiendo a las 04:02 hora local).
 - El 11/01/18-23:50 GMT-Contenedor es encendido a bordo por personal de TPE.
Lectura de parámetros suministro 21.4 °C retornó a 19.4 °C

² El *Set Point* es el valor de la temperatura al cual se desea que el controlador active su señal principal de control, cuando el sensor presente dicho valor de temperatura fijado: Definición vista en: https://www.jmi.com.mx/productos_instrumentacion/Guia_control_autonics_TC.pdf



Lectura media hora después suministro 15.5° C retornó 12.5°C.

- v.- De acuerdo con el ticket de balanza, el camión ingresó el día 10 de enero de 2018 a las 03:51 horas (08:51 GMT), siendo el vencimiento para dicho ingreso el 10 de enero a las 05:00 horas
3. Con fecha 2 de julio de 2018, MSC interpuso un recurso de apelación contra la Resolución N° 013-2018-GAF, reiterando los argumentos esgrimidos en su escrito de reclamo y agregando que TPE no cumplió con los procedimientos de servicios de contenedores reefer full, pues no se realizó un constante cuidado y monitoreo de temperatura de su contenedor y nunca se les informó que la temperatura no se mantuvo a 8°C, lo que no permitió que dicho contenedor fuera atendido y se evitaran así los daños incurridos.
4. El 4 de julio de 2018, TPE elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo.
5. El 11 de julio de 2019 se realizó la vista de la causa, quedando la causa a voto.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

6. Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de TPE.
- ii.- Determinar la responsabilidad de TPE en los hechos alegados por el MSC.

III.- ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN EN DISCUSIÓN:

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

7. De conformidad con el artículo 23 del Reglamento de Reclamos de TPE³, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)⁴, el plazo que tiene el

³ Reglamento Reclamos de Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

"23.-Recurso de Apelación

El recurso de apelación se interpone contra la resolución emitida por la Entidad Prestadora mediante la cual se resolvió el reclamo o el Recurso de Reconsideración.

Se interpone ante la Gerencia de Administración y Finanzas en un plazo máximo de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido.

(...)"

⁴ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN



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.

8. Al respecto, de la revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:

i.- La Resolución N° 013-2018-GAF fue notificada a MSC el 11 de junio de 2018.

ii.- El plazo máximo que MSC tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 2 de julio de 2018.

iii.- MSC apeló con fecha 2 de julio de 2018, es decir dentro del plazo legal.

9. Asimismo, como se evidencia del recurso de apelación, este se fundamenta en cuestiones de puro derecho, así como una diferente interpretación de las pruebas producidas, cumpliéndose con lo dispuesto en el artículo el artículo 220 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG) ⁵.

10. Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de 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

11. ~~Antes de empezar con la evaluación correspondiente, es importante señalar que de acuerdo con el segundo párrafo del literal j), del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en lo sucesivo, RUITUP), en los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto de los daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente por la vía judicial, arbitral o por mutuo acuerdo⁶.~~

"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".

⁵ TUO de la LPAG

"Artículo 220.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".

⁶ Reglamento de Usuarios de Terminales Portuarios y Aeroportuarios aprobado por la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.

" Artículo 7.- De los Derechos del Usuario

(...)

j) Al derecho a la reparación de daños

(...)

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 mutuo acuerdo".



12. MSC sostiene que TPE es responsable por los daños a su carga, manifestando que a consecuencia de una deficiencia en los servicios brindados por la Entidad Prestadora no habría cumplido con suministrar de manera continua el servicio de energía a su contenedor reefer N° CRXU1408116; lo que habría originado que la carga contenida en él, haya devenido en no apta para su comercialización de acuerdo con el reconocimiento físico que se hizo dentro del Terminal Portuario.
13. Por su parte, TPE manifestó que si bien presentaron observaciones al momento de recibir el contenedor, vinculadas a la temperatura del mismo, esto no solo fue informado la línea naviera, sino que durante la estancia del contenedor en el Terminal Portuario hasta su embarque no se presentaron inconvenientes debido a que monitorearon los niveles de temperatura que iba registrando.
14. Como se indicó, el RUITUP establece que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados, es un derecho reconocido de estos y una obligación de la Entidad Prestadora. No obstante, a fin de definir y establecer la responsabilidad en los daños alegados corresponde remitirnos a las reglas establecidas en el Código Civil.
15. Sobre el particular, 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"*. Por lo tanto, en el presente caso, previamente a la evaluación de la responsabilidad de la Entidad Prestadora en la generación de los daños, MSC debe probar que tales daños efectivamente se produjeron.
16. Ahora bien, es preciso recalcar que en el presente caso no podría haber inversión de la carga de la prueba, pues MSC se encontraba en mejor posición de acreditar los daños a la carga, más aun, si se tiene en cuenta que se trata de un producto que habría llegado en malas condiciones a un puerto, en este caso el Puerto de Balboa de Panamá, en el que no opera TPE
17. Siendo esto así, de los documentos que integran el expediente de la referencia, se aprecia que MSC no ha adjuntado medios probatorios que acrediten fehacientemente los daños alegados, esto es, que efectivamente se hayan producido.
18. Asimismo, tampoco existen elementos de convicción suficientes que demuestren algún incumplimiento de parte de la Entidad Prestadora sobre los servicios a contenedores reefer que brinda en el Terminal Portuario o que las labores de monitoreo que se venían realizando sobre el contenedor reefer N° CRXU1408116, fueran las causantes de que la carga haya sufrido los daños alegados.



19. Por otro lado, también se debe de tener en cuenta que MSC no ha refutado las conclusiones señaladas por TPE en su Resolución N° 013-2018-GAF, referidas a que el contenedor ingresó apagado al puerto, así como que al recibir dicha unidad, los niveles de temperatura estaban por debajo del nivel reportado y que ello fue comunicado a la línea naviera. Por otro lado, tampoco cuestionó los controles realizados al contenedor reefer N° CRXU1408116.
20. En este último punto, resulta importante acotar que no habiéndose verificado que la línea naviera haya realizado observación alguna respecto a la información proporcionada por TPE, se desprende que consideró que no existía inconveniente alguno para su traslado.
21. En efecto, la línea naviera podría haber realizado las gestiones necesarias en el momento en que los hechos fueron informados tanto ante la Entidad Prestadora como con el consignatario de la carga, máxime si con la entrega del contenedor automáticamente este asumía la responsabilidad de la carga durante el traslado al puerto de destino.
22. Ahora bien, cabe 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.
23. En efecto, para determinar la responsabilidad de los daños a un bien jurídico, se debe de observar que se configuren el nexo causal y el daño mismo; sin embargo, en el presente caso, ni el nexo causal que pruebe la vinculación de los hechos alegados, ni los daños mismos, han sido efectivamente acreditados.
24. En esa misma línea, el numeral 173.2 del artículo 173 del TUO de la LPAG) señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones⁷.
25. De acuerdo con lo expuesto precedentemente, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 1331 del Código Civil y el artículo 173 del TUO de LPAG, al no acreditarse el nexo causal entre los daños alegados ni el daño mismo manifestado por la apelante; corresponde desestimar el reclamo presentado.

⁷ TUO de la LPAG

"Artículo 173.- Carga de la prueba

(...)

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



En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN⁸;

SE RESUELVE:

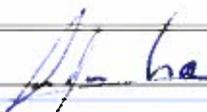
PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución N° 013-2018-GAF emitida por TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A. que declaró INFUNDADO el reclamo presentado por MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.C, respecto de los alegados daños a la carga contenida en el contenedor reefer N° CRXU1408116, al no haberse acreditado que haya ocurrido por algún defecto atribuible a la Entidad Prestadora.

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

TERCERO.- NOTIFICAR al señor MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.C. y a TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA 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, Roxana María Irma Barrantes Cáceres y Francisco Javier Coronado Saleh.


ANA MARÍA GRANDA BECERRA
Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN

⁸ **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:

- 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".