

**EXPEDIENTE N°** : 055-2021-TSC-OSITRÁN

**APELANTE** : TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A.

**ENTIDAD PRESTADORA** : DP WORLD CALLAO S.R.L.

**ACTO APELADO** : Decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.033.2021 emitida en el Expediente N° 003-2021-RCL/DPWC

### RESOLUCIÓN N° 00063-2024-TSC-OSITRÁN

Lima, 22 de febrero 2024

**SUMILLA:** *Corresponde revocar la resolución de primera instancia que declaró infundado el reclamo presentado, al verificarse que los daños reclamados por el usuario se generaron durante la prestación de un servicio brindado por la Entidad Prestadora.*

#### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A. (en adelante, TRANSTOTAL) contra la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.033.2021 emitida en el expediente N° 003-2021-RCL/DPWC por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DP WORLD).

Se cumple con precisar que, desde el 21 de septiembre de 2021 hasta el 7 de octubre de 2023, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante TSC) no ha contado con el quórum mínimo de tres (3) miembros que establece la normativa vigente para celebrar sesiones y, consiguientemente, para resolver los reclamos y controversias presentados por los usuarios en segunda instancia administrativa. Al respecto, el quórum del TSC se reconstituyó con la designación de dos (2) miembros mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2023-CD-OSITRÁN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

#### CONSIDERANDO:

##### I.- ANTECEDENTES:

1. El 21 de enero de 2021, TRANSTOTAL presentó un reclamo ante DP WORLD imputándole responsabilidad por los presuntos daños al contenedor WHSU2306660 durante las operaciones de descarga de la nave KOTA CANTIK, señalando lo siguiente:
  - i. El 4 de diciembre de 2020, la nave KOTA CANTIK arribó al terminal portuario de DP WORLD transportando el contenedor WHSU2306660.
  - ii. Mediante correo electrónico del 7 de diciembre de 2020, DP WORLD les informó que durante las labores de descarga ocurrió un incidente con el contenedor WHSU2306660 ocasionando la pérdida total del referido contenedor, tal como se muestra en las siguientes imágenes:

**IMAGEN 01: contenedor WHSU2306660**

*Panel of right side distorted (bulged out) due to heavy dent on the roof, affecting also the top side rail.*



*Cargo (top side) was not affected by the structural damage from container*

*Fuente: Información extraída de la documentación que obra en el expediente administrativo.*

- iii. De acuerdo con el correo electrónico enviado por DP WORLD el 7 de diciembre de 2020 y el Reporte de Inspección de fecha 9 de diciembre de 2020, se determinó que el daño al contenedor WHSU2306660 fue producto de una indebida manipulación por parte del personal de DP WORLD.
  - iv. En ese sentido, solicitó a DP WORLD cumpla con asumir el costo del daño que asciende a US\$ 3,106.00 (tres mil ciento seis con 00/100 dólares americanos).
2. A través de la Carta DALC.DPWC.018.2021 notificada el 3 de febrero de 2021, DP WORLD comunicó a TRANSTOTAL que procedía ampliar el plazo de emisión de respuesta al reclamo, atendiendo a su complejidad, amparándose en lo dispuesto en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, el Reglamento de Reclamos del DP WORLD) y en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRÁN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRÁN)
  3. Mediante Carta DALC.DPWC.033.2021, notificada el 22 de febrero de 2021, DP WORLD declaró infundado el reclamo presentado por TRANSTOTAL, señalando lo siguiente:
    - i. Durante las operaciones de descarga de la nave KOTA CANTIK, el contenedor PCIU8994395 quedó enganchado con el contenedor PCIU1752297 debido a la presencia de *twistlocks*<sup>1</sup> de cubierta entre ambos contenedores, lo que ocasionó que los citados *twistlocks* se rompieran provocando la caída del contenedor PCIU1752297

<sup>1</sup> **Twistlocks:** Cierres de elevación y seguridad para engranar con los vértices de los contenedores, y los cuales se accionan manual o remotamente para controlar su rotación. (<https://www.barcon.cl/termino-y-definiciones/>)

al fondo de la bodega del barco, el cual impactó sobre el contenedor WHSU2306660 de propiedad de TRANSTOTAL ocasionando los daños alegados.

- ii. Según el documento “*Final Report 207/INT/020*” la causa que originó el accidente fue la presencia de los dos (2) *twistlocks* que engancharon los contenedores PCIU8994395 y PCIU1752297, los cuales debieron ser usados únicamente en zona de cubierta y no en zona de bodega. En ese sentido, determinó que la indebida estiba en el puerto de origen provocó los daños en el contenedor materia de reclamo.
  - iii. DP WORLD no fue informado oportunamente acerca de la existencia de *twistlocks* de cubierta en zona de bodega, siendo materialmente imposible advertir su presencia debido a que en la zona de bodega no se cuenta con visibilidad.
  - iv. En consecuencia, la maniobra de descarga de los contenedores se efectuó acorde a sus procedimientos, por lo que no resulta responsable de los daños ocasionados al contenedor WHSU2306660 materia de reclamo.
4. El 5 de marzo de 2021, TRANSTOTAL interpuso recurso de apelación contra la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.033.2021, reiterando lo señalado en su reclamo, y agregando lo siguiente:
- i. De acuerdo con el artículo 5.3.1 del Reglamento de Operaciones de DP WORLD, es responsabilidad de DP WORLD determinar la existencia de *twistlocks*, motivo por el cual correspondía a DP WORLD realizar las acciones necesarias para el correcto desembarque del contenedor a fin de no causar daño alguno.
  - ii. Los daños al contenedor WHSU2306660 fueron ocasionados debido a una mala desestiba de la nave KOTA CANTIK por parte del personal de DP WORLD. En tal sentido, DP WORLD debe asumir su responsabilidad y resarcir el monto correspondiente al valor del referido contenedor.
  - iii. Finalmente, precisó que el contenedor WHSU2306660 arribó al terminal portuario en buenas condiciones, generándose los daños durante las operaciones de descarga a cargo de DP WORLD.
5. El 22 de marzo de 2021, DP WORLD elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRÁN (en adelante, TSC) el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, precisando lo siguiente:
- i. Los *twistlocks* manuales a los que hace referencia el artículo 5.3.1 del Reglamento de Operaciones de DP WORLD, son aquellos ubicados en zona de cubierta; por lo tanto, el procedimiento de liberación de *twistlocks* al que hace referencia dicho reglamento corresponde a actividades realizadas únicamente en dicha zona y no en bodega.
  - ii. En zona de bodega se utilizan *twistlock* de bodega, que son conos de posicionamiento que evitan que los contenedores se muevan y no necesitan de apertura. Siendo ello así, no era obligación de DP WORLD inspeccionar o liberar *twistlocks* en esta zona.
  - iii. El error de utilizar *twistlocks* de cubierta en zona de bodega no es responsabilidad de la DP WORLD sino del puerto de origen.
  - iv. El Reporte de Inspección de fecha 9 de diciembre de 2020 presentado por TRANSTOTAL, únicamente constata la existencia de daños al contenedor WHSU2306660, más no las causas que originaron el accidente.

v. Finalmente, en el documento denominado “*Final Report 207/INT/020*” se determinó con exactitud que fue la presencia de dos (2) *twistlocks* enganchados en los contenedores PCIU8994395 y PCIU1752297 en zona de bodega lo que provocó el daño alegado, hecho que no resulta imputable a DP WORLD.

6. El 13 de febrero de 2024, se realizó la audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.
7. El 15 de febrero de 2024, TRANSTOTAL presentó su escrito de alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento.

## II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

8. Las cuestiones en discusión son las siguientes:
- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de DP WORLD.
  - Determinar si DP WORLD es responsable por los daños alegados por TRANSTOTAL.

## III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

9. La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TRANSTOTAL imputa a DP WORLD por los presuntos daños ocasionados al contenedor WHSU2306660 durante las operaciones de descarga de la nave KOTA CANTIK; situación prevista como supuesto de reclamo por daños en el numeral 6.4 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>2</sup> y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN<sup>3</sup>; por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>4</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
10. De conformidad con el literal b) del artículo 26 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>5</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN, el

<sup>2</sup> Reglamento de Reclamos de DP WORLD

“6. *Materia de Reclamos*  
(...)”

6.4. *Daños o pérdidas en perjuicio de los USUARIOS provocados por negligencia, incompetencia o dolo de DP WORLD CALLAO, sus funcionarios o dependientes, de acuerdo con los montos que serán establecidos por el Consejo Directivo de OSITRÁN.*”.

<sup>3</sup> Reglamento de Reclamos del OSITRÁN

“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 (...).*”.

<sup>4</sup> Reglamento de Reclamos del OSITRÁN

“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.*”.

<sup>5</sup> Reglamento de Reclamos de DP WORLD



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.

11. Al respecto, de una revisión del expediente se advierte lo siguiente:
  - i. La Carta DALC.DPWC.033.2021 fue notificada a TRANSTOTAL el 22 de febrero de 2021.
  - ii. El plazo máximo que tuvo TRANSTOTAL para interponer su recurso de apelación venció el 15 de marzo de 2021.
  - iii. TRANSTOTAL apeló con fecha 5 de marzo de 2021, es decir, dentro del plazo legal.
12. Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y valoración de los hechos, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)<sup>6</sup>.
13. 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

#### Sobre las obligaciones y prerrogativas de la Entidad Prestadora

14. De acuerdo con el artículo 8.14 del Contrato de Concesión que DP WORLD suscribió con el Estado Peruano<sup>7</sup>, deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite el Servicio Estándar, el cual incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo la descarga de la nave, procedimiento que concluye con el retiro del contenedor por el usuario. En efecto, el referido artículo 8.14 señala lo siguiente:

#### **“ALCANCES DEL SERVICIO**

##### **SERVICIO ESTÁNDAR**

*8.14. Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO presta obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que un contenedor ingresa al Terminal hasta que la Nave en la que se embarque el contenedor sea*

---

#### **“Artículo 26° : Medios impugnatorios:**

(...)

b.- Recurso de Apelación

*Contra la resolución emitida por DP WORLD CALLAO que resolvió el reclamo o recurso de reconsideración, procede la interposición de recurso de apelación.*

*El recurso de apelación deberá interponerse ante DP WORLD CALLAO dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución.*

(...)”.

<sup>6</sup> **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.”*

<sup>7</sup> Contrato suscrito el 24 de julio de 2006.

desamarrada para zarpar. **En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro del contenedor por el Usuario.** En ambos casos, incluye una permanencia del contenedor en el Terminal hasta de cuarenta y ocho (48) horas libres de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que el contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque. Los Servicios Estándar se dividen en:

- a. Servicios en función a la Nave
- b. Servicios en función a la Carga

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

a. **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE: (...)**

b. **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:** Comprende los servicios de descarga y/o embarque del contenedor, mediante el uso de la grúa pórtico del Muelle, así como la utilización de la infraestructura del Terminal. La Tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:

- i) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- ii) El servicio de manipuleo- en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque; y,
- iii) El servicio de pesaje.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

15. Cabe señalar que dicha obligación no solo se limita a brindar el servicio de descarga de mercancías sino que implica que dicho servicio sea prestado cumpliendo con las especificaciones de calidad establecidas en el Contrato de Concesión y el marco legal vigente, es decir, realizar todos los actos necesarios desde la descarga de la mercadería hasta su salida del terminal portuario, lo que resulta concordante con lo previsto en el artículo 11 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, que dispone:

**"Artículo 11.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora**

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora las siguientes:

(...)

- a) Prestar servicios con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los respectivos contratos de concesión y, de ser el caso, en el marco legal vigente y disposiciones del OSITRÁN."

[El subrayado es nuestro]

16. Por otro lado, en virtud del Contrato de Concesión, DP WORLD tiene entre sus prerrogativas adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del terminal portuario, entre las que se encuentra la facultad de emitir sus políticas comerciales y operativas, ostentando la explotación exclusiva de los bienes y servicios de la Infraestructura Portuaria:

“2.5. El CONCEDENTE y la APN declaran y reconocen expresamente que la entrega en Concesión para el diseño, Construcción, financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, se encuentra dentro de los alcances de lo dispuesto en los Artículos 10.3 y 11.3 de la LSPN, y, en consecuencia, se le reconoce al CONCESIONARIO el derecho a la Ejecución y/o Prestación Exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur, el mismo que califica como infraestructura portuaria nueva.”.

“8.1. La Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO recuperará su inversión en las Obras, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a mantener la operatividad de dicha Infraestructura Portuaria y prestar los Servicios a los Usuarios dentro de los estándares especificados en el Expediente Técnico y en los anexos del Contrato.

El CONCESIONARIO tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho comprende la libertad del CONCESIONARIO en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

#### “REGLAMENTOS INTERNOS

8.9. El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de doce (12) meses contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, el proyecto del procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRÁN.

Asimismo el CONCESIONARIO deberá presentar a los doce (12) meses contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, para la aprobación de la APN los siguientes documentos:

- a) Reglamento Operativo.
- b) Reglamento de seguridad, control y vigilancia del Terminal.
- c) Reglamento de prevención de accidentes y prácticas de seguridad para la operación del Terminal”.

[El subrayado es nuestro]

“5.4. El CONCESIONARIO tendrá la Explotación exclusiva de los Bienes de la Concesión, que comprende la prestación exclusiva de los Servicios, el diseño y la ejecución de la Infraestructura Portuaria, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables”.

[El subrayado es nuestro]

17. En atención a ello, se desprende que DP WORLD no solo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios, sino también como la administradora del terminal portuario, quedando facultada a establecer distintos procedimientos para la correcta atención de los servicios que son ofrecidos a los usuarios. Dichos procedimientos se encuentran regulados

en el Reglamento de Operaciones de DP WORLD, documento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional.

18. En tal sentido, en la medida que DP WORLD tiene la obligación de realizar todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo la descarga de mercancías y detenta la potestad de adoptar todas las decisiones que considere convenientes para el adecuado funcionamiento del terminal portuario. En efecto, dicha responsabilidad se encuentra establecida en el numeral 8.1 del Contrato de Concesión:

*“8.1 (...)*

*Es deber del CONCESIONARIO, dentro de los límites del Contrato, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la operación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur o de los contratistas que el CONCESIONARIO decida contratar”.*

[El subrayado es nuestro]

19. Siendo ello así, resulta evidente que la Entidad Prestadora responde frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias, lo que incluye responder por la calidad de sus servicios y la integridad de las mercancías de los usuarios durante el desarrollo de dichas actividades

#### **Respecto a la probanza de los daños**

20. Sobre este extremo, es importante recalcar que el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, Reglamento de Usuarios) aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRÁN, establece lo siguiente:

#### ***“Artículo 7.- Derechos del Usuario.-***

*Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen los siguientes derechos:*

*(...)*

#### ***j) A la reparación de daños.***

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

*Los usuarios tienen derecho a solicitar la determinación de la responsabilidad de los daños o pérdidas conforme con el marco jurídico vigente, a través de las vías que estimen convenientes, entre ellas el procedimiento de reclamo, u otras. Luego de establecida dicha responsabilidad el Usuario podrá solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por acuerdo entre las partes, según lo pactado.*

21. 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, toda vez que tiene el deber de guardar diligencia debida con la mercadería que manipule dentro del terminal portuario.
22. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, corresponde remitirnos a las reglas establecidas en el Código Civil.
23. 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 inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, **en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.***

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

[El subrayado y resaltado es nuestro]

24. Conforme se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por 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.
25. En este punto es importante considerar que el artículo 1331 del Código Civil prescribe que “la prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inejecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso”. En tal sentido, en el presente caso, TRANSTOTAL, a efectos de determinar que DP WORLD 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.
26. En esa misma línea, el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG<sup>8</sup> señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

#### **Sobre los daños alegados por TRANSTOTAL**

27. En el presente caso, TRANSTOTAL presentó su reclamo contra DP WORLD, imputándole responsabilidad por los daños ocurridos al contenedor WHSU2306660, alegando que estos fueron ocasionados durante las operaciones de descarga de la nave KOTA CANTIK.
28. Por su parte, DP WORLD señaló que de acuerdo con el documento denominado *“Final Report 207/INT/020”* el accidente se produjo por la presencia de dos (2) *twistlocks* que se encontraban enganchados en los contenedores PCIU8994395 y PCIU1752297. Debido a ello, cuando se ejecutó la descarga de uno de los contenedores (PCIU1752297), este cayó al fondo de la bodega, impactando sobre la unidad WHSU2306660, ocasionando los daños alegados por TRANSTOTAL.
29. Agregó que DP WORLD no fue informado oportunamente acerca de la existencia de los citados *twistlocks* de cubierta en zona de bodega, siendo materialmente imposible advertir su presencia debido a que en la bodega no se cuenta con visibilidad, motivo por el cual no resulta responsable de los daños al contenedor WHSU2306660.
30. De lo mencionado precedentemente se advierte que ambas partes han coincidido en señalar que el contenedor WHSU2306660 sufrió daños durante las operaciones de descarga de la nave KOTA CANTIK. En tal sentido, se advierte que no existe controversia sobre la existencia

<sup>8</sup> **TUO de la LPAG**

Artículo 173.- Carga de la prueba

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

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.

de los daños; consecuentemente, en el presente procedimiento, el Tribunal determinará la responsabilidad por los referidos daños, sobre la base de los medios probatorios presentados y la normativa vigente aplicable.

31. Al respecto, cabe recordar que el numeral 8.14 del Contrato de Concesión suscrito entre DP WORLD y el Estado Peruano, establece que el servicio estándar respecto de carga contenedorizada comprende lo siguiente:

**“SERVICIO ESTÁNDAR**

8.14. Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO presta obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que un contenedor ingresa al Terminal hasta que la Nave en la que se embarque el contenedor sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro del contenedor por el Usuario.

(...)

c. **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:** Comprende los servicios de descarga y/o embarque del contenedor, mediante el uso de la grúa pórtico del Muelle, así como la utilización de la infraestructura del Terminal. La Tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:

- i) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque. ii) El servicio de manipuleo- en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque; y, iii) El servicio de pesaje.

[El subrayado es nuestro]

32. Como se puede apreciar, el servicio estándar de descarga prestado por DP WORLD a sus usuarios incluye actividades que inician con la desestiba de los contenedores y finalizan con el carguío del contenedor al medio de transporte que designe el usuario para su retiro.
33. Ahora bien, según DP WORLD los daños al contenedor WHSU2306660 ocurrieron por el uso indebido de *twistlocks* de cubierta en la zona de bodega, lo que provocó que otro contenedor (PCIU1752297) cayera encima del contenedor de TRANSTOTAL. Asimismo, indicó que al no haber sido informado acerca de la existencia de los referidos *twistlocks* les resultó materialmente imposible advertir su presencia.
34. Cabe mencionar que, a fin de deslindar responsabilidad, DP WORLD presentó el documento denominado “*Final Report 207/INT/020*” emitido el 10 de enero de 2021 por la empresa de inspección marítima Skandinavian Agency Services S.A.C, donde, si bien se precisa que el daño ocurrió por una presunta negligencia en el puerto de origen<sup>9</sup>, también se consignó la siguiente observación:

*“5.4.2 According to the Safety Working Load of gantry crane #QC04, the cargo is allowed to lift up to 50T in single mode. The weight of 1x20’ PCIU 1752297 was no*

<sup>9</sup> “5.6 Therefore, we can reasonably state that neither Stevedoring Company nor Messrs. DP World, as terminal, are liable to the damages that could have arisen by the negligence that occurred during the loading operations at the loading port when they left twist locks which was unnoticed by vessel staff and stevedores at the loading port. Hence, we can reasonably state that Owners, Charterers, Master of the vessel and his crew, personnel of the loading terminal should be liable for the falling of 1x20’ PCIU 1752297 and all the consequences arisen from it.”

“5.6 Por lo tanto, podemos afirmar razonablemente que ni la Empresa Estibadora ni los señores DP World, como terminal, son responsables de los daños y perjuicios que pudieran surgir por la negligencia ocurrida durante las operaciones de carga en el puerto de carga al dejar cerraduras de torsión que pasaron desapercibidas por el personal del buque y los estibadores en el puerto de carga. Por lo tanto, podemos afirmar razonablemente que los Armadores, Fletadores, Capitán de la embarcación y su tripulación, personal de la terminal de carga, deben ser responsables de la caída del 1x20’ PCIU 1752297 y de todas las consecuencias que de ella se deriven”.

*more than 6MT and 1x40'PCIU 8994395 was no more than 16MT, then the total weight lifted by the crane at the time of the incident was approximately 22MT; which was well below the 50 tons allow as the Safety Working Load of gantry crane. Consequently, the crane operator found the situation normal according to the crane panel".*

*"5.4.2 De acuerdo con la Carga de Trabajo Seguro de la grúa pórtico #QC04, la carga que puede levantar es hasta 50T en modo simple. El peso de 1x20'PCIU 1752297 no superaba las 6MT y 1x40'PCIU 8994395 no superaba las 16MT, entonces el peso total levantado por la grúa al momento del incidente fue de aproximadamente 22MT; que estaba muy por debajo de las 50 toneladas permitidas como Carga de Trabajo Seguro de la grúa pórtico. En consecuencia, el operador de la grúa encontró la situación normal según el panel de la grúa"<sup>10</sup>.*

[El subrayado es nuestro]

35. De lo mencionado precedentemente, se desprende que el personal de DP WORLD sí tenía conocimiento que estaba descargando los contenedores PCIU8994395 y PCIU1752297 de manera conjunta, procediendo a verificar únicamente que el peso de estos no excediese el tope máximo permitido (50 toneladas).
36. Siendo ello así, correspondía a DP WORLD tomar todas las medidas de seguridad necesarias a fin de garantizar que toda la actividad de descarga de los contenedores, incluyendo el contenedor WHSU2306660 materia de reclamo, se realizara adecuadamente hasta su retiro de las instalaciones del terminal portuario.
37. En atención a lo expuesto, los riesgos de administrar un puerto deben de ser asumidos por quien se encuentra a cargo de las operaciones portuarias, las cuales conforman el giro del negocio de operar la infraestructura, en este caso, DP WORLD.
38. Ciertamente, cabe recordar que si bien el Contrato de Concesión establece que DP WORLD tiene el derecho de exclusividad en la explotación del terminal portuario, como contrapartida asume el riesgo de la operación frente a los usuarios respecto de los servicios que presta.
39. Bajo esta premisa, DP WORLD se encontraba en mejor posición de poder prever a un menor costo las posibles contingencias que podrían presentarse en el terminal portuario, pues se entiende que cuenta con la experiencia y conocimiento necesario en lo que respecta a la administración y explotación de puertos, lo que constituye la actividad a la cual se dedica y la cual se comprometió a realizar en el Contrato de Concesión. Por ello, DP WORLD resulta responsable de los daños que pudiese sufrir el contenedor de TRANSTOTAL durante las operaciones de descarga hasta que este sea cargado en el transporte designado para su retiro del terminal portuario.
40. Consecuentemente, en el presente caso, se verifica que DP WORLD no consideró las medidas de seguridad necesarias a fin evitar el riesgo de desencadenar algún tipo de daño que pudiese afectar las operaciones de descarga del contenedor WHSU2306660, toda vez que se limitó a constatar que el peso de los contenedores PCIU8994395 y PCIU1752297 no excedieran el tope máximo para que la grúa con la que se maniobró los citados contenedores pueda ejecutar su descarga.
41. Cabe resaltar que no obra en el expediente administrativo ningún medio probatorio mediante el cual se acredite haberse dejado constancia o advertido una determinada situación o riesgo

<sup>10</sup> Traducción libre.

antes del inicio de la prestación del servicio de descarga que le permita deslindar responsabilidad.

42. Es pertinente recordar que el artículo 173 del TUO de la LPAG<sup>11</sup> señala que corresponde a los administrados la aportación de pruebas en el procedimiento, mediante la presentación de documentos, informes, o las que éste considere conveniente; los cuales no han sido presentados por DP WORLD en el presente procedimiento, toda vez que no ha demostrado que los daños ocasionados al contenedor WHSU2306660 no hubieran ocurrido como consecuencia del incumplimiento o cumplimiento defectuoso durante la prestación del algún servicio brindado durante las operaciones de despacho.
43. Consecuentemente, no habiendo DP WORLD acreditado que brindó el servicio de descarga guardando la debida diligencia en las operaciones que realizó dentro del terminal portuario, corresponde amparar el reclamo formulado por TRANSTOTAL.
44. Cabe señalar el monto correspondiente a su resarcimiento debe determinarse con arreglo a lo previsto en el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público<sup>12</sup>; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que la Entidad Prestadora se comunique con el usuario.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRÁN<sup>13</sup>;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.033.2021 del expediente N° 003-2021-RLC/DPWC emitida por DP WORLD CALLAO S.R.L.; declarando **FUNDADO** el reclamo presentado por TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A. referido a los daños ocasionados al contenedor WHSU2306660 durante la descarga de la nave KOTA CANTIK; cuyo monto se

<sup>11</sup> TUO de la Ley N° 27444

**Artículo 173.- Carga de la prueba**

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

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.

<sup>12</sup> Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público

**“DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**

**Artículo 7.- Derechos de los Usuarios**

Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen los siguientes derechos:

(...)

**j. A la reparación de daños**

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

Los usuarios tienen derecho a solicitar la determinación de la responsabilidad de los daños o pérdidas conforme con el marco jurídico vigente, a través de las vías que estimen convenientes, entre ellas el procedimiento de reclamo, u otras. Luego de establecida dicha responsabilidad, el Usuario podrá solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por acuerdo entre las partes, según lo pactado”.

<sup>13</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRÁN

**“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. (...)”





PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
EXPEDIENTE N° 055-2021-TSC-OSITRÁN  
RESOLUCIÓN N° 00063-2024-TSC-OSITRÁN

determinará con arreglo a lo previsto en el inciso j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que la Entidad Prestadora se comunique con el usuario.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A. y a DP WORLD CALLAO S.R.L. la presente resolución.

**CUARTO.- DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

**Con la intervención de los señores miembros José Carlos Velarde Sacio, Humberto Ángel Zúñiga Schroder, Santos Grimanés Tarrillo Flores y Ernesto Luciano Romero Tuya.**

**JOSÉ CARLOS VELARDE SACIO  
PRESIDENTE**

**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
OSITRÁN**

NT: 2024024447

*Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente, archivado por el OSITRÁN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades/login.jsp>*

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>