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

EXPEDIENTE Nº	:	002-2022-TSC-OSITRAN
APELANTE	:	TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.
ENTIDAD PRESTADORA	:	DP WORLD CALLAO S.R.L.
ACTO APELADO	:	Decisión contenida en la carta N° DALC.DPWC.359.2021 del expediente N° 099-2021-RCL/DPWC

RESOLUCIÓN Nº 00025-2024-TSC-OSITRAN

Lima, 30 de enero de 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, por lo que resulta responsable sobre los mismos.

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. (en adelante, TPP) contra la decisión contenida en la carta N° DALC.DPWC.359.2021, en el expediente N° 099-2021-RCL/DPWC, emitida 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 miembros que establece la normativa vigente para celebrar sesiones y, consecuentemente, 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 miembros mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2023-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

1. El 19 de octubre de 2021, TPP interpuso reclamo ante DP WORLD imputándole responsabilidad por los daños ocasionados a la escotilla[1] de la nave MV ALIOTH, señalando lo siguiente:

   i. El 2 de agosto de 2021, durante las operaciones de descarga de la nave MV ALIOTH, personal de DP WORLD realizó una mala maniobra ocasionando daños a la escotilla de la citada nave.

   ii. Se dejó constancia de lo ocurrido en el *Damage Report* de fecha 2 de agosto de 2021; por lo que solicita que DP WORLD asuma el gasto de reparación de la escotilla de la nave por el monto de US$ 204.00 dólares americanos.

[1] Escotilla: Abertura grande, generalmente rectangular, practicada en varios puntos de las cubiertas de un buque con objeto de introducir y extraer la carga de las bodegas, así como para establecer comunicación con algún compartimiento. Obtenido de: https://diccionario-nautico.com.ar/escotilla

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

iii. Finalmente, de acuerdo con el artículo 23 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD, corresponde a la Entidad Prestadora demostrar fehacientemente que los servicios son brindados conforme a las exigencias requeridas, estándares de calidad y procesos operativos.

2. A través de la carta N° DALC.DPWC.346.2021, notificada el 10 de noviembre de 2021, DP WORLD procedió a ampliar el plazo para emitir su resolución del reclamo por quince (15) días hábiles adicionales.

3. Mediante carta N° DALC.DPWC.359.2021, notificada el 30 de noviembre de 2021, DP WORLD declaró infundado el reclamo presentado por TPP, de acuerdo con los siguientes argumentos:

   i.- El objeto del presente reclamo versa sobre la materia de daños a la nave MV ALIOTH por lo que TPP debe acreditar la configuración de los elementos de la responsabilidad civil, esto es, la antijuricidad, el factor de atribución, el nexo causal y el daño ocasionado.

   ii.- El documento denominado *"Stevedore Damage Report"* presentado por TPP consigna como fecha y hora de la ocurrencia del daño el 2 de agosto de 2021 a las 00:12 horas; sin embargo, dicho evento fue comunicado al supervisor de DP WORLD recién al término de las operaciones de descarga, esto es, a las 02:20 horas; incumpliéndose el protocolo de *Safety Requirements*, el cual indica que la tolerancia máxima para comunicar la ocurrencia es de treinta (30) minutos de producido el daño.

   iii.- Asimismo, el citado documento tampoco acredita que el daño alegado haya sido ocasionado por el personal de DP WORLD, por lo que al no haberse presentado otros medios probatorios no corresponde amparar el reclamo presentado por TPP.

4. Con fecha 22 de diciembre de 2021, TPP interpuso recurso de apelación contra la Resolución Nº 1 de APM, señalando lo siguiente:

   i. La Entidad Prestadora tiene la obligación de demostrar que cumplió con brindar sus servicios de manera idónea, tales como los procedimientos operativos de descarga y la realización de actividades de su personal.

   ii. DP WORLD resulta responsable del daño ocasionado a la guía de la tapa de la escotilla ubicada en el Bay 30-fila delantera 03 de la nave MV ALIOTH, toda vez que dicha ocurrencia sucedió dentro de sus instalaciones.

   iii. Considerar solo 30 minutos para comunicar los daños a la nave desde la ocurrencia del evento y no desde que se toma conocimiento del daño, vulnera los derechos de los usuarios, en la medida que dicho periodo de tiempo empieza a computar incluso antes desde que la parte interesada conozca su ocurrencia.

   iv. DP WORLD se encuentra en mejor posición de acreditar que cumplió con sus procedimientos operativos de descarga y la realización de actividades de su propio personal, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.

   v. El documento "*Stevedore Damage Report"* elaborado por el capitán de la nave demuestra que el daño a la nave MV ALIOTH se generó a consecuencia de una indebida manipulación por parte del personal de DP WORLD en el proceso de descarga y que no fue de origen.

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

vi. Por tanto, la nave MV ALIOTH arribó al Terminal Portuario en buen estado y que los daños materia de reclamo ocurrieron debido a que la Entidad Prestadora no brindó un servicio idóneo.

5. El 11 de enero de 2022, DP WORLD elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC) el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando lo expuesto en la carta N° DALC.DPWC.359.2021 y añadiendo lo siguiente:

i. La notificación de los daños se realizó al término de las operaciones de la nave, lo que impidió a DP WORLD proceder a realizar la inspección de los daños a fin de determinar las causas y responsabilidades.

ii. El documento denominado *"Letter of Acceptance",* suscrito por el capitán de la nave MV ALIOTH, demuestra que los servicios brindados a la Nave MV ALIOTH se realizaron con idoneidad, y que las operaciones de descarga culminaron con su aceptación.

iii. Asimismo, el documento denominado "*Vessel Safety Inspectión Checklist*", acredita que DP WORLD, en cumplimiento de sus procedimientos de seguridad, sí revisó la zona operativa antes de iniciar sus operaciones de carga y descarga de la nave MV ALIOTH.

iv. El daño descrito en el documento *"Stevedore Damage Report"* corresponde a la guía de la tapa de la bodega, la cual no podía ser visualizada durante las inspecciones preliminares de la nave ya que ésta se encontraba tapada.

v. En ese sentido, TPP no ha probado que los daños hayan sido causados durante las operaciones de descarga realizadas por DP WORLD. Por el contrario, la Entidad Prestadora si ha demostrado que el servicio a la nave se brindó en forma idónea.

6. El 16 de enero de 2024 se realizó la respectiva audiencia de vista de la causa, quedando la causa al voto.

7. El 19 de enero de 2024, DP WORLD presento su escrito de alegatos finales, reiterando los argumentos esgrimidos en la absolución del recurso de apelación, y añadiendo lo siguiente:

i.- Para que sean admitidos como válidos los daños reclamados, corresponde a TPP probar la existencia del daño, que el daño sea directamente imputable a DP WORLD, y solo acreditado lo anterior ésta podría ser hallada como responsable.

ii.- No obstante, TPP no ha acreditado que los daños hayan sido causados durante la prestación del servicio de descarga brindado por DP WORLD, es decir, no ha probado el nexo causal que vincule directamente el actuar de DP WORLD con el presunto daño reclamado.

TPP pretende hacer creer que la acreditación de los daños a la nave MV ALIOTH son ajenos a su responsabilidad y que DP WORLD sea quien deba demostrar que su servicio no ha sido brindado de manera inadecuada, basándose en el principio de eliminación de exigencias costosas y presunción de veracidad; sin embargo, de acuerdo con el artículo 1331 del Código Civil y el artículo

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

196 del Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil, dichas obligaciones recaen en quien alega el presunto daño, en este caso, en TPP.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

8. Las cuestiones en discusión son las siguientes:

   i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de DP WORLD.

   ii.- Determinar si DP WORLD es responsable por los daños alegados por TPP.

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 TPP le imputa a DP WORLD por los presuntos daños ocasionados a la escotilla de la nave MV ALIOTH como consecuencia de la prestación de un deficiente servicio por parte de dicha Entidad Prestadora, situación que está prevista como supuesto de reclamo en el numeral 6.4 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD[2] y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN[3] (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo[4], 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[5], concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el

---

2 **Reglamento de Reclamos de DPWC**

"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 OSITRAN.".

3 **Reglamento de Reclamos de 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.
(…)".

4 **Reglamento de Reclamos 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".

5 **Reglamento de Reclamos de DPWC**

"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.

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

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 administrativo, se advierte lo siguiente:

    i. La Carta N° DALC.DPWC.359.2021 fue notificada a TPP el 30 de noviembre de 2021.

    ii. El plazo máximo que tuvo TPP para interponer el recurso de apelación venció el 23 de diciembre de 2021.

    iii. TPP apeló el 22 de diciembre de 2021, es decir, dentro del plazo legal.

12. Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación presentado, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y cuestiones de puro derecho, 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 el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS[6] (en adelante, TUO de la LPAG).

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 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 la 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*

(…)".

[6] **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".

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

> *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 OSITRAN.*
> *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".*
>
> *"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]

15. 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.

16. Siendo ello así, resulta evidente que DP WORLD responde frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias, así como por la integridad de las mercancías de los usuarios.

17. 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, responderá frente a los usuarios por 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. En efecto, dicha responsabilidad se encuentra establecida en el numeral 8.1 del Contrato de Concesión:

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

> *"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]

Respecto de la probanza de los daños

18. Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público[7] establece lo siguiente:

> "***Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-***
> *Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen también los siguientes derechos:*
> *(…)*
> ***j) Derecho a la reparación de daños.***
> *Los Usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean 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."*

19. De lo citado se tiene que la reparación de 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.

20. 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.

21. 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]

[7] Aprobado mediante la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.

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

22. 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.

23. Es importante precisar que, al estar DP WORLD obligada a brindar el servicio estándar, tiene el deber de guardar la diligencia debida en las operaciones que realice dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean efectuadas correctamente, sin generar daños a sus usuarios.

24. 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, TPP, 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 DP WORLD.

25. Finalmente, y en esa misma línea, el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG[8] señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

Sobre los daños alegados por TPP

26. En el presente caso, TPP atribuye responsabilidad a DP WORLD respecto del daño ocasionado a la guía de la tapa de la escotilla de la nave MV ALIOTH, señalando que se habría producido como consecuencia de una deficiente prestación del servicio de descarga por parte del personal de DP WORLD (mala maniobra).

27. Por su parte, DP WORLD ha señalado que, si bien en el documento denominado *"Stevedore Damage Report"* se dejó constancia de la existencia de los daños alegados, ello no acredita que los daños ocurrieron bajo el ámbito de responsabilidad de DP WORLD.

28. Agregó que TPP no informó oportunamente sobre la ocurrencia del daño a la nave; esto es, dentro de los treinta (30) minutos de ocurrido el evento, sino que se realizó al término de la descarga (02:20 horas), luego de lo cual se iniciaron las labores de zarpe de la nave, razón por la cual DP WORLD se vio impedido de realizar la inspección de daños. Asimismo, en el documento denominado *"Letter of Acceptance",* firmada por el capitán de la nave, se acredita que el servicio de descarga se realizó de forma idónea.

29. De lo señalado precedentemente, se aprecia que DP WORLD no ha negado la existencia del daño a la guía de la tapa de la escotilla de la nave MV ALIOTH, atendiendo al documento "*Stevedore Damage Report"* donde este fue consignado. En ese sentido, en tanto los daños no han sido negados en el presente procedimiento, únicamente corresponde determinar la responsabilidad por la ocurrencia de estos.

30. Al respecto, a fin de acreditar el daño alegado, TPP presentó el documento denominado *"Stevedore Damage Report"* emitido por el capitán de la nave el 2 de agosto de 2021 a las 00:12 horas, en el cual se precisó lo siguiente:

---

[8] **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."

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

CUADRO 1: INFORME DE DAÑOS AL ESTIBADOR: (con traducción en español)[9]

Stevedore Damage Report

Vessel	***Master***	***Report No.***	***Date***
ALIOTH	*Elizer T.Golez*	*STDR/ 1*	*02-08-2021*
Voyage No.	***Port***	***Charterer***	***Flag***
21013N	*DP World Berth No. 1 CALLAO, PERU*	*X Press Feeders*	*Libería*

From Master to Stevedoring Company/Agent: *DP WORLD*
name of stevedoring company / agent

On behalf of my principals I serve this Damage report/ Notice of Liabillity on you. I beg to advise that on the above date you damaged my ship/gear and/ or equipment as specified below, and I hereby notify you that you are responsible therefore and that cost of replacement and/or repair will be billed against you.

*"**Empresa estibadora/Agente: DP WORLD***
En nombre de mandantes, le entrego este Informe de daños/Aviso de responsabilidad. Le informo que en fecha anterior usted dañó mi barco/equipo y/o nuestro equipo como se especifica a continuación, y por la presente le notificó a usted es responsable de ello y que el costo de reemplazo y/o reparación correrá en su contra"

Date & Time of Damage *2.08.2021* (*date*) *00.12* (*time*)

Description of damage: *(If cargo is involved: B/L No., marks, number and content of packages/cont.):*

Bay 26 Stbd Hatch Cover Guide Forward al Row 03-Bent/Cracked

*"**Descripción del daño:***
La guía de tapa de la escotilla ubicada en el Bay 26-fila delantera 03 fue doblada y agrietada"

Cause of Damage:

While closing the Hatch cover on Bay 26 Stbd.

*"**Causa del daño:***
Al cerrar la tapa de la escotilla en el compartimento 26 Stbd"

Estimated Costs:

Distribution: *(e.g. Ship´s File, Charterer, Stevedore Company, Agent, Owner*

Ship´s File & Stevedore Company.

Has the damage been surveyed ☒ *yes* ☐ *no*

Name of surveyor:
Name of Witness: *2/0 Margarito Narte* *(if any)*

Has the damage been repaired by stevedores or third party? Short explanation ☐ *yes* ☒ *no*

Fuente: Elaboración propia a partir de la información que obra en el expediente administrativo.

[9] Traducción libre.

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

31. De lo señalado precedentemente, se desprende que en el citado *"Stevedore Damage Report"* el oficial de la nave dejó constancia de la existencia de daño en la escotilla de la nave MV ALIOTH, responsabilizando por dicho daño al equipo de estibadores de DP WORLD.

32. Ahora bien, en el mencionado documento consta un sello de recepción de DP WORLD junto al cual se precisó lo siguiente: *"Negarse por no seguir nuestro procedimiento de protocolo de comunicación"* (Traducción libre)[10].

33. Sobre este punto, DP WORLD, a lo largo del presente procedimiento, ha señalado que la ocurrencia del daño debió reportarse dentro de los treinta (30) minutos de producido el hecho; no obstante, el capitán de la nave puso en conocimiento de la ocurrencia del daño terminada las labores de descarga, razón por la cual se vio impedida de realizar las acciones pertinentes.

34. No obstante lo anteriormente señalado, cabe recordar que como explotadora y operadora del terminal portuario corresponde a DP WORLD tomar todas las decisiones que resulten adecuadas durante la prestación de servicios bajo su cargo.

35. En efecto, cabe tener en cuenta lo expresado en el Informe N° 025-14-GAJ-OSITRAN (en adelante, el Informe N°025), notificado mediante Oficios N° 201 y 202-14-GG-OSITRAN, en el cual se señala lo siguiente:

> *"53.- A partir de ello, si el Concesionario lleva a cabo la recepción de una nave y procede a efectuar la desestiba de la misma, es porque previamente ha realizado un análisis sobre las condiciones en que efectuará la descarga, así como los riesgos involucrados en el supuesto que las operaciones portuarias se desarrollen fuera de los estándares normales de atención exigidos por el Contrato de Concesión, ya que esto último podría acarrearle responsabilidad frente al Concedente en caso dichos estándares no se alcancen por razones que no le sean ajenas al terminal.*
>
> *54.- Se colige de lo expuesto, que el Concesionario tiene los incentivos suficientes para planificar lo mejor posible sus operaciones y, asimismo, exigirle a sus clientes que cumplan con las obligaciones a su cargo de manera tal que no lo perjudiquen en su relación con el Concedente por cuestiones relativas a las operaciones portuarias. En otras palabras,* ***el Concesionario, en su calidad de administrador portuario, se encuentra en una mejor posición para minimizar sus riesgos o para asignarlos de mejor manera entre las partes involucradas en operaciones de ese tipo****. En ese sentido, la planificación de las operaciones a las que se ha hecho referencia, no constituyen un fin, sino un medio que permite al Concesionario cumplir con sus obligaciones contractuales o, en todo caso, exonerarse de responsabilidad frente a la configuración de eventos que podrían constituir incumplimientos de obligaciones asumidas."*
>
> [El subrayado y resaltado es nuestro]

36. 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.

37. Ciertamente, 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

[10] *"Refuse by not following our communication protocol procedure".*

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

operación frente a los usuarios respecto de los servicios que presta. En virtud de ello, es evidente que los riesgos de administrar un puerto deben de ser asumidos por quien realiza dichas operaciones, las cuales conforman el giro del negocio de operar infraestructura portuaria.

38. 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 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.

39. Ahora bien, DP WORLD manifestó que, a efectos de determinar la responsabilidad de los daños a la nave MV ALIOTH, debió cumplirse con el protocolo establecido en el documento "*Safety Requirements"*, es decir, que TPP debió informar oportunamente a DP WORLD sobre la existencia de dichos daños; no obstante, cabe precisar que, en opinión de este Colegiado, dicho protocolo no excluye la responsabilidad de DP WORLD para investigar y dejar constancia de los daños, pues dicho documento únicamente establece el procedimiento para efectos de la oportunidad de la comunicación de la ocurrencia de los daños.

40. En virtud de ello, de ninguna manera puede enervarse el reconocimiento de los daños a la nave MV ALIOTH verificados en el documento denominado *"Stevedore Damage Report"*, con el documento "*Safety Requirements"*, pues entender lo contrario, es decir, deslindar la responsabilidad de DP WORLD sobre los daños a la nave sobre la base del cumplimiento formal del procedimiento de comunicación de daños, contradice el principio de verdad material prescrito en el TUO de la LPAG[11], a través del cual la Autoridad Administrativa, en este caso el TSC, se encuentra facultada para verificar por todos los medios posibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes.

41. En ese sentido, si bien DP WORLD ha pretendido deslindar su responsabilidad manifestando que no se le brindó información oportuna sobre la ocurrencia del daño a la escotilla de la nave, debe tenerse en cuenta que el alegado daño **se produjo durante la prestación de un servicio al interior del terminal portuario, es decir, dentro del ámbito de responsabilidad de la Entidad Prestadora**.

42. En esa línea argumentativa, correspondía a la Entidad Prestadora demostrar que el daño ocasionado a la nave MV ALIOTH no fue consecuencia de una falta de diligencia en las labores de descarga realizadas por parte de su personal; lo que no ha quedado demostrado en el presente caso.

43. DP WORLD también manifestó que el capitán de la nave suscribió en señal de conformidad el documento denominado "*Letter of Acceptance*", acreditando con ello que el servicio se brindó de manera idónea.

---

[11] **TUO de la LPAG**

"Artículo IV. Principios del Procedimiento administrativo
(…)
***1.11 Principio de verdad material**.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.*
En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público."

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

44. En efecto, el citado documento demuestra que la carga que transportó la nave MV ALIOTH fue descargada en el terminal portuario de DP WORLD en condiciones seguras y sin reportes de daños; **sin embargo, el reclamo interpuesto por TPP versa sobre daños ocasionados a la nave y no a la carga que transportó la citada nave**, por lo que dicho medio probatorio no exime la responsabilidad de DP WORLD respecto de los daños alegados por TPP.

45. Cabe recordar que de acuerdo con el numeral 173.2 del artículo 173 del TUO de la LPAG[12] corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones, lo que no ha ocurrido en el presente procedimiento, pues DP WORLD no ha demostrado fehacientemente que los daños ocasionados a la nave MV ALIOTH no ocurrieron como consecuencia del incumplimiento o cumplimiento defectuoso durante la prestación de algún servicio brindado durante las operaciones de descarga.

46. Consecuentemente, no habiendo DP WORLD desvirtuado su responsabilidad sobre el daño reclamado corresponde amparar el reclamo formulado por el usuario.

47. 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[13]; 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 OSITRAN[14];

---

[12] ***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."

[13] ***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".

[14] **Reglamento de Reclamos de 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. (...)"

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la decisión contenida en la carta N° DALC.DPWC.359.2021 del expediente N° 099-2021-RCL/DPWC emitida por DP WORLD CALLAO S.R.L. y, en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. referido al daño en la escotilla de la nave MV ALIOTH; cuyo monto se 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 TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. 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).

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
OSITRAN

NT: 2024012374

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