



EXPEDIENTE N° : 093-2022-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.248.2022
emitida en el expediente N° 063-2022-RCL/DPWC

RESOLUCIÓN N° 00084-2024-TSC-OSITRÁN

Lima, 07 de marzo 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.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A. (en adelante, TRANSTOTAL) contra la decisión contenida en la carta DALC.DPWC.248.2022 del expediente N° 063-2022-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-OSITRÁN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

1. Con fecha 11 de julio de 2022, TRANSTOTAL presentó un reclamo ante DP WORLD imputándole responsabilidad por los presuntos daños ocurridos a los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405, durante las operaciones de descarga de la nave WAN HAI 626, señalando lo siguiente:
 - i.- El 27 de abril de 2022, durante las labores de descarga de la nave WAN HAI 626, los contenedores N° WHSU5286038 y WHSU6604405 resultaron dañados, lo que ocurrió como consecuencia de las deficientes maniobras realizadas por el personal de DP WORLD durante las operaciones de descarga.
 - ii.- La tripulación de la nave no participa de descarga de los contenedores, por lo que la Entidad Prestadora es la única responsable en realizar las operaciones de descarga.
 - iii.- Según el documento "Report 107/INT/022", la causa del accidente fue que los "twistlocks"¹ de los contenedores se encontraban en mal estado. De ser este el caso, el operador de la grúa encargado de la descarga debió informar al usuario sobre la

¹ **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/>)



condición de los “twistlocks” antes de continuar con la operación de descarga, a fin de evitar contingencias como la ocurrida.

- iv.- DP WORLD no acreditó el mal estado de los “twistlocks” antes del inicio de la descarga de los contenedores.
2. Mediante carta N° DALC.DPWC.248.2022, notificada el 25 de agosto de 2022, DP WORLD comunicó su decisión de declarar infundado el reclamo presentado por TRANSTOTAL, señalando los siguientes argumentos:
- i.- El 27 de abril de 2022 ocurrió un accidente durante la descarga de un contenedor de la nave WAN HAI 626, pues este se enganchó con otro contenedor debido a que su cierre giratorio (*twistlock*) volvió a cerrarse; luego de lo cual este se rompió, cayendo el contenedor que se había enganchado y golpeando los contenedores materia de reclamo (WHSU5286038 y WHSU6604405).
 - ii.- Según el documento “*Report 107/INT/022*”, la causa que originó el accidente fue el mal estado del cierre giratorio (*twistlock*), lo cual resulta responsabilidad de la línea naviera.
 - iii.- Si bien la tripulación de la nave no participa cerrando o abriendo los “twistlocks”, la línea naviera tiene la obligación de mantener en buen estado la nave y los contenedores.
 - iv.- Previamente al inicio de las operaciones de descarga, DP WORLD advirtió del mal estado de los “twistlocks”, lo que consta en el documento denominado “*Vessel Safety Inspection Checklist*”.
3. Con fecha 12 de setiembre de 2022, TRANSTOTAL interpuso recurso de apelación contra la decisión emitida por DP WORLD, retirando los argumentos esgrimidos a lo largo del procedimiento, y agregando que en el documento presentado por DP WORLD denominado “*Vessel Safety Inspection Checklist*”, se dejó constancia del mal estado de los “twistlocks”, por lo que no se explica la razón de haber continuado con las operaciones de descarga, a fin de evitar daños como el ocurrido.
4. El 28 de setiembre de 2022, DP WORLD elevó al TSC, el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos expuestos a lo largo del procedimiento, y agregando que en ningún momento el operador de la grúa se percató que el contenedor presentaba problemas con su “twistlock”, pese a lo cual decidió continuar con las operaciones de descarga.
5. Con fecha 22 de febrero de 2023, se realizó la respectiva audiencia de vista, quedando la causa al voto.
6. El 26 de febrero de 2024, TRANSTOTAL presentó su escrito de alegatos finales, reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento.
7. El 27 de febrero de 2024, DP WORLD 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:
 - i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la decisión emitida por DP WORLD.



- ii.- Determinar si DP WORLD es responsable de 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 le imputa a DP WORLD por los presuntos daños ocasionados a los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405 durante las operaciones de descarga de la nave WAN HAI 626; situación prevista como un supuesto de reclamo por daños en el numeral 6.4 del artículo 6 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD (en adelante, 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 OSITRÁN³ (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRÁN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo⁴, 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 WORLD⁵, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN, el 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 de los expedientes administrativos, se advierte lo siguiente:
- i.- La carta N° DALC.DPWC.248.2022 fue notificada a TRANSTOTAL el 25 de agosto de 2022.

² **Reglamento de Reclamos de DP WORLD**

Artículo 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.

³ **Reglamento de Reclamos de OSITRÁN**

Artículo 33.- Objeto del Procedimiento

(...) 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 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.

⁵ **Reglamento de Reclamos de DP WORLD**

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.

(...).



- ii.- El plazo máximo que tuvo TRANSTOTAL para interponer el recurso de apelación venció el 19 de setiembre de 2022.
- iii.- TRANSTOTAL apeló el 12 de setiembre de 2022, 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)⁶.
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 Peruano⁷, éste 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 el embarque de la nave, procedimiento que concluye cuando la nave en el que sea embarcado el contenedor sea desamarrada para zarpar. 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 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

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.

⁷ Contrato suscrito el 24 de julio de 2006.

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 embarque 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 (en adelante, Reglamento de Usuarios) aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRÁN 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, DP WORLD tiene la obligación de realizar todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque 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

De la reparación de daños

20. Sobre este extremo, es importante recalcar que el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios, 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. 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.
26. 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, a efectos de determinar que DP WORLD no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, corresponde al usuario acreditar que los daños se produjeron en el terminal portuario.

27. En esa misma línea, el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la LPAG⁸ señala que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.

Sobre los daños a los contenedores alegados por TRANSTOTAL

28. En el presente caso, TRANSTOTAL presentó su reclamo contra DP WORLD imputándole responsabilidad por los daños ocurridos a los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405, alegando que estos fueron ocasionados durante las operaciones de descarga de la nave WAN HAI 626.
29. Por su parte, DP WORLD señaló que de acuerdo con el documento denominado "Report 107/INT/022", el accidente se produjo como consecuencia del mal estado de los "twistlock", pues durante la descarga de un contenedor de la nave WAN HAI 626, este se enganchó con otro contenedor debido a que su cierre giratorio (twistlock) volvió a cerrarse; luego de lo cual el referido cierre giratorio se rompió, cayendo el contenedor que se había enganchado y golpeando los contenedores materia de reclamo (WHSU5286038 y WHSU6604405).
30. Agregó que previamente al inicio de las operaciones de descarga, DP WORLD advirtió del mal estado de los "twistlocks", lo que consta en el documento denominado "Vessel Safety Inspection Checklist".
31. De lo mencionado precedentemente se advierte que ambas partes han coincidido en señalar que los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405 sufrieron daños durante las operaciones de descarga de la nave WAN HAI 626 en el terminal portuario. En tal sentido, se advierte que no existe controversia sobre la existencia 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.
32. 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

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.



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]

33. 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.
34. Ahora bien, según DP WORLD, los daños a los contenedores se ocasionaron por el mal estado de los "twistlock", ocurriendo que, a fin de deslindar responsabilidad, la Entidad Prestadora presentó el documento denominado "Report 107/INT/022" de fecha 20 de mayo de 2022, el cual fue elaborado por la empresa de inspección marítima Skandinavian Agency Services S.A.C., en el cual se precisó lo siguiente:

"5.0 COMMENTS AND CONCLUSIONS

5.1 *Perusing the documents received from Messrs. DP World and the Letter of Protest issued by the Master of mv WAN HAI 626, we can reasonably state that on April 27th, 2022, while the vessel was moored portside alongside pier 2B, at around 1040 hours while lifting 1x40' HC WHSU654513-3 stowed at position 44-09-88 by means of quay crane QC6 operated by Mr. Caril Saavedra, 1x40' HC 1x40' WHSU666258-8 stowed at position 44-09-86 was also lifted as one twist-lock had remained or returned to its locked position.*

As per crane operator statement, once he noticed that 1x40' HC 1x40' WHSU666258-8 was being also lifted he tried to return both (1x40' HC WHSU654513-3 and 1x40' HC 1x40' WHSU666258-8) to their initial position.

In doing so, the connected twist-lock to 1x40' HC WHSU666258-8 broke, consequently 1x40' HC 1x40' WHSU666258-8 fell down, therefore 1x40' HC WHSU666258-8 front end lower section hit 1x40' HC WHSU660440-5 stowed at position 44-09-84 and its door end lower section hit another two containers with final destination the port of Guayaquil, 1x40' SZLU 991313-2 stowed at position 48-11-90 and 1x40' WHSU 528603-8 stowed at position 48-09-90.

(...)

5.5 *We must point out that the crane operator in his written deposition stated that:*

(...)

He stated that the cause of the falling of the container was the bad condition of the twist-locks.

5.0 COMENTARIOS Y CONCLUSIONES

5.1 *Examinando los documentos recibidos de los señores DP World y la carta de protesta emitida por el capitán de la nave WAN HAI 626, podemos razonablemente indicar que el 27 de abril de 2022, mientras el buque se encontraba amarrado en el muelle 2B, alrededor de las 10:40 horas, mientras se levanta el contenedor WHSU654513-3 estibado en la posición 44-09-88 con la grúa de muelle QC6 operado por el Sr. Caril Saavedra, el contenedor*



WHSU666258-8 estibado en la posición 44-09-86 también se levantó ya que su cierre giratorio había permanecido bloqueado o regresó a dicha posición.

Según la declaración del operador de la grúa, una vez que notó que el contenedor WHSU666258-8 también estaba siendo levantado, trató de devolver ambos (WHSU654513-3 y WHSU666258-8) a su posición inicial.

Al hacerlo, se rompió el cierre giratorio del contenedor WHSU666258-8, luego de lo cual, el contenedor WHSU666258-8 se cayó, golpeando su sección inferior del extremo delantero **al contenedor WHSU6604405 estibado en la posición 44-09-84 y la sección inferior del extremo de su puerta chocó con otros dos contenedores con destino final el puerto de Guayaquil, el estibado en la posición 48-11-90 y el WHSU5286038 estibado en la posición 48-09-90.**⁹

(...)

5.5 Debemos señalar que, el operador de la grúa en su declaración escrita manifestó que:

(...)

La causa de la caída del contenedor fue el mal estado de los cierres giratorios.

[El subrayado y énfasis es nuestro]

35. De lo citado precedentemente, mientras personal de DP WORLD descargaba uno de los contenedores de la nave WAN HAI 626, dicho contenedor se enganchó con otro levantándolo, pues el cierre giratorio o “twistlock” de este había estado cerrado o regresó a dicha posición; luego de lo cual, mientras el operador de la grúa regresaba ambos contenedores a su posición inicial, se rompió el “twistlock” ocasionando la caída del contenedor, golpeando los contenedores materia de reclamo.
36. Cabe señalar que del documento en cuestión no se concluye que los daños ocurrieron como consecuencia del mal estado del “twistlock”, toda vez que únicamente se consignó que el accidente se debió a que el referido “twistlock” había estado cerrado o que este regresó a dicha posición.
37. Adicionalmente, debe señalarse que únicamente fue el operador de la grúa quien declaró que lo ocurrido fue a consecuencia del mal estado del “twistlock”, lo que constituye una declaración de parte de la Entidad Prestadora.
38. Ahora bien, DP WORLD también presentó el documento denominado “Vessel Safety Inspection Checklist”, en el cual la Entidad Prestadora luego de realizar la inspección de la nave, consigna aquellos elementos que pueden significar un riesgo para la seguridad de las operaciones.
39. De la revisión del citado documento, se advierte que DP WORLD dejó constancia que los elementos de amarre de la nave (cuerdas, cadenas, “twistlocks” y otros que se usan para asegurar cargas y mantenerlas unidas) se encontraban oxidados. No obstante, dicho documento no acredita que el accidente ocurrió como consecuencia de que el “twistlock” se encontrase oxidado.
40. Asimismo, cabe señalar que si las circunstancias para realizar las operaciones de descarga en una determinada nave no fueran las idóneas y, por tanto, DP WORLD no tuviera las

⁹ Traducción libre.



condiciones suficientes para asegurar que se brinde el servicio adecuadamente sin generar daño alguno, la Entidad Prestadora podría haber suspendido su prestación, en la medida que se encuentra en mejor posición de advertir dichas circunstancias, estando obligada a brindar sus servicios de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

41. Siendo ello así, corresponde a DP WORLD tomar todas las medidas de seguridad necesarias a fin de garantizar que toda la actividad de descarga de los contenedores, incluyendo la descarga de los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405, se realizara adecuadamente hasta su retiro de las instalaciones del terminal portuario.
42. 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.
43. 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.
44. Cabe resaltar que no obra en el expediente administrativo ningún medio probatorio mediante el cual se acredite que el accidente ocurrido dentro de terminal portuario y, que causó daños en los contenedores del usuario, fue consecuencia del mal estado de los "twistlocks".
45. Es pertinente recordar que el artículo 173 del TUO de la LPAG¹⁰ 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 a los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405 no hubieran ocurrido como consecuencia del incumplimiento o cumplimiento defectuoso durante la prestación de algún servicio brindado durante las operaciones de despacho.
46. Consecuentemente, no habiendo DP WORLD acreditado que brindó el servicio de embarque guardando la debida diligencia en las operaciones que realizó dentro del terminal portuario, corresponde declarar fundado el reclamo formulado por TRANSTOTAL.
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 Público¹¹; esto es, por acuerdo entre las partes, por vía judicial o arbitral; correspondiendo que la Entidad Prestadora se comunique con el usuario.

¹⁰ **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.

¹¹ **Reglamento de Usuarios**

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.



En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN¹²;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.248.2021 del expediente N° 63-2022-RLC/DPWC emitida por DP WORLD CALLAO S.R.L. y, en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A. referido a los daños ocasionados a los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405; 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 comuniquen 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
OSITRÁN

NT: 2024030222

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>

¹² **Reglamento de Reclamos del OSITRÁN**

"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".