



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
EXPEDIENTE N° 33 -2018-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

**EXPEDIENTE N°** : 33-2018-TSC-OSITRAN

**APELANTE** : MOTORES DIESEL ANDINOS S.A.

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

**ACTO APELADO** : Decisión contenida en la en la Carta  
N°GLAC.DPWC.391.2017, emitida en el expediente N°  
159-2017-RCL/DPWC.

#### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 14 de junio de 2018.

**SUMILLA:** *Corresponde confirmar la resolución que declaró infundado el reclamo, si el usuario no acredita que los daños reclamados resultan imputables a la Entidad Prestadora.*

#### VISTOS:

El recurso de apelación interpuesto por MOTORES DIESEL ANDINOS S.A. (en adelante, MODASA), contra la decisión contenida en la en la Carta N° GLAC.DPWC.391.2017, emitida en el expediente N° 159-2017-RCL/DPWC, por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en lo sucesivo, DP WORLD o la Entidad Prestadora); y,

#### CONSIDERANDO:

##### I.- ANTECEDENTES:

- 1.- Con fecha 30 de noviembre de 2017, MODASA interpuso reclamo ante DP WORLD solicitando que se hiciera responsable por los daños ocasionados a la mercancía amparada en el B/L N°HLCUIT1170731620, durante su reconocimiento físico dentro del Terminal Portuario. Al respecto, señaló lo siguiente:
  - i.- El 6 de septiembre de 2017, se realizó el aforo físico de dos contenedores (HLBU1484291 y BSIU2067762), amparados en el B/L N° HLCUIT1170731620 y Manifiesto N° 118-2017-2198, con las siguientes características:



- HLBU1484291 (20'): precinto HLD2981218 / 10 bultos
  - BSIU2067762 (40'): precinto HLD2981786 / 7 bultos
- ii.- La diligencia se llevó a cabo en las instalaciones de almacén de DP WORLD, con participación del personal de Aduanas, del personal de la empresa BEAGLE Agentes de Aduanas S.A. (en lo sucesivo, BEAGLE) y del personal de NAUTILIUS S.A. (en adelante, NAUTILIUS) como empresa subcontratada por DP WORLD para la ejecución del servicio de cuadrilla. Dicha cuadrilla se encargó de la manipulación de la mercancía materia de revisión, habiéndola retirado y reingresado a los contenedores.
- iii.- Como parte de la diligencia, se revisaron los números de los precintos colocados en los contenedores. Posteriormente, la cuadrilla procedió con su apertura, habiéndose retirado 9 bultos (motores) del contenedor HLBU1484291, de los cuales también se retiró el plástico protector a pedido del personal de Aduanas, verificándose el buen estado de la mercancía.
- iv.- Asimismo, del contenedor BSIU2067762 se retiró 1 motor con uso de un montacargas, del cual también se retiró el plástico protector a fin de verificar el modelo y marca a pedido del personal de aduanas, verificándose el buen estado de la mercadería.
- v.- La diligencia de revisión física concluyó sin incidencias, obteniéndose la conformidad y autorización del personal de Aduanas a efectos de reingresar la mercadería a los contenedores respectivos. La manipulación para el reingreso de la mercancía a los contenedores fue realizada por la cuadrilla (personal de NAUTILIUS).
- vi.- El buen estado de la mercadería puede verificarse de las fotografías tomadas por el personal de NAUTILIUS, tanto al inicio como al término de la diligencia de reconocimiento físico.
- vii.- El 9 de septiembre de 2017 se tomó conocimiento de que los motores se encontraban dañados, por lo que su personal se apersonó a las instalaciones de DP WORLD y se entrevistó con personal de NAUTILIUS, quienes manifestaron que al realizar la maniobra de reingreso de los motores a los contenedores, no se había hecho uso de rampa metálica alguna, lo que habría dificultado un correcto manipuleo y habría provocado la caída de la mercancía a los contenedores, ocasionando el daño.
- viii.- Lo expuesto fue comunicado a DP WORLD mediante las cartas de fechas 18 y 29 de septiembre de 2017, a través de las cuales se solicitaron fotos y videos de la diligencia de reconocimiento físico; no obstante, a la fecha dicho requerimiento no ha sido atendido.
- ix.- Los daños ocasionados le han generado perjuicios económicos que están siendo determinados por la aseguradora. En cuanto se determine el monto al cual ascienden los



daños causados, se solicitará a DP WORLD el pago correspondiente, toda vez que le corresponde asumir la responsabilidad por los referidos daños debido a que el servicio de cuadrilla es facturado por la propia Entidad Prestadora y además, fue brindado por una empresa que subcontrató para su ejecución.

- 2.- El 18 de diciembre de 2017, MODASA presentó un escrito adicional denominado "Anexo al-recurso de reclamación", reiterando lo señalado en su anterior escrito, agregando lo siguiente:
- i.- DP WORLD deberá resarcir los daños causados a las mercancías amparadas en la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) N° 118-21-2017-000195, B/L N°HLCUIT1170731620 y Manifiesto N° 118-2017-2198; en específico, a los motores PERKINS: Modelo 1106D-E70TAG2/C16MT0276, Serie B500726C y NP PW83055; y Modelo 1103A-33TG1/C16MT0009, Serie B508695C y NP DK60177; valorizados en USD \$ 9 246.13 y USD \$ 3 484.72 respectivamente, de acuerdo con la factura comercial N° 2583.
  - ii.- Cuando la carga fue recibida en su almacén el 8 de septiembre de 2017, se tomó conocimiento de los daños causados a su mercadería.
  - iii.- Con fechas 18 y 29 de septiembre de 2017, a través de BEAGLE, se solicitó a DP WORLD el esclarecimiento de los hechos que generaron los daños reclamados, habiendo requerido las fotos y videos de la diligencia de reconocimiento físico del 6 de septiembre de 2017. Tras no recibir respuesta formal alguna, el 25 de octubre de 2017, a través de BEAGLE presentaron su reclamo.
  - iv.- Si bien con fecha 6 de septiembre de 2017 se realizó la diligencia de reconocimiento físico sin formularse observación alguna; lo cierto es que los daños se habrían ocasionado al finalizar la referida diligencia, esto es, al reingreso de la mercadería a los contenedores.
  - v.- Aun cuando personal de BEAGLE suscribió el Acta de Conformidad N° 014220; de la reunión llevada a cabo con NAUTILIUS se concluyó que fue su personal quien ocasionó los daños, toda vez que confirmaron que para el reingreso de la mercancía a los contenedores no se utilizó la rampa metálica, lo que dificultó un correcto manipuleo y provocó la caída de la carga generando lo daños reclamados.
  - vi.- DP WORLD es completamente responsable de lo ocurrido, toda vez que NAUTILIUS es una empresa que esta subcontrató para la ejecución del servicio de cuadrilla facturado a MODASA.
  - vii.- Aun cuando DP WORLD pretenda deslindar responsabilidad respecto de los actos realizados por NAUTILIUS, continúa siendo responsable solidario por lo ocurrido, debido a que el servicio se prestó en sus instalaciones, habiéndose efectuado el pago



directamente a DP WORLD por ser un servicio que esta facturó, y, se encuentra regulado en su Tarifario.

- viii.- DP WORLD no ha cumplido con merituar los medios probatorios ofrecidos por MODASA, ni tampoco con emitir un pronunciamiento formal por los hechos acontecidos, lo que viene generándole mayores perjuicios económicos consistentes en ganancias dejadas de percibir (lucro cesante) y pérdida del valor de la mercancía (daño emergente), debido a que la mercancía objeto de reclamo es inutilizable.
- ix.- Considerando lo expuesto, solicitaron una nueva evaluación de los medios probatorios, así como que se recaben las declaraciones testimoniales de los señores Anthony Arenas y Ricardo Solano, personal de NAUTILIUS; las cuales deberán ser validadas con el registro de filmaciones de DP WORLD.
- 3.- Mediante Carta N° GLAC.DPWC.391.2017 notificada el 22 de diciembre de 2017, DP WORLD declaró infundado el reclamo presentado, señalando los siguientes argumentos:
- i.- El 5 de septiembre de 2017, los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762 fueron descargados de la nave Nordic Beijing 024E en el Terminal Portuario. El 6 de septiembre de 2017, DP WORLD brindó el servicio de uso de cuadrilla – porción tierra a MODASA, a fin de realizar el reconocimiento físico de su mercancía.
- ii.- De acuerdo con lo manifestado por MODASA, los daños a los motores fueron detectados en su almacén el 8 de septiembre de 2017, esto es, un día después de su retiro del Terminal Portuario.
- iii.- En los Tickets de Salida consta la entrega de los contenedores sin daño alguno el 7 de septiembre de 2017.
- iv.- El señor Carlos Cisneros Aguirre, en representación de BEAGLE, suscribió el Acta de Conformidad N° 014220 dejando constancia de la buena condición de la carga tras la prestación del servicio. Dicho documento acredita que el manipuleo de la carga fue correcto tanto a su retiro como a su reingreso a los contenedores.
- v.- Si hubiera existido un error o mala maniobra que hubiera generado daños en los motores, estos hubieran sido motivo de inmediata observación por parte del representante del Agente de Aduanas BEAGLE, quien estuvo presente durante la operación, teniendo plena capacidad y oportunidad de realizar la referida observación.
- vi.- Resulta incongruente y contrario a la buena fe que el usuario pretenda desconocer el contenido del Acta de Conformidad N° 014220. Con la suscripción de dicho documento, el Agente de Aduanas se obligó a no hacer responsable a DP WORLD por el estado,



cantidad, calidad o estiba de las mercancías una vez que los contenedores fueron debidamente cerrados, quedando claro que la Entidad Prestadora no aceptaría reclamo alguno por daños no reportados en este documento.

- vii.- MODASA señala que tanto el representante de Aduanas como el representante de la Agencia de Aduanas se retiraron del lugar de la diligencia antes de cerrar los contenedores, no habiendo participado del cierre de los contenedores, momento en el cual, alegan ocurrieron los daños. No obstante, de acuerdo con el Procedimiento Específico: Reconocimiento Físico – Extracción y Análisis de Muestras – DESPA-PE.00.03, el reconocimiento físico de la carga debe de ser realizado por el funcionario de Aduanas en presencia del Agente de Aduanas (en representación del importador) y un representante del almacén, desde el inicio (apertura del contenedor) y hasta el final (cierre del contenedor) de la operación.
  - viii.- Resulta ilógico que el señor Carlos Cisneros Aguirre, representante de BEAGLE, haya firmado el Acta de Conformidad sin haber estado presente durante toda la operación, teniendo en cuenta la responsabilidad que ello implicaba y que tenía la obligación de velar por los intereses de su cliente.
  - ix.- El usuario tiene la obligación de acreditar los daños, así como que fueron consecuencia de una mala prestación del servicio. No obstante, en el presente caso, MODASA no ha acreditado la responsabilidad de DP WORLD en la ocurrencia de los daños.
- 4.- Con fecha 12 de enero de 2018, MODASA interpuso recurso de apelación contra la decisión contenida en la Carta N° GLAC.DPWC.391.2017, reiterando lo señalado en el reclamo y agregando lo siguiente:
- i.- Si bien el 6 de septiembre de 2017 se realizó la diligencia de reconocimiento físico sin haberse formulado observación alguna, lo cierto es que los daños se habrían generado al finalizar dicha diligencia, esto es, cuando el personal de BEAGLE estuvo ultimando los detalles del despacho con el representante de Aduanas, motivo por el cual, le fue imposible advertir alguna deficiencia en la manipulación de la carga por parte de NAUTILIUS, toda vez que los contenedores ya habían sido cerrados al culminar las coordinaciones con el representante de Aduanas.
  - ii.- Una vez detectados los daños, el 9 de septiembre de 2017, personal de BEAGLE se apersonó a las instalaciones de DP WORLD, habiéndose entrevistado con personal de NAUTILIUS, el cual le manifestó que los daños habrían sido generados al reingreso de la carga a los contenedores, al no haberse utilizado una rampa metálica para su manipuleo, causando su caída.



- iii.- Mediante Cartas de fechas 18 y 29 de septiembre de 2017, se informó lo suscitado a DP WORLD, solicitándole verificar el reporte de fotos y videos de la diligencia de reconocimiento físico, así como tomar las medidas correspondientes y realizar las coordinaciones con el personal de NAUTILIUS respecto del manipuleo de mercancía sin una rampa metálica.
  - iv.- Sin embargo, a la fecha, DP WORLD no ha cumplido con merituar dichos medios probatorios (fotos y videos) que obran en su poder, habiendo señalado que la carga de la prueba recaería en MODASA; contraviniendo lo establecido en los Principios de Eliminación de exigencias costosas, Presunción de veracidad y Primacía de la realidad contenidos en el Reglamento de Reclamos de DP WORLD, así como lo establecido en el artículo 23 del referido Reglamento, de acuerdo con los cuales, corresponde a la Entidad Prestadora acreditar la calidad e idoneidad del servicio, debiendo de determinar la verdad de los hechos que motiven sus decisiones, sin exigir la presentación de documentos que contengan información que se encuentre en su poder.
  - v.- Atendiendo a lo expuesto, reiteraron su solicitud de recabar las declaraciones de los señores Anthony Arenas y Ricardo Solano, personal de NAUTILIUS, las cuales deberán de ser validadas con las filmaciones que se encuentran en poder de DP WORLD.
  - vi.- El incidente se suscitó al reingresar la mercancía a los contenedores, toda vez que luego del retiro y durante el traslado de la misma a sus almacenes, no hubieron circunstancias que podrían haber generado los daños reclamados.
  - vii.- Como se observa del Reporte de velocidad del vehículo que traslado sus mercancías, la velocidad máxima empleada durante el recorrido de la Panamericana Sur fue de hasta 73 km/ hora, esto es, por debajo del máximo permitido de 80 km/ horas; habiéndose realizado el traslado con la diligencia debida.
- 5.- El 26 de enero de 2018, DP WORLD elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, señalando que el recurso de apelación debía de ser declarado infundado por los siguientes argumentos:
- i.- El documento denominado "Informe de Evaluación de Componentes" presentado por MODASA consigna lo siguiente: "*los motores (...) fueron recibidos abollados y con el motor volteado en el transporte (sic)*". Ello demuestra que dichos motores fueron dañados durante el transporte a cargo de Beagle Shipping S.A., empresa de transportes que retiró los contenedores del Terminal Portuario.
  - ii.- Si como sostiene MODASA, el representante de Aduanas y el representante de BEAGLE no estuvieron presentes al momento del cierre de los contenedores; BEAGLE no podría



afirmar que los daños ocurrieron en ese instante, toda vez que no habría presenciado la ejecución de dicha diligencia.

- iii.- El agente de aduana sí estuvo presente durante la operación, siendo un experto en este tipo de procedimientos y despachos con reconocimiento físico de mercancía, teniendo la capacidad y oportunidad de dejar constancia de cualquier mala maniobra que hubiera generado los daños reclamados.
- iv.- Lo señalado por MODASA corresponde a declaraciones vertidas por BEAGLE, al ser la empresa inicialmente sindicada como la causante del daño durante el transporte. Las declaraciones de BEAGLE se encuentran sesgadas, teniendo como único fin deslindar su responsabilidad por los hechos ocurridos.
- v.- A efectos de acreditar el normal desarrollo de las operaciones en la zona de aforo del Terminal Portuario el 6 de septiembre de 2017, adjuntaron una copia del registro filmico correspondiente.
- vi.- En el expediente administrativo no obra el Reporte de velocidad que MODASA menciona en su recurso de apelación. Sin perjuicio de ello, lo que suceda fuera de las instalaciones de DP WORLD no se encuentra dentro del ámbito de su competencia, por lo que, las pruebas vinculadas al servicio de transporte y su responsabilidad en los hechos ocurridos, deben de ser materia de evaluación por las autoridades pertinentes.

6.- El 27 de abril de 2018, se realizó la audiencia de vista con la asistencia de la representante de DP WORLD, quedando la causa al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

7.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:

- i.- Determinar la procedencia de los recursos de apelación interpuestos contra la decisión contenida en la carta N° GLAC.DPWC.391.2017 del expediente N° 159-2017-RCL/DPWC.
- ii.- Determinar si DP WORLD es responsable por los daños alegados.

## III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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



- 8.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que MODASA le imputa a DP WORLD por los presuntos daños ocasionados a la mercancía amparada en el B/L N° HLCUIT1170731620, durante su reconocimiento físico dentro del Terminal Portuario; situación que se encuentra prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 6.4 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>1</sup>, así como en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>2</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>3</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
- 9.- De conformidad con el literal b) del artículo 26 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>4</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 10.- Al respecto, de una revisión del expediente, se advierte lo siguiente:
- i.- La carta N° GLAC.DPWC.391.2017 del expediente N° 159-2017-RCL/DPWC, fue notificada a MODASA el 22 de diciembre de 2017.
  - ii.- El plazo máximo que tenía MODASA para interponer el recurso de apelación venció el 17 de enero de 2018.

<sup>1</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DPWC, aprobado por la Resolución N° 070-2011-CD-OSITRAN.

"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."

<sup>2</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

(...)

d) Daños o pérdidas en perjuicios de los usuarios de acuerdo con los montos mínimos que establezca el Consejo Directivo, provocados por la negligencia, incompetencia o dolo de la Entidad Prestadora, sus funcionarios o dependientes (...)"

<sup>3</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.

Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".

<sup>4</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DPWC, aprobado por la Resolución N° 070-2011-CD-OSITRAN.

"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.

(...)"





- iii.- MODASA apeló el 12 de enero de 2018, es decir, dentro del plazo legalmente previsto.
- 11.- De otro lado, los recursos de apelación cumplen con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG)<sup>5</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los daños al usuario como consecuencia de la presunta prestación deficiente de un servicio por parte de DP WORLD.
- 12.- Verificándose que los recursos de apelación cumplen con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que los sustentan.

### III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

#### III.2.1 Sobre los derechos de los usuarios en materia de daños

- 13.- El Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios<sup>6</sup> (en adelante, RUTAP) establece lo siguiente:

**"Artículo 7.- De los Derechos del Usuario**

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

(...)

**j) Derecho a la reparación de daños.**

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

*En los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto de los daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.*

**Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora**

*Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:*

<sup>5</sup> TUO de la LPAG

**"Artículo 218.- Recurso de apelación**

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

<sup>6</sup> Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN.



(...)

b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.

(...)

d) En la medida que el contrato de concesión o las normas legales vigentes lo prevean, contratar seguros contra accidentes y otros. Además las Entidades Prestadoras deberán reparar los daños a los usuarios, y a sus bienes, en la medida que resulten responsables, de conformidad con lo previsto en el Código Civil y el Código de Protección y Defensa del Consumidor, en lo que resulte pertinente”.

[el subrayado es nuestro]

- 14.- Conforme se puede apreciar de las normas citadas, 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.
- 15.- Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial remite a las reglas establecidas en el Código Civil. En ese sentido, el artículo 1321 del Código Civil establece 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 es nuestro]

- 16.- Según el artículo antes citado, 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.

- 17.- De otro lado, el artículo 1331 del Código Civil prescribe lo siguiente:

*Artículo 1331.- La prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía también corresponde al perjudicado por la inejecución de la obligación, o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.*

[El subrayado es nuestro]



- 18.- De acuerdo con el artículo citado se aprecia que la prueba de los daños y perjuicios, así como su cuantía, corresponde al perjudicado por la inexecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
- 19.- Adicionalmente, se aprecia que de acuerdo a doctrina sobre responsabilidad civil, conjuntamente con la imputabilidad; la ilicitud o antijuridicidad; el factor de atribución (dolo, culpa o criterios objetivos); y el nexo causal; el daño es también un elemento constitutivo de la responsabilidad civil<sup>7</sup>, razón por la que si este no se acredita, no corresponde atribuir responsabilidad a la Entidad Prestadora por el hecho reclamado.

### **III.3.2. Sobre la responsabilidad de los daños alegados en el presente caso**

- 20.- De los expedientes administrativos se desprende que el 6 de septiembre de 2017, en las instalaciones del Terminal Portuario administrado por DP WORLD, se realizó el reconocimiento físico de la mercadería transportada en los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762, consistente en motores de propiedad de MODASA, amparados en el B/L N°HLCUIT1170731620. Dicha diligencia fue llevada a cabo por personal de NAUTILIUS, el cual fue contratado por DP WORLD a efectos de prestar el servicio de cuadrilla que retiraría y reingresaría la mercadería a los contenedores antes referidos.
- 21.- Al respecto, MODASA solicitó que DP WORLD se hiciera responsable de los presuntos daños a dos (2) de los motores objeto de revisión, señalando que dichos daños se habrían ocasionado durante la operación de reingreso de la mercadería a los contenedores al no haberse utilizado una rampa metálica. A efectos de acreditar lo manifestado, presentó el documento denominado "Informe de Evaluación de Componentes", solicitando, además, que se recabe la declaración del personal de NAUTILIUS, así como que se revisen los registros filmicos del Terminal Portuario a fin de constatar lo ocurrido.
- 22.- Ante ello, DP WORLD ha señalado que no corresponde se le atribuya responsabilidad alguna respecto de los daños alegados, en la medida que habría cumplido con brindar el servicio de cuadrilla adecuadamente, de acuerdo con el documento denominado "Acta de Conformidad" suscrito por el personal de BEAGLE (quien representó a MODASA en dicha diligencia) en el cual constaría la buena condición de la carga tras la prestación del servicio, así como con los Tickets de Salida de los contenedores del Terminal Portuario, en los cuales no se registró observación alguna respecto del estado de la carga. Asimismo, indicó que en caso hubiera

<sup>7</sup> ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil". Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú. Según el citado autor, los indicados elementos de la responsabilidad civil son definidos de la siguiente manera:

- La imputabilidad: la capacidad que tiene el sujeto para hacerse responsable civilmente por los daños que ocasiona.
- La ilicitud o antijuridicidad: la constatación que el daño causado no está permitido por el ordenamiento jurídico.
- El factor de atribución: el supuesto justificante de la atribución de responsabilidad del sujeto.
- El nexo causal: la vinculación entre el evento lesivo y el daño producido.
- El daño: que comprende las consecuencias negativas derivadas de la lesión de un bien jurídico tutelado.



existido algún error o maniobra defectuosa que hubiera generado daños en los motores, estos hubieran sido motivo de inmediata observación por parte del representante del Agente de Aduanas BEAGLE, el cual estuvo presente durante la operación.

- 23.- Al respecto, cabe señalar que si bien la probanza de los daños le corresponde a quien los invoca, al tratarse en el presente caso de una alegación referida a que DP WORLD no habría cumplido con brindar un servicio de cuadrilla de calidad en el reconocimiento físico de los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762 que contenían mercadería de propiedad de MODASA; corresponde tomar en cuenta lo señalado en el Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el cual establece en su artículo 34 que en los reclamos relacionados con la calidad e idoneidad del servicio, corresponde a la Entidad Prestadora probar que éste se brindó conforme a las exigencias del Contrato de Concesión<sup>8</sup>, en la medida que esta se encuentra en mejor posición que el usuario para demostrar que los servicios fueron brindados de manera adecuada y conforme a los estándares correspondientes.
- 24.- En tal sentido, corresponde determinar si DP WORLD cumplió con prestar adecuadamente el servicio de cuadrilla para la inspección de contenedores, con el objetivo de establecer si tuvo o no responsabilidad respecto de los presuntos daños a dos (2) de los motores amparados en el B/L N°HLCUIT1170731620.
- 25.- Sobre el particular, cabe indicar que de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Tarifas de DP WORLD, la asignación de cuadrillas por parte de la Entidad Prestadora para la realización del reconocimiento físico de mercadería transportada en contenedores, es un servicio especial no regulado que se brinda en el Patio de Contenedores, por el cual DP WORLD cobra un precio determinado en su Tarifario:

### Reglamento de Tarifas de DP WORLD

#### "4. Servicios Especiales - Patio de Contenedores

(...)

#### 4.4 Servicios de Manipuleo de Carga

4.4.1 Inspección del contenedor – uso de cuadrillas: A ser facturado por contenedor.

4.4.2 Inspección del contenedor – uso de montacargas (hasta 5 toneladas): A ser facturado por contenedor.

4.4.3 Inspección del contenedor – uso de montacargas (de 5 a 10 toneladas): A ser facturado por contenedor."

<sup>8</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN, respectivamente.

\*Artículo 34. Procedimiento de la entidad prestadora

(...)

En los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio corresponde a la entidad prestadora probar que éstos se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente."



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
EXPEDIENTE N° 33 - 2018 - TSC - OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

### Tarifario de DP WORLD

4.4 Servicios de Manipuleo de Carga					
4.4.1	Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por Contenedor	\$59.00	\$10.62	\$69.62
4.4.2	Inspección del contenedor - uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por Contenedor	\$59.00	\$10.62	\$69.62
4.4.3	Inspección del contenedor - uso de montacargas (de 5 a 10 toneladas)	Por Contenedor	\$70.00	\$12.60	\$82.60
4.4.4	Inventario (incluye movimientos en patio, montacarga, cuadrillas, inspector, coordinaciones)	Por Contenedor	\$230.00	\$41.40	\$271.40
4.4.5	Trasgado de contenedor a contenedor (incluye 2 movimientos en patio, movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones)	Por Contenedor	\$350.00	\$63.00	\$413.00
4.4.6	Trasgado de carga de contenedor estándar a camión convencional, o viceversa -carga estándar. Incluye movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones - Contenedor vacío permanece en terminal, coordinaciones con la línea responsabilidad del cliente	Por Contenedor	\$246.00	\$44.28	\$290.28

26.- A efectos de acreditar la correcta prestación del servicio de cuadrilla para la inspección de contenedores, DP WORLD ha adjuntado el documento denominado "Acta de Conformidad", el cual consigna la siguiente información:

**DP WORLD**  
Callao

**ACTA DE CONFORMIDAD** N° 014220

N° Contenedor / BL / Booking: HLBU 148429-1, BSIU 206776-2  
Fecha: 06.09.17

Movilización para: DEJO FISCAL

Solo Cuadrilla  
 Solo Montacarga 03-TN  
 Móvil Cuadrilla y Montacarga 03-TN

Otros: \_\_\_\_\_

Observaciones / Incidentes: Buena Condición Contenedor

Se Aprobó el Caso de BEAGLE

Prescrito (s) de cierre: BE18886 BO18887

592/206774

**NAUTILUS**

27.- Como se aprecia, el documento denominado "Acta de Conformidad N° 014220" corresponde a un formato de DP WORLD suscrito por el personal de BEAGLE, en su calidad de Agente de Aduana, en el cual, el 6 de septiembre de 2017, se dejó constancia de que la mercadería transportada en los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762, movilizada a efectos de



realizar su aforo físico, se encontraba en buen estado o buena condición, consignándose la mención "conforme"; no advirtiéndose ninguna observación respecto de la generación de daños a la carga durante la prestación del servicio, habiéndose procedido el cierre de los contenedores con los precintos N° B018886 y B01887.

- 28.- Asimismo, cabe mencionar que en la parte final del referido documento suscrito por el personal de BEABLE se observa el siguiente texto:

"Como representante autorizado de la agencia de aduana/agente marítimo/depósito temporal/consignatario de esta carga, reconozco que DP World Callao S.R.L. no se hará responsable por el estado, cantidad, calidad o estiba de las mercancías, una vez que el contenedor haya sido debidamente cerrado. Cualquier observación durante la ejecución del servicio deberá ser consignada expresamente en el acta en el rubro de "observaciones". Reconozco expresamente que DP World Callao S.R.L. no aceptará a trámite ningún reclamo por daños que no se hayan reportado en este documento"

[El subrayado es nuestro]

- 29.- Como puede apreciarse, mediante la anotación consignada en la parte final del documento, DP WORLD puso en conocimiento de todo aquel al cual se le requiera la suscripción del mismo, que cualquier observación durante la prestación del servicio, debía de estar expresamente consignada en el rubro de "observaciones" del documento, habiéndose informado que con la referida suscripción se exoneraba de responsabilidad a la Entidad Prestadora respecto de cualquier daño que se reporta una vez concluido el reconocimiento físico de la carga.
- 30.- En ese contexto, se verifica que de lo expresamente señalado en el Acta de Conformidad N°014220, MODASA, a través de su representante, dio su conformidad respecto de que DP WORLD había efectuado el aforo físico respecto de la mercadería transportada en los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762.
- 31.- En tal sentido, del documento suscrito por quien representó a MODASA, se evidencia que la Entidad Prestadora habría prestado correctamente el servicio de cuadrilla para el reconocimiento físico de la carga, no existiendo observación alguna respecto de posibles daños a la mercadería que pudieran ser imputables a DP WORLD.
- 32.- Lo señalado se corrobora con la información consignada en los Tickets de Salida N° 4589501 y 4589538 correspondientes a los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762, en los cuales se observa que el 7 de septiembre de 2017, ambos fueron retirados del Terminal Portuario administrado por DP WORLD, sin haberse reportado daño alguno que fuera registrado en el ítem correspondiente a "daños"<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Folio 42 del Expediente.



- 33.- Sobre el particular, cabe señalar que MODASA no podría alegar la imposibilidad de tomar conocimiento de los presuntos daños a la mercadería en el momento en que se realizaba el reconocimiento físico de la carga, pues se evidencia que tal labor fue efectuada en presencia del representante del Agente de Aduana, esto es, del personal de BEAGLE.
- 34.- En efecto, en el numeral VI.4 del Procedimiento Específico: Reconocimiento Físico - Extracción y Análisis de muestras: DESPA-PE.00.03, se observa lo siguiente:

**"Procedimiento Específico: Reconocimiento Físico - Extracción y Análisis de muestras**

**OBJETIVO**

*Establecer las pautas a seguir en el reconocimiento físico y en la extracción y análisis de muestras, con la finalidad de lograr el debido cumplimiento de las normas que lo regulan.*  
(...)

**VI. NORMAS GENERALES**

(...)

3. El reconocimiento físico es la operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza, origen, estado, cantidad, calidad, valor, peso, medida o clasificación arancelaria.

*La autoridad aduanera programa la fecha del reconocimiento físico de la mercancía por cada declaración dentro del horario establecido en las intendencias de aduana y asigna al funcionario aduanero de actuación.* (RIN-12-2014-SUNAT-5C0000-30/09/2014).

4. El reconocimiento físico es efectuado por el funcionario aduanero en presencia del despachador de aduana, del dueño, consignatario o su representante cuando corresponda y el reconocimiento físico de oficio, en presencia del representante del almacén aduanero.  
(...)"

[El subrayado es nuestro]

- 35.- Como se observa de las normas generales establecidas en el referido procedimiento, el reconocimiento físico de la carga es efectuado por el funcionario de Aduanas asignado, en presencia del Agente de Aduana, del dueño, del consignatario o de su representante, en este caso, de BEAGLE.
- 36.- En atención a ello, este Tribunal considera que el representante de MODASA, esto es, BEAGLE, se encontraba en posición de evidenciar que los alegados daños a la mercadería transportada en los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762 habrían sido generados durante el reconocimiento físico de la carga realizado por la cuadrilla asignada por DP WORLD dentro de las instalaciones del Terminal Portuario. No obstante, como se ha verificado, no existió ninguna observación que aludiera a ello en documento alguno, verificándose por el contrario que se dio conformidad respecto de la correcta prestación del servicio,



suscribiéndose el documento denominado "Acta de Conformidad N° 014220", en el cual se consignó que la mercancía se encontraba en buenas condiciones, sin que se hubiera encontrado o reportado la generación de daño alguno durante la diligencia durante el aforo físico de la carga.

37.- Ahora bien, que a efectos de acreditar la ocurrencia de los daños alegados y que estos fueron responsabilidad de DP WORLD, MODASA ha adjuntado los siguientes documentos:

- "Informe de evaluación de componentes N° 054-2017", elaborado con fecha 8 de septiembre de 2017 por el señor Dante Chávez, personal de MODASA, en relación al estado de los dos (2) motores PERKINS: Modelo 1106D-E70TAG2/C16MT0276, y Modelo 1103A-33TG1/C16MT0009, en el cual se consignó lo siguiente:

DEFECTO:	ABOLLADOS. MOTOR VOLTEADO EN EL TRANSPORTE
CAUSA:	LLEGÓ ASI A PLANTA
CONCLUSIÓN:	RECLAMAR A ALMACEN DEL OPERADOR LOGÍSTICO Y/O SEGURO" <sup>10</sup> .

- "Listado de Recorrido" de la unidad de placa N° ABM856 que habría transportado el contenedor BSIU2067762 desde el Terminal Portuario administrado por DP WORLD hasta las instalaciones de MODASA, el cual acreditaría que el traslado de la carga se habría realizado con la diligencia debida considerando la velocidad máxima empleada por dicha unidad<sup>11</sup>.
- Fotografías tomadas a los dos (2) motores dentro de los contenedores en las instalaciones de MODASA, en las cuales se observarían los daños encontrados, tal y como se aprecia a continuación<sup>12</sup>:

<sup>10</sup> Folio 32 del expediente.

<sup>11</sup> Folios 73 al 83 del Expediente.

<sup>12</sup> Folios 34 al 37 del Expediente.





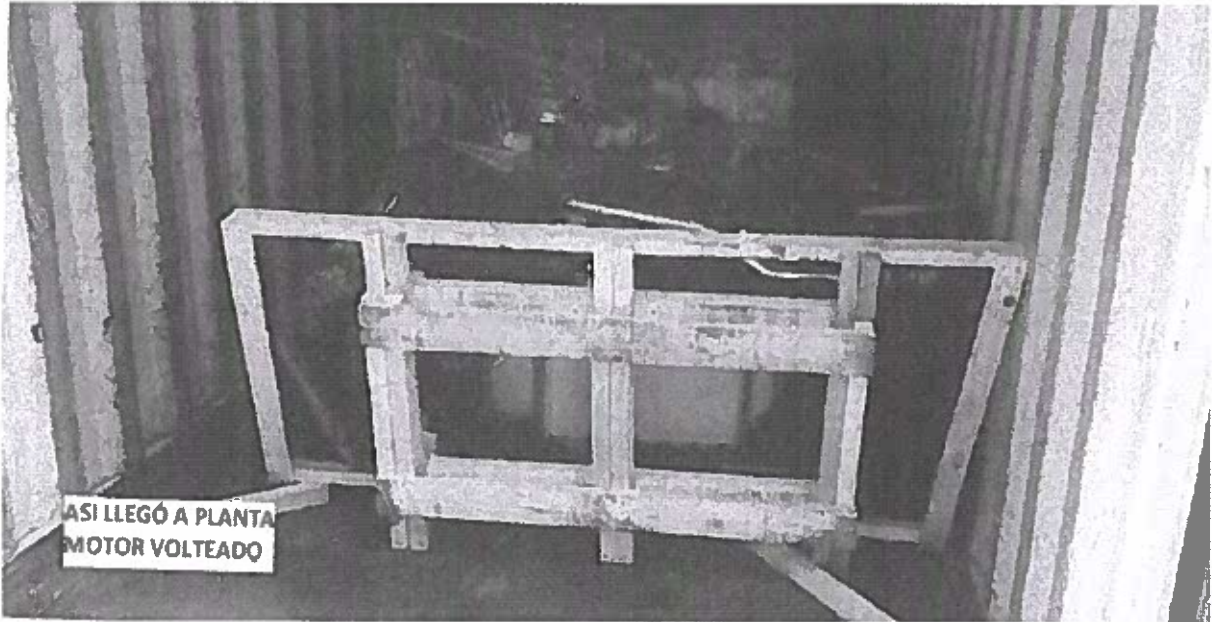
PERÚ

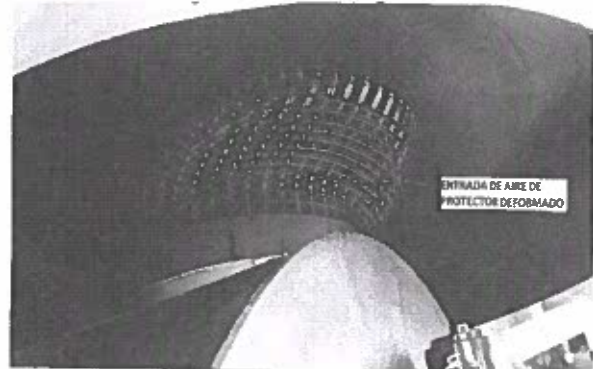
Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
EXPEDIENTE N° 33 -2018-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1





- 38.- Al respecto, cabe señalar que el documento denominado "*Informe de evaluación de componentes N° 054-2017*" y las fotografías adjuntadas por la parte apelante, si bien acreditarían la existencia de daños en los motores reclamados; no acreditan que los referidos daños hubieran sido ocasionados por personal de DP WORLD durante el reconocimiento físico de la carga, ocurriendo que estos podrían haber sido generados durante el traslado de la mercancía.
- 39.- En relación al documento denominado "*Listado de Recorrido*" de la unidad de placa N°ABM856 que habría transportado el contenedor BSIU2067762 desde el Terminal Portuario administrado por DP WORLD hasta las instalaciones de MODASA; cabe señalar que este documento tampoco acredita que la causa de los daños reclamados hubieran sido las actividades de reconocimiento físico de la carga realizadas por la Entidad Prestadora, siendo, además, un documento que no se encuentra firmado o suscrito por persona alguna, desconociéndose la identidad de quienes lo elaboraron.
- 40.- Al respecto, cabe señalar que el numeral 171.2 del artículo 171 del TUO de la LPAG<sup>13</sup> establece que corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustentan sus alegaciones.
- 41.- En tal sentido, en la medida que no se ha demostrado que los alegados daños a la mercadería consistente en dos (2) motores PERKINS: Modelo 1106D-E70TAG2/C16MT0276, y Modelo 1103A-33TG1/C16MT0009, transportada en los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762, fueran consecuencia inmediata y directa del incumplimiento de alguna de las prestaciones

<sup>13</sup> TUO de la LPAG

"Artículo 171.- Carga de la prueba  
(...)"

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



portuarias a cargo de DP WORLD, no corresponde declarar responsable a dicha Entidad Prestadora de los daños que se le imputan.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN<sup>14</sup>;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- CONFIRMAR** la decisión contenida en la Carta N° GLAC.DPWC.391.2017 del expediente N° 159-2017-RCL/DPWC., que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por MOTORES DIESEL ANDINOS S.A. contra DP WORLD CALLAO S.R.L. en relación a su presunta responsabilidad por los daños originados a los dos motores PERKINS: Modelo 1106D-E70TAG2/C16MT0276, y Modelo 1103A-33TG1/C16MT0009, durante la prestación del servicio de cuadrilla para el reconocimiento físico de los contenedores HLBU1484291 y BSIU2067762.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a MOTORES DIESEL ANDINOS 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 vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.**

  
**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta

<sup>14</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Integrar la resolución apelada;
- Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda."

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia. (...)"