

Carta No. 0192-2024-APMTC/CL

Callao, xx de abril de 2024

Señores

TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A.

Calle Amador Merino Reyna N° 267, oficina N° 1002

San Isidro. -

Atención	: Fernando Castellano Talledo Representante Legal
Asunto	: Se expide Resolución No. 01
Expediente	: APMTC/CL/0063-2024 Materia
de reclamo	: Reclamo por daños al contenedor

APM TERMINALS CALLAO S.A ("APMTC") identificada con R.U.C. No. 20543083888, con domicilio en Av. Contralmirante Raygada No. 111, Distrito del Callao, en virtud a que **TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A.** ("TRANSTOTAL" o la "Reclamante") ha cumplido con presentar su reclamo dentro del plazo establecido en el artículo 2.3 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTC y con los requisitos establecidos en el artículo 2.4 del referido Reglamento, exponemos lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Con fecha 25.01.2024, la nave WAN HAI 723, atracó en el Terminal Norte Multipropósito ("TNM") para realizar la descarga y embarque de carga contenedorizada.
- 1.2 Con fecha 01.04.2024, TRANSTOTAL presentó su reclamo, mediante el cual responsabilizó a APMTC por el supuesto daño (abolladuras, cortes, hendiduras) en la esquina del poste al contenedor WHSU2471006.

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN Y ANÁLISIS

De la revisión del reclamo interpuesto por TRANSTOTAL, se advierte que el objeto del mismo se refiere a la supuesta responsabilidad de APMTC respecto al supuesto daño al contenedor WHSU2471006, que se habría producido por una presunta mala manipulación por parte de APMTC.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Determinar la Base Legal aplicable al presente reclamo a fin de determinar si la Reclamante ha acreditado fehacientemente el daño alegado.
- ii) Analizar los medios probatorios presentados por la Reclamante.
- iii) Respecto a las operaciones de embarque de contenedores.

2.1. De la acreditación fehaciente de los daños alegados por la Reclamante.

A efectos de determinar si APMTTC es responsable por los daños alegados por la Reclamante, resulta necesario definir la responsabilidad civil, de esta manera, el considerando quinto del Exp. No. 07585-2018-0-1801-JR-LA-84 indica:

"QUINTO: Respecto a la indemnización por daños y perjuicios. – La responsabilidad civil es una institución jurídica dentro del cual existe la obligación de indemnizar por daños causados en virtud a un incumplimiento de las obligaciones asumidas mediante una relación contractual o por el acontecimiento de un hecho ilícito o riesgo creado (fuente extracontractual), en donde su reparación deberá consistir en el establecimiento de una situación anterior o -cuando ello sea imposible- en un pago por concepto de indemnización

En ese sentido, refiriéndose a los elementos constitutivos de la responsabilidad civil el fundamento 14 de la Casación 3470-2015, Lima Norte menciona lo siguiente:

"(...) es necesario señalar por tanto que en la doctrina se han establecido cuatro elementos conformantes de la responsabilidad civil y estos son:

1) La antijuridicidad; entendida como la conducta contraria a ley o al ordenamiento jurídico;

2) El factor de atribución; que es el título por el cual se asume responsabilidad, pudiendo ser este subjetivo (por dolo o culpa) u objetivo (por realizar actividades o, ser titular de determinadas situaciones jurídicas previstas en el ordenamiento jurídico), considerándose inclusive dentro de esta subclasificación al abuso del derecho y la equidad (Cfr. ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Derecho de la Responsabilidad Civil. Primera Edición, Gaceta Jurídica Sociedad Anónima, Lima, 2002; página 80);

3) El nexo causal o relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido; y

4) El daño, que es consecuencia de la lesión al interés protegido y puede ser patrimonial (daño emergente o lucro cesante) o extrapatrimonial (daño moral y daño a la persona).

Respecto a la indemnización por daños y perjuicios por responsabilidad civil, el artículo 1321 del Código Civil señala:

"Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños a 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 incumplimiento 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-

Por su parte, en relación a la prueba de los daños el artículo 1331 del Código Civil señala 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-

Lo establecido en el Código Civil concuerda con lo dispuesto en el artículo 196 del Código Procesal Civil, que establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos:

"Artículo 196.- Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos".

Así las cosas, uno de los requisitos exigibles para que APMTTC deba responder por los daños alegados por la Reclamante es que ésta, necesariamente, cumpla con acreditar la existencia del evento dañoso y que el mismo se originó a consecuencia del incumplimiento de una obligación de APMTTC o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

2.2. Respecto al medio probatorio presentado por TRANSTOTAL.

En el presente caso, TRANSTOTAL adjuntó el siguiente medio probatorio:

- Equipment Interchange Receipt (EIR) de salida N° 804,959) emitido por el Depósito de Vacíos de IMUPESA.
- Ticket de puerto N° 4831554 emitido por APM TERMINALS CALLAO
- Damage Report Container de fecha 28.02.2024
- Vistas fotográficas del daño ocasionado

2.2.1. Respecto "Equipment Interchange Receipt" (EIR).

Con relación al documento "Equipment Interchange Receipt", señalamos que dicho documento fue elaborado de manera unilateral y este no cuenta con firma ni sello de personal de APMT, como se observa:

15



RECIBO DE INTERCAMBIO DE EQUIPO
(EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT)

N° 804,959

DEPOSITO DE CONTENEDORES VACIOS

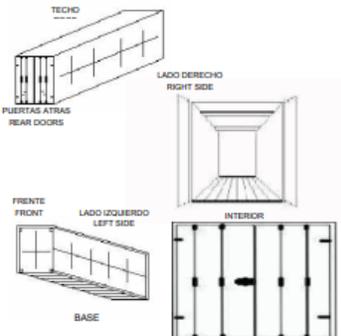
TIPO INTERCAMBIO - TYPE INTERCHANGE: ENTRADA SALIDA Número de Container: **WHSU 2471006** CONDICION: VACIO LLENO

FCL LCL

<input type="checkbox"/> DESCARGA	NAVE	TRAFICO	TARA	AGENTES PARA
<input type="checkbox"/> EMBARQUE	VIAJE	FECHA	2,190.00	
		LINEA	MAX PESO	0387777
		WHL	28,290.00	WHLX138785

DESCRIPCION DEL CONTAINER - CONTAINER DE	ULTIMA INSPECCION TK	F.FABRICACION	X	20'	40'	TYPE	DIMENSION
<input type="checkbox"/> ACERO <input type="checkbox"/> ALUMINIO		2018 / 12	<input checked="" type="checkbox"/>			DC	

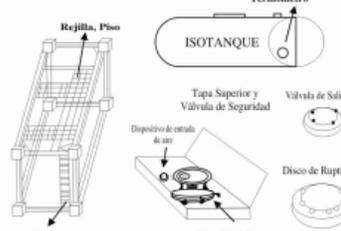
<input type="checkbox"/> ST STANDARD	<input type="checkbox"/> VN VENTILED	<input type="checkbox"/> OT OPEN TOP	<input type="checkbox"/> RH REEFER HIGH	<input type="checkbox"/> RF REEFER	Booking
<input type="checkbox"/> REINFORCED	<input type="checkbox"/> HIGH CUBE	<input type="checkbox"/> TK TANK	<input type="checkbox"/> FR FLAT RACK		VERBADES



Estructura externa del botanque
Indicar utilizando la siguiente nomenclatura:
(B) Bueno, (D) Dañado, (F) Faltante

Equipos y Accesorios del botanque
Indicar utilizando la siguiente nomenclatura:
(B) Bueno, (D) Dañado, (F) Faltante

Terminómetro



OBSERVACIONES DETALLE DE LOS DAÑOS

LOCATION	DAMAGE	COMPONENT	REPAIR	LENGTH	QTY
1.	Corte				CU
2.	Hueco				HO
3.	Hole				HO
4.	Material / Trinca				DB
5.	Cargo Debris				DB
6.	Fractura				BR
7.	Broken				BR
8.	Faltante				MS
9.	Missing				MS
10.	Corrosión				CO
11.	Rust on corrosión				CO
12.	Hundido				DT
13.	Dent				DT
14.	Rasguñado				SC
15.	Scratched				SC
16.	Doblado				BT
17.	Bent				BT
18.	Arqueo				BO
19.	Bowed				BO
20.	inchado				BU
21.	Bulged				BU
22.	Suelto				LO
23.	Loose				LO
24.	Sacar Clavos				NL
25.	NAIL				NL

LIMPIO CLEAN SUCIO DIRTY BUENAS CONDICIONES GOOD CONDITION Dañado Necesita Reparaciones DAMAGED OTROS

OBSERVACIONES: _____ ENTREGADO AL REPRESENTANTE DEL CLIENTE

Queda claro que al ser un documento emitido de manera unilateral no evidencia la responsabilidad de APMT, en el presunto daño al contenedor WHSU2471006.

2.2.2. Ticket de puerto N° 4831554 emitido por APM TERMINALS CALLAO

Al respecto debemos señalar que TRANSTOTAL adjuntó el ticket de ingreso a puerto del contenedor materia de reclamo, este documento describe información general referente a hora, peso, transporte, entre otros detalles generales del contenedor. Es decir, solo muestra información general del contenedor y no prueba, el daño reclamado, que el supuesto daño fue ocasionado durante las operaciones de embarque en el TNM, ni mucho menos la responsabilidad de APMT en la responsabilidad de lo alegado. Por tanto,

no es el documento idóneo a fin de demostrar la supuesta responsabilidad de APMTC en los supuestos daños al contenedor WHSU2471006.

2.2.3. Damage Report Container de fecha 28.02.2024 emitido por el puerto de Hong Kong

Respecto al Damage Report presentado por TRANSTOTAL, no es medio probatorio que determine la responsabilidad de APMTC, ya que no acredita que el daño ocurrió durante las operaciones de embarque del contenedor en la Terminal.

De haber ocurrido el incidente durante las operaciones de embarque en el TNM, el capitán de la nave debió haber tomado conocimiento del mismo y debió actuar conforme el Art. 120 del REOP, ya que éste dispone cómo debe actuarse ante la incidencia de daños a la carga, la misma que prescribe lo siguiente:

"a) Daños a la Carga

i. Ante la ocurrencia de un Daño a la Carga, el representante señalado en el artículo 15, deberá comunicar dentro del plazo de ocho (8) horas de ocurrido el incidente al Shift Manager o al supervisor de la nave de APMTC o remitir un correo electrónico con información (imágenes o videos tomados por personas debidamente autorizadas por APMTC para tal efecto) conforme a lo siguiente:

Para contenedores

- *apmtcopssenioplanner@apmterminals.com*
- *apmtcopsplanning1@apmterminals.com*
- *apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com*

Para carga general

- *apmtcgcpplanners@apmterminals.com*
- *apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com*

Dentro del mismo plazo se entregará el Damage Report. En caso el representante no cumpla con comunicar el referido incidente dentro del plazo señalado, APMTC declarará infundado cualquier reclamo sobre el particular.

-El subrayado es nuestro-

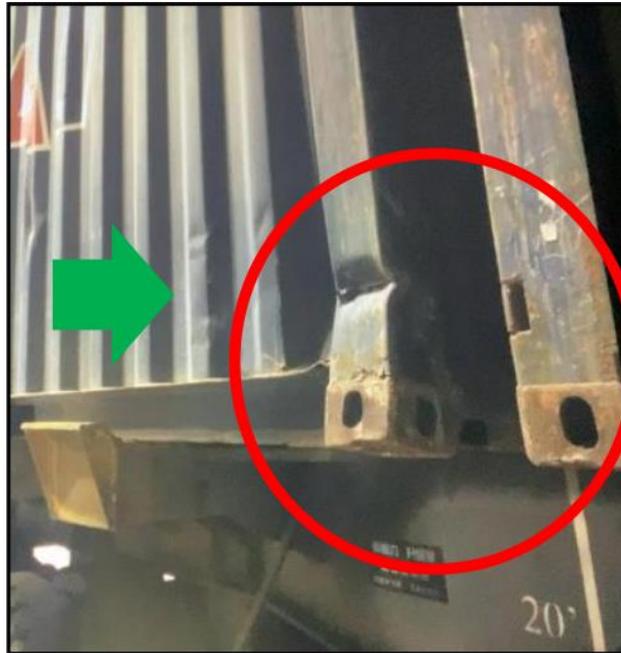
En ese sentido, se desprende que si el daño, objeto de reclamo, hubiera sido ocasionado en las instalaciones de APMTC, el representante de la nave debía comunicar el incidente al Shift Manager y/o supervisor de nave, o remitir un correo electrónico a las direcciones indicadas, con el objeto de que se emita un Damage Report que deje constancia del incidente, y éste sirva de medio probatorio para determinar la responsabilidad de quien corresponda. Dado que ello no ha sucedido, se evidencia que el daño no se produjo durante las operaciones de APMTC.

Cabe resaltar que, de acuerdo a los procedimientos anteriormente mencionados de haberse detectado el daño al contenedor en el TNM, éste

hubiese sido advertido y reportado.

2.2.4. Vistas fotográficas del daño ocasionado

Respecto a la vista fotográfica por TRANSTOTAL, debemos señalar que, si bien se aprecia el contenedor con el daño reclamado, éstas no son medio probatorio que determinen la responsabilidad de APMTTC, ya que no acreditan que el daño ocurrió durante su estadía en la Terminal.



Lo señalado en el párrafo anterior, fue ratificado por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en la Resolución Final del Expediente No. 182-2015-TSC-OSITRAN, señala lo siguiente:

"29.- En cuanto a las fotografías presentadas por GM, cabe señalar que aquellas no permiten determinar que los presuntos daños a los vehículos que se muestran en ellas hayan sido provocados durante su estancia en el Terminal Portuario y/o que estén relacionadas con las unidades materia de reclamo.
(...)

-El subrayado es nuestro-

En consecuencia, queda claro que la vista fotográfica no acredita que el daño al contenedor fue de responsabilidad de APMTTC.

2.3. Respecto a las operaciones de embarque de contenedores.

TRANSTOTAL manifestó que el supuesto daño ocurrió durante las operaciones de embarque posiblemente realizando una incorrecta estiba del contenedor, siendo APMTTC responsable de las operaciones de embarque.

Al respecto, es importante mencionar lo establecido en el Artículo 95 del

Reglamento de Operaciones ("REOP") vigente al momento de los hechos, que dispone de forma expresa lo siguiente:

"Artículo 95.- (...)

La nave dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes suficientes, quienes deben coordinar con el personal operativo del Terminal Portuario las operaciones de movimientos de carga"

-El subrayado es nuestro-

Lo establecido en el REOP, concuerda con lo dispuesto en el artículo 403 del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1147 que establece lo siguiente:

"Artículo 403.- Obligaciones del Capitán respecto de la carga

El Capitán tiene las siguientes obligaciones respecto a la carga:

- a. **Tomar las medidas de control y seguridad referentes a la estiba de la carga**, estabilidad de la nave y procedimientos para el transporte de mercancías peligrosas a fin de evitar averías a la carga, nave o a terceros y prevenir la contaminación.
- b. *Dar cumplimiento a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional aplicables al Estado peruano referentes a la contaminación acuática.*
- c. **Disponer en todo momento que los oficiales y tripulantes de guardia vigilen cuidadosamente la estiba y desestiba de la carga.**
- d. *Impedir que se embarquen mercancías peligrosas sin tomar las precauciones recomendadas para su envase, manejo y segregación. (...)"*

-El subrayado es nuestro-

En ese sentido, queda establecido que la nave se encuentra en la obligación de tener personal suficiente para realizar las coordinaciones de embarque y descarga, es decir, personal responsable de las operaciones, el mismo que ante un caso de daños deberá dejar constancia de ello, a fin de poder acreditar con posterioridad la responsabilidad de dicho daño.

Asimismo, ratificamos que de haberse producido el daño en las instalaciones de APMTC, el capitán de la nave debió haber tomado conocimiento del mismo, ya que, de acuerdo a las obligaciones del capitán de la nave establecidas en el Código de Comercio, se dispone que éste deberá vigilar cuidadosamente la estiba de la carga mientras se recibe a bordo, conforme el siguiente artículo:

"Artículo 625.- Obligaciones del capitán

Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen: (...)

5) **Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe a bordo la carga y vigilar cuidadosamente su estiba**; no consentir que se embarque ninguna mercancía o materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen o peso, dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la

estación favorables en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.”

-El subrayado es nuestro-

En consecuencia, siendo el capitán el encargado de verificar que se realice la estiba correctamente, entendiendo la estiba como “el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle, patio o medio de transporte”, la ocurrencia de un supuesto incidente al momento del embarque necesariamente debió ser conocido o informado al capitán de la nave.

En ese sentido, se desprende que si el daño, objeto de reclamo, hubiera sido ocasionado en las instalaciones de APMTTC, el representante de la nave debía comunicar el incidente al Shift Manager y/o supervisor de nave, o remitir un correo electrónico, con el objeto de que se emita un Damage Report que deje constancia del incidente, y éste sirva de medio probatorio para determinar la responsabilidad de quien corresponda. De haberse detectado el daño antes del zarpe de la nave, este hubiese sido advertido y reportado.

Así las cosas, los medios probatorios presentados por TRANSTOTAL no prueban que los daños al contenedor WHSU2471006a sean responsabilidad de APTMC; razón por la cual, el presente reclamo no ha de ser amparado.

Sin perjuicio de ello, en caso de que la Reclamante considere que la presente Resolución viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, podrá interponer contra la misma los medios impugnatorios descritos en el Capítulo III, numerales 3.1.1 y 3.1.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTTC.¹

III. RESOLUCIÓN

Por los argumentos antes señalados, se declara **INFUNDADO** el reclamo presentado por **TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A.** según el Expediente **APMTC/CL/0063-2024.**

¹ Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APMTTC

3.1.1 Recurso de Reconsideración

Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. procede la interposición de recurso de reconsideración dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución. La sustentación de este requisito se hará con la presentación de nueva prueba. Este recurso es opcional por lo que su no interposición no impide la presentación del recurso de apelación (...)

3.1.2 Recurso de Apelación

Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A., procede la interposición de recurso de apelación.

El recurso de apelación deberá interponerse ante APM TERMINALS CALLAO S.A. dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución (...)



Sofia Balbi

Gerente Comercial y de Experiencia del Cliente
APM Terminals Callao S.A.