

Carta No. 0427-2022-APMTC/CL

Callao, 19 de julio de 2022

Señores

SEABOARD OVERSEAS PERÚ S.A.

Av. Víctor Andrés Belaúnde 332 oficina 302, Torre Cromo
San Isidro. -

Atención: Salvador Martín Barrios de la Portilla
Representante Legal
Asunto: Se expide Resolución No. 01
Expediente: **APMTC/CL/0179-2022**
Referencia: Reclamo por daños y perjuicios

APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, "APMTC"), identificada con RUC No. 20543083888, con domicilio en Av. Contralmirante Raygada No. 111 distrito del Callao, en virtud de que **SEABOARD OVERSEAS PERÚ S.A.** (en adelante "SEABOARD" o la "Reclamante") ha cumplido con presentar el 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 12.06.2022, la nave MV PRIDE de Mfto. 2022-0665 atracó en el muelle 11-A del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao ("TNM") a fin de realizar la descarga de mercadería solida a granel.
- 1.2 Con fecha 07.06.2022, SEABOARD interpuso su reclamo formal por los supuestos daños y perjuicios económicos, (demurrage) originados por una supuesta falta de calidad y oportuna prestación de los servicios durante la operación de descarga de la nave MV PRIDE al no asignar las cuadrillas programadas de acuerdo con el Plan de Trabajo.
- 1.3 Con fecha 27.06.2022, APMTC emitió la Carta No. 0388-2022-APMTC/CL, mediante la cual manifestó que, siendo los hechos materia del reclamo de alta complejidad, procedía a ampliar el plazo de emisión de la respuesta al reclamo, al amparo del artículo 2.12 del Capítulo II del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APMTC.

II. ANÁLISIS

De la revisión del reclamo presentado por SEABOARD, podemos advertir que el objeto del mismo se basa en la solicitud del resarcimiento de los supuestos daños y perjuicios incurridos como consecuencia de (i) una supuesta falta de calidad y oportuna prestación de los servicios por parte de APMTTC durante las operaciones de la nave MV PRIDE; (ii) un supuesto cobro de demurrage por parte de la línea naviera.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Identificación de la base legal aplicable a los casos de daños y perjuicios.
- ii) Analizar los medios probatorios de la Reclamante a fin de determinar si ésta ha probado la existencia del daño/perjuicio y, de ser el caso, que éste se debe al incumplimiento de una obligación de APMTTC o a su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

2.1. Base legal aplicable a los casos de daños y perjuicios.

A efectos de determinar si APMTTC es responsable por los daños y perjuicios 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 nexa 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 APMTC deba responder por los daños y perjuicios 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 APMTC o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

2.2. Respecto a la supuesta falta de calidad y oportuna prestación de los servicios por parte de APMTC durante las operaciones de la nave MV PRIDE.

Sobre el particular, SEABOARD manifestó una supuesta falta de idoneidad en la prestación de los servicios al no ejecutarlos de manera correcta debido a una reducción en la cantidad de cuadrillas (de 2 cuadrillas programadas a 1 cuadrilla) lo cual ocasionó que la Reclamante incurra en sobrecostos (demurrage).

Al respecto, rechazamos categóricamente la responsabilidad de APMTC sobre lo manifestado por la Reclamante y señalamos que la Entidad Prestadora actuó dentro de acuerdo a sus facultades señaladas en el Reglamento de Operaciones.

En relación al plan de operaciones, el literal pp del Reglamento de Operaciones de APMTC ("REOP") señala lo siguiente:

pp. Plan de operaciones:

Documento mediante el cual se detallan las actividades específicas que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una Nave, en base a la información provista por el Agente Marítimo y a lo coordinado en la Junta Pre Operativa. APMTC o el capitán de la Nave pueden modificar el Plan de Operaciones según las circunstancias, comunicando dichas modificaciones al Agente Marítimo, quien transmitirá la información a los interesados. En el caso de carga a granel sólida, las modificaciones serán comunicadas al consignatario o su representante.

- El subrayado es nuestro -

Asimismo, el artículo 63 del REOP, señala que APMTC conjuntamente con los Agentes Marítimos, y Usuarios pueden realizar un planeamiento tentativo de las operaciones, el mismo que se plasma en el Plan de Operaciones.

No obstante, el último párrafo del artículo en mención prevé la posibilidad que APMTC modifique el Plan de Operaciones antes y durante las operaciones, previa comunicación al Agente Marítimo conforme puede verificarse a continuación:

*"Artículo 63.- Desarrollo de la Junta Pre Operativa
(...)*

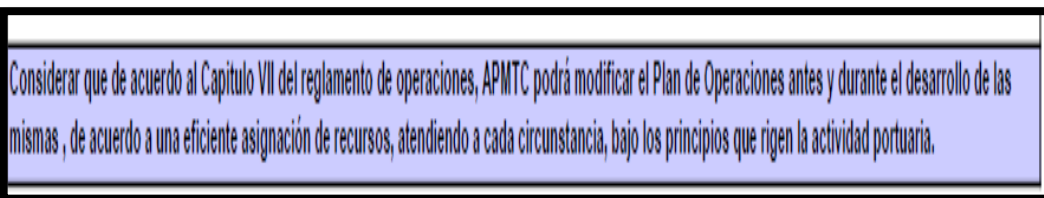
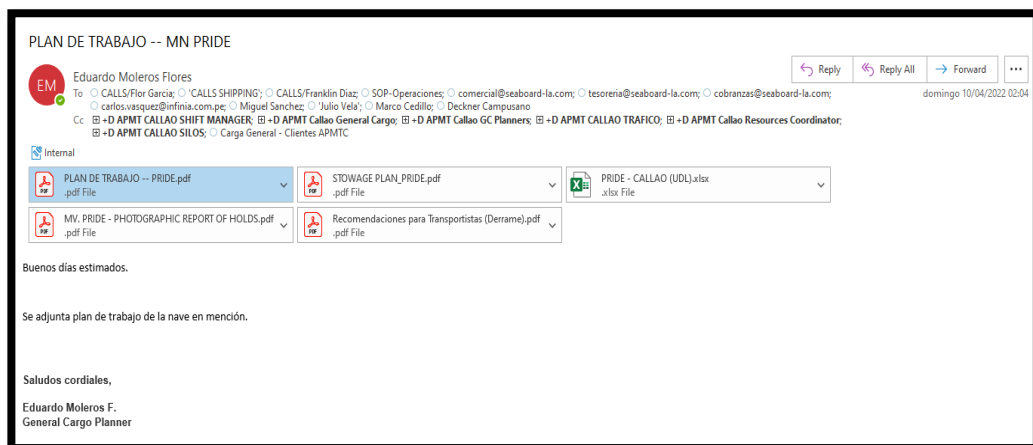
APMTC comunicará al Agente Marítimo y usuarios la fecha y hora en la que se llevará a cabo la Junta Pre Operativa. Ésta deberá realizarse con una antelación de por lo menos veinticuatro (24) horas antes del ETA de la Nave. En dicha Junta se realizará el planeamiento tentativo de las operaciones, el cual deberá incluir la siguiente información:

(...)

APMTC podrá modificar el Plan de Operaciones antes y durante el desarrollo de las mismas, de acuerdo a una eficiente asignación de recursos atendiendo a cada circunstancia, bajo los principios que rigen la actividad portuaria. Para tal efecto, informará oportunamente las modificaciones al Agente Marítimo. En el caso de carga sólida a granel las modificaciones serán informadas a los consignatarios."

-El subrayado es nuestro-

En cumplimiento a citado artículo, con fecha 10.04.2022, APMTC remitió el Plan de Trabajo de la mencionada nave mediante el cual se pone en conocimiento sobre la posibilidad del cambio de número de cuadrilla en la operación de descarga de la nave MV PRIDE, como se observa:



En ese sentido, si APMTC consideró en su planificación la posibilidad de reducir las cuadrillas asignadas por razones operativas, y ello fue debidamente informado a

la Reclamante, no resulta consecuente que ésta solicite que APMTC responda por los supuestos sobrecostos generados por haberse presentado dicho evento.

Por último, APMT cumplió cabalmente con comunicar al Agente Marítimo y al Consignatario sobre el plan de trabajo y todas las circunstancias ocurridas durante la operación de descarga con la finalidad de que éstos dispusieran de las medidas necesarias para superar cualquier problema que se pudieran presentar frente a la situación sobre la cual APMTC no tuvo control.

Cabe indicar que el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN ha establecido que el hecho de que el usuario cuente con la información suficiente es una medida que le permitirá evitar incurrir en sobrecostos, por lo cual no es posible que estos sean atribuidos a APMT. El Tribunal de Solución de Controversias ha establecido recientemente que¹:

"El derecho de acceder a información de los usuarios es de suma importancia, toda vez que les permite efectuar un cálculo adecuado y certero sobre los tiempos y costos en los que tendrá que incurrir al realizar operaciones dentro de la cadena logística portuaria. Por tal razón, dicha información resulta útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y que les permitan maximizar sus beneficios, evitando así, incurrir en sobrecostos no esperados"

Por lo anterior, dado que su representada contaba con la información suficiente para tomar decisiones que pudieran haberle permitido evitar sobrecostos por este evento que, además, se encuentra fuera del control de APMTC, no se puede imputar responsabilidad alguna al operador portuario de lo alegado por la Reclamante.

2.3. Supuestos perjuicios económicos causados por la falta de idoneidad del servicio y el supuesto cobro de demurrage por parte de la línea naviera.

SEABOARD manifestó que la supuesta falta de calidad en la prestación de los servicios por parte de APMTC causó supuestos perjuicios económicos, traducidos al cobro de demurrage, a lo cual debemos señalar lo siguiente:

La Reclamante pretende imputar dicha responsabilidad a APMTC, adjuntado como medio probatorio llamado "Laytime Calculation", que es el documento mediante el cual se calcula el tiempo de estadía de la nave por parte de la línea a fin de que cualquier exceso pueda ser facturado al consignatario o fletador de corresponder.

¹ Resolución del Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN 136-2017-TSC, párrafo 37.

En ese sentido, podemos observar que la nave inició el cobro del demurrage desde el día 10.04.2022, como se aprecia en imagen infra;

Date	From	Until	% to count	Remarks/Description	Time used	Total time days hh:mm
Tue 12/04/2022	19:40			Vessel berthed		
Tue 12/04/2022	21:06			Discharging commenced		
Tue 5/04/2022	08:00			Laytime commenced		
Fri 15/04/2022	06:20			Operations completed		
Tue 5/04/2022	08:00	24:00	100.00		16:00	0 16:00
Wed 6/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	1 16:00
Thu 7/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	2 16:00
Fri 8/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	3 16:00
Sat 9/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	4 16:00
Sun 10/04/2022	00:00	06:57	100.00		06:57	5 16:00
	06:57	24:00	100.00	Vessel on demurrage	17:03	5 16:00
Mon 11/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	6 16:00
Tue 12/04/2022	00:00	18:30	100.00		18:30	7 10:30
	18:30	19:40	0.00	Shifting berth	00:00	7 10:30
	19:40	20:00	100.00		00:20	7 10:50
	20:00	20:20	0.00	Draft checking	00:00	7 10:50
	20:20	24:00	100.00		03:40	7 14:30
Wed 13/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	8 14:30
Thu 14/04/2022	00:00	24:00	100.00		24:00	9 14:30
Fri 15/04/2022	00:00	06:00	100.00		06:00	9 20:30
	06:00	06:20	0.00	Draft checking	00:00	9 20:30
Time allowed:				4 d 22:57		
Time used:				9 d 20:30		
Time lost				4 d 21:33		

Ahora bien, de acuerdo al correo remitido por el Agente Marítimo de la nave MV PRIDE, con fecha 12.04.2022 a las 10:52 horas solicitó el ingreso de la referida nave al muelle 11 a la salida de la nave LIBRA CONFIDENCE, como se observa:



En ese orden de ideas, la nave MV PRIDE procedió atracar en el muelle 11 del TNM el día 12.04.2022 a las 19:20 horas, esto fue, a la salida de la nave LIBRA CONFIDENCE, de acuerdo al reporte final de la nave MV PRIDE;

NOMBRE DE NAVE:	PRIDE	PRIMERA LÍNEA DE ATRAQUE:	12-04 19:20
AGENCIA MARITIMA:	CALLS SHIPPING	PRIMERA LÍNEA DE DESATRAQUE:	12-04 19:20
LÍNEA NAVIERA:	00-01 00:00	ESCALA EN POSICIÓN:	12-04 19:55
BERTH:	11-A	CUADRILLAS A BORDO:	12-04 20:00
NRO. MANIFIESTO:	2022-00665	LIBRE PLATICA:	04-04 14:55
CANTIDAD DE GRÚAS:	2	DESEMBARQUE DE CUADRILLAS:	15-04 05:53
CANTIDAD DE BODEGAS :	2	PRIMERA LÍNEA DE DESATRAQUE:	
CUADRILLAS TOTALES:	14	ULTIMA LÍNEA DE DESATRAQUE:	15-04 08:05
OPERACIONES			
TOTAL MANIF.:	39,648.000	INICIO DE OPERACIONES:	12-04 21:06
OPERACIÓN:	DESCARGA	INICIO DE DESCARGA:	12-04 21:06
CRANE SPLIT:	3.4	TÉRMINO DE DESCARGA:	15-04 05:43
		TÉRMINO DE OPERACIONES:	15-04 05:43

Así las cosas, se evidencia que la nave antes de ingresar a operar al TNM ya se encontraba en Demurrage. Por tanto, la Reclamante no puede responsabilizar del cobro de demurrage a la Entidad Prestadora, toda vez que desde su ingreso al TNM ya venía siendo objeto del cálculo del cobro.

Sin perjuicio de ello, en relación al cobro de demurrage, el operador portuario podría ser responsable del mismo, siempre y cuando hubiese sido como consecuencia de la negligencia, incompetencia o dolo, como lo prescribe el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo 035-2017-CD-OSITRAN (el "Reglamento de Usuarios"):

"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."

En ese sentido, correspondería demostrar el actuar negligente, incompetente o doloso por parte de APMTTC.

Al respecto, el TÍTULO IX del Código Civil sobre Inejecución de Obligaciones, indica que:

"Artículo 1314.- Quien actúa con la diligencia ordinaria requerida, no es imputable por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso."

"Dolo

Artículo 1318.- Procede con dolo quien deliberadamente no ejecuta la obligación.

Culpa inexcusable

Artículo 1319.- Incorre en culpa inexcusable quien por negligencia grave no ejecuta la obligación.

Culpa leve

Artículo 1320.- Actúa con culpa leve quien omite aquella diligencia ordinaria exigida por la naturaleza de la obligación y que corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar."

El dolo y la culpa inexcusable están referidos al acto deliberado y a la impericia grave, respectivamente. Por su parte la culpa leve es un grado menor de negligencia, pero igualmente resarcible en tanto produce daños. La culpa leve se presume, por lo que corresponde al deudor acreditar que fue diligente. En ese sentido, en la presente resolución se ha evidenciado la debida diligencia por parte del operador portuario durante las operaciones de descarga de la nave MV PRIDE al informar cualquier variación en las operaciones de la nave MV PRIDE. Por tanto, no se le podría imputar dicho sobrecosto.

Así las cosas, no corresponde estimar el presente reclamo, toda vez que APMTCA ha evidenciado su actuar diligente durante las operaciones de descarga de la nave MV PRIDE, tampoco se podría imputar un supuesto cobro de demurrage ya que no se ha evidenciado un actuar culposo, negligente o doloso por parte la Entidad Prestadora.

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 APMTCA².

² Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios

"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. APM TERMINALS CALLAO S.A. se pronunciará en el plazo de veinte (20) días siguientes desde su admisión a trámite. Vencido dicho plazo, y de no existir acto resolutivo se aplicará el silencio administrativo positivo.

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. Cualquiera de las partes en el procedimiento podrá interponer cuando la impugnación se sustente en una diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, o se sustente en una nulidad; o en aquellos casos en que proceda el silencio administrativo negativo; o cuando teniendo una nueva prueba, no se opte por el recurso de reconsideración."

III. RESOLUCIÓN

Por lo antes expuesto, se declara **INFUNDADO** la solicitud de reclamo presentado por **SEABOARD OVERSEAS PERÚ S.A.** el expediente **APMTC/CL/0179-2022.**



Deepak Nandwani
Gerente de Experiencia del Cliente
APM Terminals Callao S.A.