

Carta No. 0802-2020-APMTC/CL

Callao, 28 de diciembre de 2020

Señores

AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A

Av. Sáenz Peña No. 1426

Callao. -

Atención: Miguel Ángel Bravo Carranza
Representante Legal
Asunto: Se emite Resolución No. 01
Expediente: **APMTC/CL/0349-2020**
Materia: Reclamo por daños a la carga

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 **AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.** ("TRANSOCEANIC" 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 29.10.2020, arribó la nave GOLDEN HAWK de Mfto. 2020-02275 en el Muelle 3-A, a fin de realizar la descarga de productos de acero en el Terminal Norte Multipropósito ("TNM").
- 1.2. Con fecha 04.12.2020, TRANSOCEANIC presentó su reclamo por los supuestos daños a seis (06) bobinas de acero galvanizados identificadas con el B/L GOHA4TJCAL32/33/34, durante las operaciones en el TNM.

II. ANÁLISIS

De la revisión del reclamo interpuesto por TRANSOCEANIC, podemos advertir que el objeto del mismo se refiere a los supuestos daños ocasionados a seis (06) bobinas de acero identificados con el B/L GOHA4TJCAL32/33/34, durante las operaciones en el TNM.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Determinar si la Reclamante ha acreditado fehacientemente los daños alegados y que los mismos se deben al incumplimiento de una obligación de APMTC o a su cumplimiento parcial tardío o defectuoso.

ii) Evaluar los medios probatorios que adjuntó la Reclamante.

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 remitirnos a lo establecido en el artículo 1321 del Código Civil:

"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".

-El subrayado es nuestro-

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 de los daños alegados 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. De los medios probatorios que adjuntó la Reclamante.

En el presente caso, TRANSOCEANIC a fin de acreditar los supuestos daños a cinco (05) atados de tubos de acero, adjuntó como medio probatorios el Bill of Lading ("B/L"), el Packing List, la transmisión de tarja ante SUNAT, y un reporte emitido por el consignatario de la carga donde se observa vistas fotográficas de las supuestas bobinas dañadas, por lo que procedemos a analizar los medios probatorios remitidos.

2.2.1 Con respecto al B/L No. GOHA4TJCAL32/33/34 como medio probatorio.

Respecto al B/L No. GOHA4TJCAL32/33/34 remitido por la Reclamante como medio probatorio, debemos señalar que este es un documento propio del transporte marítimo utilizado en el marco de un contrato de transporte de mercancías en un buque con la finalidad de establecer las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario de la carga y el transportista.

Asimismo, cabe señalar que el TSC de OSITRAN se ha pronunciado mediante la Resolución Final de fecha 16 de febrero de 2017, correspondiente al Expediente No. 332-2016-TSC-OSITRAN en el considerando 29 de la siguiente manera:

"29.- Con referencia al Conocimiento de Embarque (Bill of Lading) Nro. ON628TXGLL009 que obra en el expediente, se evidencia el embarque de 35 bobinas de acero sin daños aparentes. Al respecto, cabe señalar que dicho documento de transporte marítimo emitido por la línea naviera acredita la recepción de mercancías a bordo para ser trasladadas de un punto de partida hacia un punto de destino. En el presente caso, si bien en el referido Bill Of Lading que obra en el expediente, se consignó que la mercancía de PRECOR se encontraba "sin daños aparentes" al momento de su embarque, tal hecho no acredita que esta permaneció en buen estado a lo largo de la travesía."

Así las cosas, queda claro que el B/L es un documento de transporte marítimo que no prueba la existencia de daño alguno, y menos aún la supuesta responsabilidad de APMTC respecto al supuesto daño alegado por TRANSOCEANIC durante la operación de descarga o durante su permanencia en el TNM.

2.2.2. Respecto a la Lista de Empaque o "Packing List".

Al respecto, cabe señalar que éste es el documento que especifica los datos sobre el embalaje, especificaciones técnicas de pesos y dimensiones de las mercancías,

mas no constituye de forma alguna un medio probatorio que acredite la existencia del daño, ni menos aún la responsabilidad de APMTC sobre el supuesto daño cinco atados de tubos de acero identificada en el B/L No. GOHA4TJCAL32/33/34.

2.2.3 **Respecto a la nota de tarjeta remitida por TRANSOCEANIC**

Respecto a la nota de tarjeta emitida por la web de SUNAT, mediante la cual TRANSOCEANIC pretendería sustentar la responsabilidad de APMTC, debemos señalar que dicho documento no constituye medio probatorio válido, tal como ha sido reconocido por el TSC de OSITRAN en su Resolución Final del Expediente No. 332-2016-TSC en el que señala:

*"30.- En cuanto a **la Nota de Tarja** obtenida del Portal Web de la SUNAT, a la cual hace alusión TRANSOCEANIC en su escrito de apelación, cabe señalar que de dicho documento **únicamente se evidencia información sobre el número de bultos, así como el peso total de la carga, no encontrándose mayor detalle respecto de si la carga estuvo en buen estado o con daños, como lo refiere la apelante**".*

-El subrayado es nuestro-

Por tanto, queda claro que dicho documento no prueba la existencia del daño alegado y menos aún la supuesta responsabilidad de APMTC respecto al mismo durante la operación de descarga o durante la permanencia de la mercadería en el TNM.

2.2.4 **Respecto al reporte emitido por el consignatario de la carga.**

TRANSOCEANIC adjuntó como medio probatorio un reporte emitido por el consignatario de la carga, Sres. PRECOR donde manifiestan los presuntos daños causados a las bobinas de acero.

Al respecto debemos señalar que este reporte es un documento de parte, emitido cuando la mercadería fue retirada del TNM, por lo cual, al no ser advertida ninguna anomalía al momento del retiro de la carga, este documento no puede certificar que el referido daño hubiese ocurrido dentro del TNM, más aun cuando existe mecanismos fijados por APMTC, para la identificación de los daños por parte de los Usuarios.

Asimismo, del referido reporte se depende unas vistas fotográficas mediante las cuales pretendería acreditar la responsabilidad de APMTC respecto a los supuestos daños a la mercadería. En relación a las vistas fotográficas debemos señalar que las mismas no muestran fecha ni hora en la cual fueron tomadas, asimismo no se observa que corresponda a la mercadería supuestamente dañada.

Al respecto, el TSC de OSITRAN en la resolución final del expediente No 055—2018-TSC-OSITRAN, en el considerando 25, señaló lo siguiente:

"25. En cuanto a las fotografías adjuntadas en calidad de medios probatorios, cabe señalar que no se logra distinguir si la mercadería que en ella consta pertenece a la carga relacionada con los daños reclamados en el presente proceso, o si están relacionada con la carga de propiedad de otro consignatario; por lo que no cabe sean tomadas en cuenta a fin de acreditar los referidos daños."

Por tanto, dicho medio probatorio no acredita que los daños a la mercadería fueron de responsabilidad de APMTC.

2.3 **Respecto a la Operación de Descarga de mercadería de la nave GOLDEN HAWK.**

Respecto a la ocurrencia de daños a la carga, el Art. 120 del Reglamento de Operaciones de APMTC - versión 5 ("REOP"), vigente al momento de ocurridos los hechos, dispone como debe actuarse ante la incidencia de daños a la carga, la misma que dispone 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
- apmtcopspanning1@apmterminals.com
- apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com

Para carga general

- apmtcqplanners@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-

De dicho artículo, se desprende que el representante 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 a quien corresponda.

Asimismo, dicho artículo señala que, en caso el consignatario de la carga advierta directamente la ocurrencia de un daño a la mercadería en patio, APMTC realizará las acciones que se describen a continuación:

"v. En caso APMTC o el representante del consignatario advierta directamente que APMTC ha generado un Daño a la Carga en patio, el Shift Manager o el Supervisor de Patio de APMTC, deberá emitir un Damage Report describiendo los daños y adjuntar fotografías correspondientes a fin de dejar constancias de los alcances del mismo. Dicho documento constituye prueba suficiente de la responsabilidad de APMTC respecto a los daños descritos.

-El subrayado es nuestro-

En esa línea, podemos advertir que TRANSOCEANIC no ha remitido el Damage Report mediante el cual dejó constancia del daño reclamado de acuerdo al procedimiento establecido. Mas aún, ni siquiera ha descrito en su reclamo en qué consistían los supuestos daños, ni cual es el alcance de los mismos.

Es importante señalar que, respecto a los daños originados en travesía o en Puerto (Daños de origen), el numeral viii de citado artículo señala lo siguiente:

"viii. Sin perjuicio de lo indicado en los literales precedentes, en el caso de Daños a la Carga que se hayan originado en travesía o Puerto de Origen (Daños de Origen) APMTC emitirá un Damage Report que será firmado por el Comando de la Nave y/o Agente Marítimo con la finalidad de dejar constancia que el daño no es imputable a APMTC. APMTC no manipulará la carga hasta que le Damage Report sea firmado confirmando el estado de la carga y su condición de origen. Una vez constatados los Daños de Origen y con el Damage Report firmado, APMTC podrá presentar un protesto informativo a la autoridad competente deslindado responsabilidades por dichos daños. La ausencia de este documento no constituye aceptación de responsabilidad alguna por parte de APMTC. Todas las demoras asociadas a este proceso serán atribuibles al Agente Marítimo".

Sin perjuicio de ellos APMTC recibió por parte del capitán de la nave GOLDEN HAWK un documento el cual prescribe las condiciones en las cuales recibió la

carga, señalando que para el caso del B/L recibió dicha mercadería con daños, es decir, los daños fueron de origen¹.

Por tanto, al haberse demostrado que los daños son de origen y por consiguiente la no responsabilidad de APMTTC en los daños a los atados de tubos de acero, no corresponde resarcimiento alguno y corresponde declarar el reclamo INFUNDADO.

- 2.4 Finalmente, en caso 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.

III. RESOLUCIÓN.

En virtud de los argumentos señalados en la presente Resolución, se declara **INFUNDADO** el reclamo presentado por **AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A** visto en el **Expediente APMTTC/CL/0349-2020**.



Deepak Nandwani
Jefe de Servicio al Cliente
APM Terminals Callao S.A.

¹ Se adjunta en calidad de Anexo 01.