

Salaverry, 21 de abril de 2023

Señores,
Agencias Universales Peru S.A.
Av. Néstor Gambetta 5502, Callao
Lima

Asunto: Se expide Resolución N° 001-2023/STI-GOC

Expediente: N° 001-2023/STI-GOC

Materia: Reclamo por pérdida de herramientas en la MN AHSOKA

SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A. ("STI"), identificada con número de inscripción en el Registro Único de Contribuyentes N° 20603487321, con domicilio, para estos fines, en Calle Córdova S/N – Salaverry – Trujillo – La Libertad, en calidad de concesionario del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, "TPMS"), en virtud al contrato de concesión suscrito con el Estado peruano (en adelante, el "Contrato de Concesión"), en relación a la materia -en virtud de los artículos 12 y 13 del Reglamento de Atención de Reclamos de Usuarios de Salaverry Terminal Internacional S.A.- y lo señalado en el asunto de referencia, comunicamos lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

1.1. Con fecha 03 de enero de 2023, la Agencia de Estiba, Tramarsa Servicios Generales S.A (en adelante, "Tramarsa") mediante carta cursa comunicación con el Capitán de la nave M/V AHSOKA (en adelante, M/V AHSOKA), donde advierte -respecto a las futuras operaciones de embarque de aproximadamente 33,625.00 toneladas de carbón antracita- tener cuidado e instruir a la tripulación comunicarse oportunamente sobre alguna sospecha de robo por parte de los estibadores. Ello, a fin de evitar futuros reclamos por razones de seguridad¹.

1.2. Con fecha 03 de enero de 2023, Tramarsa, mediante documento informativo F-0319 Rev.2, pone de conocimiento a la capitanía de la embarcación, las Instrucciones de Seguridad para Operaciones a Bordo, señalando -entre otras cosas- en el numeral octavo que, antes de iniciar operaciones debe tomarse en cuenta lo siguiente:

"(...)

8.- Todos los dispositivos de seguridad y maniobra de la nave deben estar instalados y señalizados: en buenas condiciones; a fin de mantener la seguridad en las operaciones².

¹ Anexo 01 de Protesta Informativa SL-112/23. Carta M/V AHSOKA de fecha 03 de enero de 2023. Traducción Libre. (...) "Also please be aware that you must be very careful and instruct your crew to check stevedores on board if they suspect of any thefts. This is for safety reasons in order to avoid claims". (...)

² Anexo 02 de Protesta Informativa SL-112/23. Carta M/V AHSOKA de fecha 03 de enero de 2023. Instrucciones de Seguridad para Operaciones a Bordo. Traducción Libre.

Safety Instructions for Shore Personnel on Board.-

Operations notice to the Master:

"(...)"

6.- During night operations, the ship must supply the necessary lighting to work in safe conditions. (...)

8.- All safety and maneuver devices of the ship must be installed and marked in good conditions before starting operations".

(Sin subrayado en el original)

- 1.3. Con fecha 03 de enero de 2023, Tramarsa, mediante documento informativo "Aviso de Operaciones al Capitán N°1" -y tomando en cuenta los documentos cursados de cumplimiento preventivo-, pone de conocimiento a la capitanía de la embarcación que no se aceptará ningún "Informe de Daños" del barco o del equipo del barco, como material de estiba/trinca cuando este haya terminado sus operaciones de carga o haya abandonado el puesto de atraque. No obstante, señala que, cuando se reclame algún daño durante las labores del estibador, la tripulación debe: (i) informar de inmediato (dentro de los 10 minutos de ocurrido) y, además, (ii) la capitanía debe notificar al Jefe/Coordinador a mando del estibador, a fin de que se pueda verificar el daño reclamado. Esto es, se designe a un perito para verificar la extensión del daño y se determine si este fue ocasionado por los estibadores. Caso contrario, se eximirá de responsabilidad a los estibadores y no se admitirá ni firmará reclamación alguna³.
- 1.4. Con fecha 03 de enero de 2023, a las 02:20 horas, la tripulación y capitanía de la nave M/V AHSOKA inicia las operaciones de embarque de aproximadamente 33,625.00 toneladas de carbón antracita.
- 1.5. Con fecha 6 de enero de 2023, el agente marítimo Agencias Universales Peru S.A. (en adelante, "Agunsa"), -a través de carta de protesto- hace de conocimiento la presunta pérdida de herramientas del pañol de la grúa N°3, específicamente:
- Lámpara de seguridad a prueba de explosiones
 - Llaves ajustables, 300 mm
 - Alicates, corte lateral (aislado 200 mm)
 - Empuñadura de plástico atornillada (resistente (+))(-)
 - Cuchilla de trabajo pesado 240 mm
- Con fecha 6 de enero de 2023.⁴
- 1.6. Con fecha 6 de enero de 2023, el Capitán de la M/N AHSOKA, mediante carta de protesta informativa, señala que las herramientas que faltaban dentro del pañol de la grúa N°3, eran herramientas para la operación de evacuación en la zona de estación de helicópteros, como destornilladores, llaves ajustables, apiladores, cuchillo resistente y 2 unidades de linternas para extinción de incendios a prueba de explosiones. Asimismo, menciona que, durante el tiempo de inspección, no hubo evidencia de que la puerta haya sido abierta o forzada para este fin. No obstante, asume que el incidente sucedió durante la guardia nocturna cuando el AB de servicio abrió la tienda para tomar e instalar las luces para las bodegas de carga⁵.

³ Anexo 03 de Protesta Informativa SL-112/23. Carta M/V AHSOKA de fecha 03 de enero de 2023. Aviso de Operaciones al Capitán N°1. Traducción Libre.

⁴ Anexo 03 de Recurso de Reclamo M/N AHSOKA. Carta de Protesto, de fecha 06 de enero de 2023, a las 08:30 horas. Traducción Libre.
(...)

- "Ex proof safety lamp
- Adjustable wrenches , 300 mm
- Plier, side-cutting (insulated 200mm)
- Screw plastic handle (heavy duty (+))(-)
- Heavy duty knife 240 mm"

⁵ Anexo 03 Copia de Carta de Protesto Informativo de fecha 06 de enero de 2023. Recurso de Reclamo M/N AHSOKA. Traducción Libre.

1.7. Con fecha 6 de enero de 2023, después de ocurridos los hechos, Agunsa - mediante recurso de reclamo, *Stevedore Damage Report* y carta de protesta informativa de fecha 06 de enero de 2023 emitida por el Capitán de M/N AHSOKA- responsabiliza a STI por cualquier daño directo, indirecto y consecuente al buque, la tripulación, la carga y el medio ambiente, así como por cualquier gasto, pérdida de tiempo y/o demora que pueda surgir de o en relación con este asunto.

2. ANÁLISIS:

- 2.1.1. Que, STI cuenta con un sistema de control de acceso y seguridad para evitar el robo y pérdida de cualquier objeto, equipo, herramientas, etc. que se encuentre dentro de las instalaciones del Terminal. Así, toda persona y grupo de personas que realizan labores dentro de este, sean del personal propio o terceros, se encuentran obligados a cumplir las disposiciones en el marco de este sistema de control y seguridad, sujetándose -de esta manera- a los procedimientos establecidos en las mismas, de ser el caso.
- 2.1.2. Que, en el marco de este sistema de control de acceso y seguridad, el buque cuenta con personal que controla el acceso de su nave de acuerdo al código PBIP, por lo que, no podría extraerse estas herramientas de la nave sin haber sido percibido por el personal del buque antes, que, entre otras cosas, cumple un rol de vigilancia.
- 2.1.3. Que, Tramarsa brindó anticipadamente todas las herramientas razonablemente idóneas informativas para prevenir perjuicios de pérdida de objetos al momento de realizar operaciones de embarque de aproximadamente 33,625.00 toneladas de carbón antracita en el Terminal. Teniendo en cuenta que, después de ello, es responsabilidad del comando de la nave velar por la seguridad de sus equipos de valor.
- 2.1.4. Que, los principios fundamentales que rigen el procedimiento de reclamos de los Usuarios en STI, son los contenidos en el artículo 5° del Reglamento de Atención de Reclamos- STI, y el artículo 3° de la Resolución de Consejo Directivo N°019-2011-OSITRAN- Reglamento de Atención de Reclamos y solución de controversias de OSITRAN, así como aquellos previstos en el Artículo IV del TUO de la Ley N°27444, Ley de Procedimiento Administrativo General (LPAG), aprobado por DS N°004-2019-JUS, según sean aplicable.
- 2.1.5. En este caso, de acuerdo con el hecho controvertido, es importante destacar el principio de primacía de la realidad, que, entre otras cosas, dispone textualmente lo siguiente:

"Primacía de la Realidad - En la aplicación de este reglamento, la autoridad administrativa determinará la verdadera naturaleza de las conductas investigadas, atendiendo a las situaciones y relaciones económicas que efectivamente se pretendan, desarrollen, realicen o establezcan. La forma de los actos jurídicos utilizados no enerva el análisis que la autoridad efectúe sobre la verdadera naturaleza y propósito de las conductas que subyacen a los actos jurídicos que las expresan."

(Sin subrayado en el original)

- 2.1.6. De acuerdo a ello y en concordancia con el artículo 12° del Reglamento de Atención de Reclamos- STI y el artículo 37° de la Resolución de Consejo Directivo N°019-2011-OSITRAN- Reglamento de Atención de Reclamos y solución de controversias de OSITRAN, los requisitos formales indispensables, entre otros, para la Presentación de los Reclamos en STI, son:

(...)

g) *Las pruebas que acompañan el reclamo o el ofrecimiento de las mismas si no estuvieran en poder del reclamante.” (...)*

- 2.1.7. Al respecto, se debe señalar que, en el (i) recurso de reclamo, (ii) *Stevedore Damage Report* y (iii) carta de protesta informativa, de fecha 06 de enero de 2023, emitida por el Capitán de M/N AHSOKA, no se cuenta con pruebas concluyentes que evidencien el robo/pérdida de las herramientas en el puerto de STI, ni con evidencia contundente que permita acreditar que la desaparición de estas es atribuible -además- a un trabajador de estiba.

- 2.1.8. En su lugar, en la carta de protesta informativa de fecha 06 de enero de 2023 emitida por el Capitán de M/N AHSOKA, se afirma unilateralmente lo siguiente:

*“(…) Durante el tiempo de inspección, la puerta estaba cerrada sin ninguna señal de entrada forzada. **Suponemos** que eso sucedió durante la guardia nocturna cuando el AB de servicio abrió la tienda para tomar e instalar luces para las bodegas de carga y podría ser al mismo tiempo que desaparecieron nuestros artículos.”*

- 2.1.9. Por lo que, es importante tener en cuenta que, en el procedimiento de presentación de reclamos administrativos, se le atribuye el término “prueba” a:

“[L]a actividad de instrucción que tiene por objeto demostrar la exactitud de los hechos aportados que sirven de fundamento a la resolución final”.⁶

(Sin subrayado en el original)

- 2.1.10. De esta manera, queda demostrado que la declaración del Capitán de M/N AHSOKA en la carta de protesta informativa de fecha 06 de enero de 2023, carece de carácter probatorio, toda vez que esta no demuestra la exactitud de los hechos jurídicamente relevantes señalados como materia controvertida. Ello, en concordancia con el principio de primacía de la realidad ampliamente reconocido por el artículo 5° del Reglamento de Atención de Reclamos- STI, y el artículo 3° de la Resolución de Consejo Directivo N°019-2011-OSITRAN- Reglamento de Atención de Reclamos y solución de controversias de OSITRAN.

⁶ J. Leguina & M. Sánchez (1993). La Nueva Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, Editorial Tecnos, Madrid, p. 235.

3. RESOLUCIÓN:

En virtud de los argumentos señalados, se declara INFUNDADA la solicitud de reclamo presentada por su representada, debido a que se comprobó que las pruebas presentadas en calidad de anexos carecen de carácter probatorio, pues no se cuenta con evidencia exacta que permita demostrar la pérdida de herramientas en la MN AHSOKA y, mucho menos, la atribución de responsabilidad a los trabajadores de estiba.



Jose Luis Luna Ramírez
Gerente de Operaciones y Comercial
Salaverry Terminal Internacional S.A