

Salaverry, 21 de abril de 2023

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

Asunto: Se expide Resolución N° 002-2023/STI-GOC

Expediente: N° 002-2023/STI-GOC

Materia: Reclamo por daños 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 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 operaciones¹.

- 1.2. 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,

¹ 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:

"(...)"

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

(ii) la capitania 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 alguna².

- 1.3. Con fecha 05 de enero de 2023, la tripulación y capitania de la nave M/V arribó al puerto de STI, a fin de iniciar operaciones de descarga dentro del Terminal.
- 1.4. Con fecha 05 de enero de 2023, el personal operativo de la nave emitió formalmente un recurso de reclamo, el *Stevedore Damage Report*, que fue firmado por la Agencia de Estiba, Tramarsa, donde se notifican daños en la nave cerca de la bodega N°3 “lado babor” en la parte alta, señalando que estos fueron producto del impacto de la cuchara de la grúa móvil presuntamente operada por el personal de STI contra una de las barandas de la nave, ocasionando la rotura de dicha baranda.
- 1.5. Con fecha 05 de enero de 2023, después de ocurridos los hechos, Agunsa - mediante recurso de reclamo, *Stevedore Damage Report* 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 daño/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 virtud del código PBIP, en el marco de este sistema de control de acceso y seguridad, el buque cuenta con personal que controla el acceso y las operaciones dentro de su nave, por lo que, no podría generarse daño alguno a la nave sin antes haber sido percibido por el personal del terminal o haberse registrado previamente, pues estos cumplen un rol de vigilancia ante futuros daños/pérdidas.
- 2.1.3. Que, Tramarsa brindó anticipadamente todas las herramientas razonablemente idóneas informativas para prevenir perjuicios de pérdida de objetos y/o daños a la nave, 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 y el buen estado de sus equipos de valor.

² 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.

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. En esa línea, 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”.³

(Sin subrayado en el original)

2.1.8. Al respecto, se debe señalar que, (i) en el recurso de reclamo, *Stevedore Damage Report* y (ii) carta de protesta informativa de fecha 05 de enero de 2023 emitida por Agunsa, no se cuenta con pruebas concluyentes que evidencien que el daño en las barandas de la nave cerca a la bodega N°3 “lado babor” en la parte alta, sea producto de las operaciones realizadas con la grúa móvil operada por los agentes de estiba,

³ 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.

- 2.1.9. En ese sentido, Tramarsa explícitamente indica en el Stevedore Damage Report -en el marco de su rol de vigilancia y control- las observaciones anotadas como Agente Estibador donde se señala que, al retirar las mantas de protección que cubrían las barandas de la nave cerca a la bodega N°3 “lado babor” en la parte alta, estas se encontraban oxidadas y corroídas; por lo que, era evidente que el producto de esta rotura se encontraba vinculada al estado de estas.
- 2.1.10. De esta manera, queda demostrado que el Recurso de Reclamo de fecha 05 de enero de 2023 emitido por Agunsa, 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.

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 que el daño en las barandas de la nave MN AHSOKA sea atribuible a los trabajadores de estiba.



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