

Carta No. 0760-2021-APMTC/CL

Callao, 22 de diciembre de 2021

Señores

RASAN S.A.

Av. Saenz Peña No. 1410 Int. A
Bellavista. -

Atención : Octavio Chirinos Segura
Gerente General
Asunto : Se expide Resolución No. 01
Expediente : **APMTC/CL/0321-2021**

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 **RASAN S.A.** (en adelante "RASAN" 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 25.10.2021, APMTC emitió las facturas electrónicas No. F004-106384 por el importe total de USD 98,240.03 (noventa y ocho mil doscientos cuarenta con 03/100 dólares de los Estados Unidos de América), por el cobro de cuatrocientos diecisiete (417) horas por el uso de amarradero de la nave ER NAZIRE de Mfto. 2021-01833.
- 1.2 Con fecha 10.11.2021, RASAN presentó su reclamo formal mediante el cual solicitó una reducción de las horas facturadas por el Uso de Amarradero de la nave ER NAZIRE, manifestando que no asumirán el exceso de horas en muelle durante la descarga por los siguientes argumentos:
 - Una supuesta modificación en el Plan de Trabajo.
 - Varios turnos se trabajaron con una sola cuadrilla.
 - La supuesta congestión por el lento despacho.
 - Demoras en el retiro de la carga.

Cabe señalar que RASAN solicita la reducción de ciento noventa y tres (193) horas de Uso de Amarradero facturadas, las cuales considera en exceso.

- 1.3 Con fecha 30.11.2021, APMTC emitió la Carta No. 0712-2021-APMTC/CL, recibida por la Reclamante el mismo día, 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 APMTTC.

II. ANÁLISIS

De la revisión del reclamo interpuesto por la Reclamante, se advierte que el objeto del mismo se refiere a la anulación parcial de la factura electrónica No. No. F004-106384 por los argumentos detallados en el numeral 1.1 de la presente.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Describir los supuestos de hecho por los cuales se cobra el servicio de Uso de Amarradero.
- ii) Verificar que el servicio ha sido debidamente cobrado.
- iii) Analizar los argumentos de la Reclamante.

2.1. Supuesto de hecho por el cual se aplica el cobro por el servicio de Uso de Amarradero.

Respecto al presente reclamo, es preciso definir los conceptos relacionados al servicio facturado. Al respecto, el artículo 1 del Reglamento de Operaciones de APMTTC vigente al momento de los hechos, señala lo siguiente:

"e. Amarradero: *Espacio físico designado en el Terminal Portuario para el Amarre y Desamarre de la Nave.*

f. Amarre y Desamarre: *Servicio que se presta a las Naves en el Amarradero para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas."*

Asimismo, el artículo 7.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APMTTC en su sección 1.1.1, señala textualmente lo siguiente:

"7.1.1 Servicios Relacionados con Contenedores (Sección 1 del Tarifario)

7.1.1.1 Servicio Estándar (Sección 1.1 del Tarifario)

7.1.1.1. Servicio Estándar a la Nave. - (Sección 1.1.1 del Tarifario)

Uso o alquiler del amarradero. - Servicio regulado que comprende la utilización de los Amarraderos del Terminal Norte Multipropósito. La Tarifa por este concepto se aplica por metro de eslora de la nave y por hora o fracción de hora. Se calcula por el tiempo total que la Nave permanezca amarrada al muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque. La Tarifa

incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la nave. La presente Tarifa será cobrada a la nave.

La longitud total de la nave a ser confirmada por su "Ship's particulars". El uso de Amarradero a contar desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita, hasta el Desamarre de la última espía antes del zarpe."

-El subrayado es nuestro-

Con lo antes expuesto, queda demostrado que la forma de calcular el cobro del servicio de Uso de Amarradero es la multiplicación de la eslora en metros, por hora o fracción de hora que la nave estuvo acoderada en el muelle, ello es desde la primera línea de atraque de la nave hasta la última línea de desatraque de la nave.

2.2. Respecto a que el servicio ha sido debidamente cobrado.

De la revisión del presente caso observamos que la nave materia de reclamo realizó dos atraques, lo cual generó el cobro de las facturas electrónicas No. F004-106384, emitida por el concepto de Uso de Amarradero de la nave ER NAZIRE.

A fin de calcular la cantidad a cobrar, corresponde ubicar la medida (en metros) de eslora de la nave y la cantidad de horas que la nave estuvo acoderada en el muelle asignado durante el atraque realizado por la nave.

En ese sentido, nos remitimos al Ship's Particular de la nave ER NAZIRE, la misma que señala que la eslora de la nave es 189.99 metros, conforme se puede ver en la siguiente imagen:

Ahora bien, corresponde remitirnos al Terminal Departure Report (el "TDR") de la nave por cada uno de los atraques realizados. Por tanto, para el primer atraque tenemos que para la nave ER NAZIRE la primera línea de atraque se realizó el día el 05.09.2021 a las 19:30 horas, y la última línea de desatraque el 23.09.2021 a las 04:10 horas.

En esa línea corresponde realizar el cálculo conforme lo descrito en el numeral 2.1 con los montos calculados en el presente numeral, los mismos que detallamos en el siguiente cuadro:

Concepto	Primer Atraque
Eslora de la nave (metros)	189.99
Uso de amarradero (horas)	417
Tarifa (USD)	1.24
TOTAL	USD 98,240.03

Así las cosas, se verifica que la factura fue correctamente emitida, correspondiendo al cálculo realizado en el presente numeral.

2.3. Análisis de los argumentos y medios probatorios adjuntos por la Reclamante.

De la revisión del reclamo presentado por RASAN, se verifica que la misma ampara su solicitud de anulación parcial de las facturas No. F004-106384 en los argumentos mencionados en el numeral 1.1 de la presente resolución. Para un mejor entendimiento procederemos a desarrollarlos individualmente.

2.3.1. El supuesto incumplimiento del Plan de Trabajo, al reducir de 2 a 1 cuadrilla al inicio de las operaciones de descarga de la nave ER NAZIRE.

Sobre el particular, si bien existió una reducción de 2 a 1 cuadrilla en algunas jornadas de las operaciones de la nave ER NAZIRE. Sin embargo, rechazamos categóricamente la responsabilidad de APMTC sobre el supuesto sobrecosto generado por el alargamiento de la estadía de la nave.

Nuestra posición se ampara en lo siguiente, APMTC indicó de forma expresa en su planificación la posibilidad de reducir la cantidad de cuadrillas asignadas en el Plan de Trabajo de acuerdo a la disponibilidad de personal, espacios y a las condiciones de estiba a bordo de la nave, tal y como se puede verificar en la siguiente imagen:

CONSIDERACIONES A LA DESCARGA	
SUPERVISORES	El operativo iniciará con 01 cuadrillas DESCARGA DE VEHICULOS, MAQUINARIAS Y BULTOS
	Se incrementará a 02 cuadrillas cuando se haya terminado de descargar los vehículos, maquinarias y bultos en cubierta
	Cuando se cuente con el personal asignado a la disponibilidad de espacios en zonas de acopio, las mismas serán evacuadas y comenzado turno a turno
	El uso de maquinaria y equipo y los movimientos de carga en el muelle serán coordinados con la jornada previa al inicio de la nave.
	Realizar una inspección preliminar de las bodegas manifestadas para Callao previo al inicio de las operaciones, a fin de verificar la condición de arribo de la mercadería y confirmar cualquier daño de origen o mala estiba. En caso de encontrar mala estiba o daños de origen A BORDO, esta no será movilizad por ningún motivo y se solicitará la presencia del Capitán de la nave o primer oficial, a efectos de documentar el daño con fotos, fotografías y la emisión de DR (DAMAGE REPORT), el mismo que debe ser firmado antes de descargar los bultos observados.
	Coordinar con los liquidadores llevar un control y verificación de los lotes descargados, coordinando con tarjadores y personal de Yard, a fin de tener al término del turno información exacta de lo descargado por bodegajeros.
	Toda carga que no sea identificable por la falta de marcas, etiquetado o desglose, deberá ser separada para su posterior despacho, a fin de no cometer errores al momento de la entrega durante la operatividad de la nave.
	Mantendremos una constante comunicación respecto al operativo de la nave, con la finalidad de mantener una descarga fluida, ya que necesitamos contar con una flota adecuada de camiones para el despacho de la carga, a fin de no saturar nuestras zonas de acopio de carga.
	Los vehículos serán trasladados al Área de Labarthe y las maquinarias frente al muelle 1
	Se requiere Auxilio mecánico desde el inicio de la descarga, para evitar demoras durante la descarga.
AGENTES MARTIN SICOMBO NATAFLORES	Se requiere de camión para el traslado interno de las estructuras metálicas (depósito 3014) Cliente MTC PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA
	La descarga de los TUBOS REVESTIDOS estibados en Bodega nro. 3, será directo de Vapor a Camión, Cliente LA VIGA
	La descarga de los Módulos pre Fabricados será directo de Vapor a Camión Cliente CHINA INTERNATIONAL WATER & ELECTRIC CORP
	El comando de la nave debe de identificar a que bulto corresponde a cada vehículo para evitar demoras durante la descarga
	CONDIGNATARIOS, se deberá confirmar todo completo e identificado por parte del Agente de Aduanas, a fin de programar despacho con una jornada de anticipación. Notar que se deberá enviar un correo con solicitud de despacho, el cual será evaluado y confirmado por el mismo medio.
	Todos los correos de solicitud de despacho deberán contar con la siguiente estructura en el asunto de manera MANDATORIA: PROGRAMACIÓN DE DESPACHO - NOMBRE DE NAVE - BL - PRODUCTO, y deberán ser enviados a la siguiente dirección: apmtpdespachos@marak.com.pe
	Consignatarios, unidades de transporte deberán contar con el suficiente y adecuado material de traza para el operativo de despacho de acuerdo a cada producto. Nota: que APMTTC desmontará el retiro de las unidades que no cumplen con lo indicado.
	Tiempo estimado de operaciones: 28 jornadas con 02 cuadrillas.
	SHIFT MANAGER: 981698416
	Planificador de Carga General: 01-2008887
APMTTC se encuentra en la obligación de dar cumplimiento a los protocolos para evitar la propagación del COVID 19 basados en el Documento Técnico: Prevención y Atención de personas afectadas por COVID-19 (Resolución Ministerial No. 135-2020-MINSA-DT) y en los "Lineamientos obligatorios para desarrollar procedimientos y protocolos para prevenir el contagio del COVID-19 en las instalaciones portuarias" (RAD No. 067-2020-APN-PD) y demás normas modificatorias y aplicables. En ese sentido, la cantidad de cuadrillas planificadas en el presente Documento se basa en el personal disponible en el momento de la planificación; no obstante, la cantidad de cuadrillas planificadas en el presente Documento podría verse reducida producto de la aplicación de los referidos protocolos, por lo que la ejecución del presente Plan de Operaciones se encuentra condicionada a la disponibilidad efectiva de personal.	

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 otro lado, conviene señalar que la modificación realizada por APMTC sobre la cantidad de cuadrillas asignadas fue dentro de sus facultades para organizar las operaciones de descarga. Para un mejor entendimiento procedemos a explicar lo señalado.

Conforme el artículo 63 del Reglamento de Operaciones vigente al momento de los hechos ("REOP"), se dispuso que APMTC conjuntamente con los Agentes Marítimos, y Usuarios realicen 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 el caso concreto, APMTC procedió a modificar el Plan de Operaciones, reduciendo de 2 a 1 cuadrilla a trabajar conforme a lo previsto en el Plan de Operaciones. Cabe señalar que ello fue debidamente comunicado a la Reclamante y los consignatarios de la carga mediante correo electrónico del día 11.09.2021 a las 09:56 horas, siendo ello el motivo por el cual RASAN procede a presentar un Protesto mediante correo electrónico. Estos documentos fueron adjuntados por la Reclamante al reclamo presentado en calidad de medios probatorios.

Así las cosas, es cierto que APMTC procedió a modificar el Plan de Trabajo reduciendo de 2 a 1 cuadrilla. No obstante, considerando que dicha modificación fue previamente informada a la Reclamante y que se encuentra dentro de las facultades de APMTC según el REOP, dicha modificación no deberá ser entendida como una mala práctica por parte de APMTC, ni mucho menos como un incumplimiento de sus obligaciones.

2.3.2. Sobre el lento despacho de carga en el muelle y lento carguío de camiones.

La Reclamante señaló que la operación de despacho de carga y carguío de camiones se realizó de forma lenta, causando así mayor estadía de la nave en muelle. Asimismo, señalamos que la Reclamante no ha adjuntado medio probatorio alguno que sustente su posición.

Asimismo, RASAN manifestó que APMTC habría incumplido con el artículo 7 del Reglamento de Operaciones de APMTC, al no gestionar adecuadamente los recursos humanos, espacios y equipamiento portuario, ya que según RASAN los consignatarios de la carga habrían solicitado el despacho directo de sus mercancías, hecho que no fue aprobado por APMTC, lo cual originó la acumulación de carga en el muelle ocasionando demoras en el despacho y por consiguiente la sobre estadía de la nave, a fin de acreditar todo lo alegado RASAN adjuntó correos electrónicos con los cuales pretendería evidenciar sus alegaciones. En primer lugar, rechazamos todos los argumentos prescritos por la Reclamante ya que, de acuerdo a sus correos electrónicos, como bien lo señala el Área de Operaciones de APMTC, la congestión de carga en el muelle no se debe a hechos imputables al Operador Portuario, sino a los consignatarios de la carga, quienes son los que demoran en el retiro de la carga, siendo esto un hecho fuera de la esfera de control de APMTC.

RASAN también manifestó que APMTC habría incumplido con la prestación del servicio estándar al supuestamente no brindar espacios suficientes para el almacenaje de la carga de la nave ER NAZIRE, cabe señalar que rechazamos tamaña alegación, ya que el plazo de tres días de libre almacenaje de la carga inicia al termino de las operaciones de la nave, es decir si la nave seguía operando el plazo de libre almacenaje no iniciaba. Es importante recalcar una vez más que en la cadena logística es muy importante que los usuarios designen recursos suficientes a fin de cumplir con los plazos de retiro, en el caso particular como la propia Reclamante ha demostrado, son los consignatarios de la carga quienes ante su demora en el retiro congestionaron la carga en muelle, tanto así que RASAN consultó a APMTC sobre los consignatarios que tienen cargas pendiente por retirar a fin de aplicarles sobrecargos de acuerdo a sus contratos de transporte, esto hace denotar claramente que la demora en las operaciones no es por parte del operador portuario, sino de los Usuarios que no retiran su carga a tiempo.

Por último, RASAN alegó que APMTC incumplió al no organizar ni mantener un flujo de camiones continuo y eficiente al interior del Terminal así mismo no ejecutó ni cumplió con el Plan de Operaciones acordado. Respecto a esta alegación debemos una vez más rechazarla tajantemente, si bien APMTC organiza las operaciones de descarga y retiro, depende en buena parte del cumplimiento de dicha planificación por parte de los consignatarios de la carga, lo que para esta operación en particular no lo hicieron y es de conocimiento de RASAN. Así las cosas, RASAN no puede alegar un supuesto incumplimiento por parte de APMTC, cuando es claro que el incumplimiento de la programación de retiro es por parte de los usuarios.

2.4 La congestión generada en el despacho.

Sobre el particular, señalamos que la Reclamante no ha adjuntado medio probatorio alguno que sustente la congestión que viene alegando.

Sin perjuicio de lo señalado, nos corresponde indicar que APMTC en su calidad de administrador portuario es el responsable de planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario, tal y como establece el artículo 7 del REOP.

Así las cosas, no corresponde estimar el presente reclamo, toda vez que la Reclamante no ha sustentado motivos evidentes por el cuál APMTC debería anular parcialmente la factura electrónica No. F004-106384.

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 APMTC¹.

¹ 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 presentada por **RASAN S.A.** por el expediente **APMTC/CL/0321-2021**.



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