

Carta No. 0653-2021-APMTC/CL

Callao, 2 de noviembre 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/0289-2021**

**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 17.09.2021, APMTC emitió las facturas electrónicas No. F004-102238 por el importe total de USD 15,870.41 (quince mil ochocientos setenta con 41/100 dólares de los Estados Unidos de América), por el cobro de sesenta y cuatro (64) horas por el uso de amarradero; y la factura electrónica No. F004-102299 por el importe total de USD 28,765.12 (veintiocho mil setecientos sesenta y cinco con 12/100 dólares de los Estados Unidos de América) por el cobro de ciento dieciséis (116) horas por el uso de amarradero de la nave INDIGO JUGEM de Mfto. 2021-01777.
- 1.2 Con fecha 11.10.2021, RASAN presentó su reclamo formal mediante el cual solicitó una reducción de las horas facturadas por el Uso de Amarradero de la nave INDIGO JUGEM, 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 de 6 días programados a 8 días empleados.
  - Varios turnos se trabajaron con una sola cuadrilla.
  - La supuesta congestión por el lento despacho.
  - La supuesta falta de selección adecuada de la carga y pronto despacho.
  - Demoras en el retiro de la carga.

Cabe señalar que RASAN solicita la reducción de cuarenta y ocho (48) horas de Uso de Amarradero facturadas, las cuales considera en exceso.

## 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 las facturas electrónicas No. No. F004-102238 y F004-102299 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)**

**7.1.1.1.1 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. F004-102238 y F004-102299, emitidas por el concepto de Uso de Amarradero de la nave INDIGO JUGEM de Mfto. 2021-01777.

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 los muelles asignados durante los dos atraques realizados por la nave.

En ese sentido, para el primer cálculo nos remitimos al Ship's Particular<sup>1</sup> de la nave INDIGO JUGEM, la misma que señala que la eslora de la nave es 199.98 metros, conforme se puede ver en la siguiente imagen:

Ahora bien, para el segundo cálculo, corresponde remitirnos al Terminal Departure Report<sup>2</sup> (el "TDR") de la nave por cada uno de los atraques realizados. Por tanto, para el primer atraque tenemos que la nave INDIGO JUGEM la primera línea de atraque se realizó el día el 29.08.2021 a las 05:50 horas, y la última línea de desatraque el 31.08.2021 a las 21:10 horas.

Respecto al segundo atraque, tenemos que la nave INDIGO JUGEM la primera línea de atraque se realizó el 31.8.2021 a las 23:30 horas, y la última línea de atraque el día 05.09.2021 a las 18:05 horas, lo cual da como resultado un total de 180 horas cobrables, toda vez que APMTC contabiliza hora o fracción de hora.

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:

---

<sup>1</sup> Se adjunta a la presente como Anexo No. 1.

<sup>2</sup> Se adjunta a la presente como Anexo No. 2.

<b>Concepto</b>	<b>Primer Atraque</b>	<b>Segundo Atraque</b>
Eslora de la nave (metros)	199.98	199.98
Uso de amarradero (horas)	64	116
Tarifa (USD)	1.24	1.24
<b>TOTAL</b>	<b>USD 15,870.41</b>	<b>USD 28,765.12</b>

Así las cosas, se verifica que las facturas fueron correctamente emitidas, ya que éstas consideraron los importes de USD 15,870.41 y USD 28,765.12 respectivamente, los mismos que sí corresponden 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. F004-102238 y F004-102299 en los argumentos mencionados en el numeral 1.1 de la presente resolución. Para un mejor entendimiento procederemos a desarrollarlos individualmente.

Cabe señalar que la operación de la nave INDIGO JUGEM estaba programada en realizarse en dos atraques lo cual no ha sido materia de cuestionamiento por parte de RASAN.

#### **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 INDIGO JUGEM. y demoras en el retiro de la mercadería.**

Sobre el particular, RASAN manifestó que la Entidad Prestadora unilateralmente modificó el número de cuadrillas planificados para el inicio de las operaciones de descarga, reduciendo de dos cuadrillas a una cuadrilla, lo cual – según RASAN - representa un cambio unilateral del plan de trabajo, que trajo consigo la demora de la nave, siendo que esta demora ocasionada por la Entidad Prestadora, dicha decisión propia de APMTC habría ocasionando que la nave extendiera su estadía en seis (6) turnos adicionales.

Al respecto debemos manifestar que es FALSO lo prescrito por la Reclamante ya que de acuerdo al plan de trabajo de la nave INDIGO JUGEM, las primeras tres jornadas se trabajarían con una cuadrilla como se observa a continuación;

**PLAN DE TRABAJO NAVE INDIGO JUGEM**

SECUENCIA DE DESCARGA																
BODEGA 05			BODEGA 04			BODEGA 03			CUBIERTA		BODEGA 02		BODEGA 01			
BARRE			BARRE			BARRE					BARRE		BARRE			
916			110			3,215			123		326		3,159			7,849
3,984.440 TM			721.700 TM			9,806.654 TM			1,239.344 TM		2,783		9,059			27,583,621 TM
PLANCHAS	BARRAS	ALAMBRO	BOBINAS	CARGA PROYECTO	RIELES	PLANCHAS	CARGA PROYECTO	BARRAS	ALAMBRO	CARGA PROYECTO	PLANCHAS	BOBINAS	BARRAS	BOBINAS	ALAMBRO	
47	745	124	100	10	116	69	149	1,684	1,197	123	11	315	1,071	50	2,038	
TORNOS	205.89 TM	3,482.70 TM	295.86 TM	791.70 TM	20.00 TM	261.48 TM	115.23 TM	198.35 TM	6,476.98 TM	2,754.61 TM	1,239.34 TM	43.27 TM	2,739.38 TM	3,641.59 TM	527.19 TM	4,890.08 TM
1										50						1
2										50						1
3										23						1
4				10				60				180				2
5								89				135				2

**REPORTE FINAL DE OPERACIONES INDIGO JUGEM (PRIMER ATRAQUE)**

				BODEGA 1				BODEGA 2			
TURNO	# GANG	DE	HASTA	UN.	T.M	UN.	T.M	UN.	T.M	UN.	T.M
1	1	29/08 07:40	29/08 15:00	31	289.210	0	0.000				
2	1	29/08 15:00	29/08 23:00	52	177.990	0	0.000				
3	1	29/08 23:00	30/08 07:00	34	259.520	0	0.000				
4	2	30/08 07:00	30/08 15:00	17	171.360	127	960.540				
5	2	30/08 15:00	30/08 23:00	4	50.000	184	1,692.200				

Queda claro que no existió un cambio unilateral del plan de trabajo por parte de APMTC. Por el contrario, se evidencia el cumplimiento de la planificación de las operaciones por parte de la Entidad Prestadora.

Es importante mencionar que la Reclamante también mencionó de APMTC no gestionaría adecuadamente los recursos humanos y el equipamiento portuario, optando por no trabajar de acuerdo a los planes establecidos o reduciendo las cuadrillas por decisiones propias.

En este punto debemos ser enfáticos que otra vez el argumento prescrito por la Reclamante es FALSO, ya que una vez más solo son argumentos sin ninguna prueba que lo respalde. Por tanto, no debe ser tomado como válido.

Asimismo, 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 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 02 cuadrillas: BODEGA 02 (BOBINAS) + BODEGA 04 (BOBINAS).
	Cantidad de cuadrillas se encuentran sujeto a la disponibilidad de espacios en zonas de acopio, las mismas serán evaluadas y confirmadas turno a turno.
	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 tomas fotográficas 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 bodega/cliente.
	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.
AGENTES MARÍTIMOS/CONSIGNATARIOS	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.
	Consignatarios, nuestro agente de Aduana & Surveyor, debe estar presente durante la descarga con la respectiva documentación, a fin de confirmar vuestra carga según su marca/tipo y medida antes de ser separada o despachada.
	CONSIGNATARIOS, se deberá confirmar lote 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 enviado a la siguiente dirección: <a href="mailto:agentgdespachos@maersk.onmicrosoft.com">agentgdespachos@maersk.onmicrosoft.com</a>
Consignatarios, unidades de transporte deberán contar con el suficiente y adecuado material de trínca para el operativo de despacho de acuerdo a cada producto. Notar que APMTC dispondrá el retiro de las unidades que no cumplan con lo indicado.	
SHIFT MANAGER	981698416
Planificador de Carga General	01-2008887
<small>APMTC 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. 139-2020-MINSA-01) y en los "Lineamientos obligatorios para desarrollar procedimientos y protocolos para prevenir el contagio del COVID-19 en las instalaciones portuarias" (RAD No. 007-2020-APH-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.</small>	

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.*

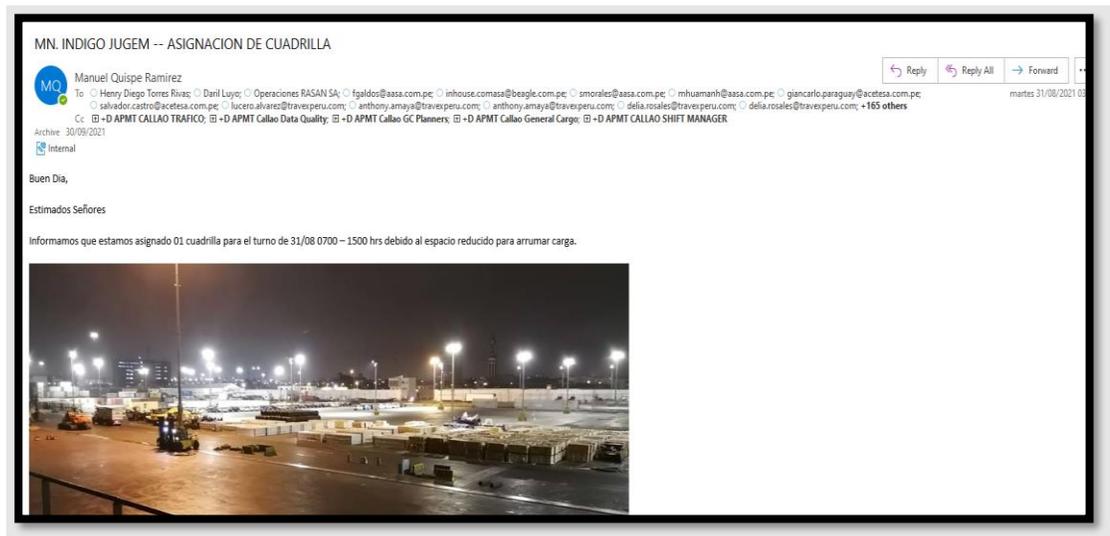
En dicha Junta se realizará el planeamiento tentativo de las operaciones, el cual deberá incluir la siguiente información:

(...)

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-

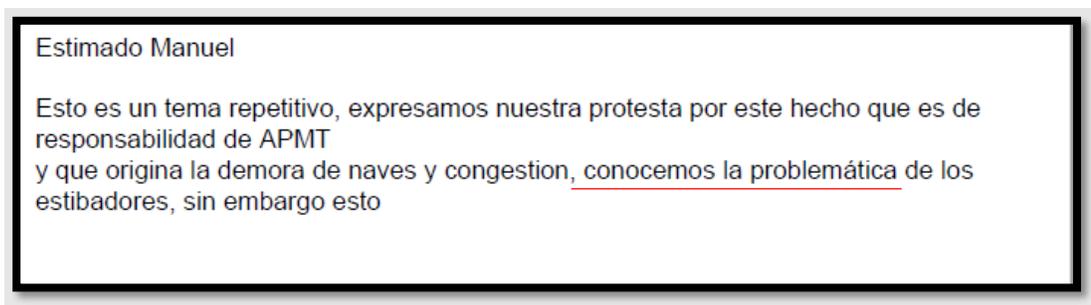
En el caso concreto, APMTC procedió a modificar el Plan de Operaciones, reduciendo de 2 a 1 cuadrilla a trabajar conforme a lo previsto en el Plan de Operaciones. Cabe señalar que ello fue debidamente comunicado a la Reclamante y los consignatarios de la carga mediante correos electrónicos del día 31.08.2021 a las 03:26 horas,



Asimismo, el día 04.09.2021 a las 12:35 horas, APMTC informó la reducción de 2 cuadrillas asignadas para el primer turno y segundo turno, debido a la falta de estibadores, como se observa:



Es importante mencionar que la propia Reclamante acepta que es una problemática la falta de estibadores, por tanto, admite que la falta de estibadores no es de responsabilidad de APMTC, como se observa:



Es importante mencionar que solo el turno del día 04.09.2021 de 15:00 a 23:00 horas fue el único que se trabajó con una cuadrilla. 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. En primer lugar, rechazamos todos los argumentos prescrito 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, ya que como es de conocimiento, los Usuarios finales tienen un periodo de libre almacenamiento, lo cual es de uso exclusivo de los mencionados, 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.

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 las facturas electrónicas No. F004-102238 y F004-102299.

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 APMTC<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> 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/0289-2021**.



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

