

Carta No. 0695-2022-APMTC/CL

Callao, 12 de diciembre de 2022

Señores

RASAN S.A.

Av. Sáenz Peña No. 1410 Int. A

Bellavista. -

Atención : Octavio Chirinos Segura
Gerente General
Asunto : Se expide Resolución No. 01
Expediente : **APMTC/CL/0324-2022**

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 13.10.2022, APMTC emitió las facturas electrónicas No. F004-146672 por el importe total de USD 14,732.63 (catorce mil setecientos treinta y dos con 63/100 dólares de los Estados Unidos de América), y la No. F004-146673 por el importe total de USD 69,377.29 (sesenta y nueve mil trescientos setenta y siete con 29/100 dólares de los Estados Unidos de América) por el concepto de uso de amarradero de la nave NORTH ISLAND de Mfto. 2022-1952.
- 1.2 Con fecha 26.10.2022, RASAN presentó su reclamo formal mediante el cual solicitó una reducción de las horas facturadas por el Uso de Amarradero de la nave NORTH ISLAND, 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 ya que se habrían empleado más días de lo planificado.
 - 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 ochenta y dos (82) horas de Uso de Amarradero facturadas, las cuales considera en exceso.

1.3 Con fecha 21.11.2022, APMTTC emitió la Carta No. 0657-2022-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 las facturas electrónicas No. F004-146672 y F004-146673 y 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 versa sobre la anulación parcial del monto de las facturas electrónicas No. F004-146672 y F004-146673, por el concepto de Uso de Amarradero de la nave NORTH ISLAND de Mfto. 2022-1952.

Es importante mencionar que la nave NORTH ISLAND realizó dos atraques por lo que el análisis del cálculo será realizado por cada uno de los atraques realizados de manera individual.

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 el atraque realizado por la nave.

En ese sentido, para el cálculo nos remitimos al Ship's Particular de la nave NORTH ISLAND la misma que señala que la eslora de la nave es 199.99 metros.

Para el primer atraque, corresponde remitirnos al Terminal Departure Report (el "TDR") de la nave por el atraque realizado. Así las cosas, para el primer atraque tenemos que la nave NORTH ISLAND, la primera línea de atraque se realizó el día el 07.09.2022 a las 22:36 horas, y la última línea de desatraque el 10.09.2022 a las 18:00 horas, lo cual nos da como resultado un total de 55 horas cobrables, toda vez que APMTTC contabiliza hora o fracción de hora.

Para el segundo atraque, corresponde remitirnos al Terminal Departure Report (el "TDR") de la nave por el atraque realizado. Así las cosas, tenemos que para la nave NORTH ISLAND, la primera línea de atraque se realizó el día el 10.09.2022 a las 05:05 horas, y la última línea de desatraque el 21.09.2022 a las 00:30 horas, lo

cual nos da como resultado un total de 259 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:

Concepto	Primer Atraque
Eslora de la nave (metros)	199.99
Uso de amarradero (horas)	55
Tarifa (USD)	1.24
TOTAL	USD 14,732.63

Concepto	Segundo Atraque
Eslora de la nave (metros)	199.99
Uso de amarradero (horas)	259
Tarifa (USD)	1.24
TOTAL	USD 69,377.29

Así las cosas, se verifica que las facturas electrónicas fueron correctamente emitidas.

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

RASAN solicita la anulación parcial de las facturas electrónicas materia de reclamo argumentando una supuesta modificación en el Plan de Trabajo, reducción de cuadrillas, presunta congestión por lento despacho, supuesta falta de selección adecuada de la carga y demoras en el retiro de la carga. Es así que, para un mejor entendimiento procederemos a desarrollarlos individualmente.

2.3.1. Respecto a la reducción de cuadrillas.

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 ocasionado que la nave extendiera su estadía.

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 toda vez que el argumento prescrito por la Reclamante es FALSO, ya que solo son argumentos sin ninguna prueba que lo respalde. Por tanto, no debe ser tomado como válido.

En este sentido, 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 efectiva de personal, tal y como se puede verificar en la siguiente imagen:

Ritmos de descarga supeditados a la estiba abordo y condición de arribo, así como espacios disponibles para arrumaje de carga en muelle y zonas.	
LA DESCARGA DEBE SER DE PLAN SIN DEJAR CARGA EN ALTURA.	
CONSIDERACIONES A LA DESCARGA	
Las operaciones se iniciarán con 02 CUADRILLAS (B2 + B4).	
IMPORTANTE: realizar una inspección conjunta (Gruero, supervisor, Safety) de las Grúas y cables, cabe indicar que se tienen los certificados vigentes.	
El traslado de materiales y equipos al muelle se coordinará durante la jornada previa al atraque de la nave.	
SUPERVISORES	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 movilizada 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 buños 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.
COORDINADORES DE PABLO	Mantener constante comunicación con Supervisor de Balanza y el coordinador de Transporte, a fin de estar informados de cualquier suceso durante el operativo, asimismo, cualquier demora con los camiones coordinarla directamente con Balanza, para poder otorgar el soporte correspondiente.
	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.
	LOGISTICA: 26 camiones aprox para operativo, almacén de recepción CALLAO (Gambetta).
Consignatarios, nuestro agente de Aduana & Surveyor, debe estar presente durante la descarga con la respectiva documentación, a fin de confirmar nuestra carga según su mercancía y medidas antes de ser separada o despachada.	
Tiempo estimado de operaciones: 07 jornadas con 14 cuadrillas.	
Nota: para comunicaciones al interior de la terminal, favor tomar en cuenta siguientes números de contacto (24 hrs).	
Shift Manager	981698416
Planificador Carga General	01-200 8887
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-DT) 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-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.	

Así las cosas, APMTC consideró que se podría 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. En consecuencia, advirtió la posibilidad en su planificación de reducir las cuadrillas asignadas por razones operativas, y ello fue debidamente informado a la Reclamante.

De igual forma, 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-

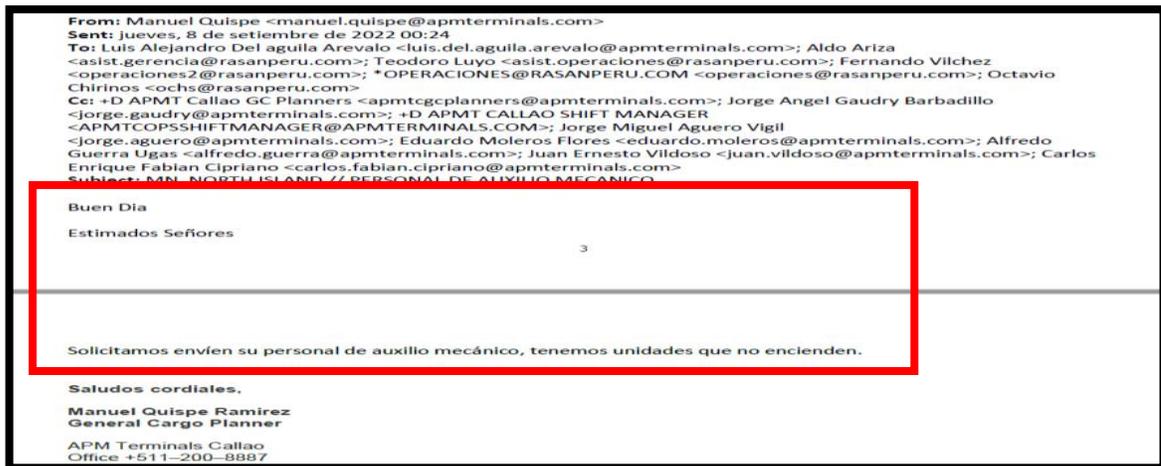
Se concluye de esta manera que, la modificación realizada por APMTC sobre la cantidad de cuadrillas asignadas fue dentro de sus facultades para organizar las operaciones de descarga. En ese extremo, **NO** resulta consecuente que la reclamante solicite que APMTC responda por los supuestos sobrecostos generados por haberse presentado dicho evento.

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 cargo 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. Sin embargo, 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. De esta manera, los Usuarios finales tienen un periodo de tres días de libre almacenamiento, lo cual es de uso exclusivo de los mencionados, iniciando al termino de las operaciones de la nave, es decir si la nave seguía operando el plazo de libre almacenaje no iniciaba.

En este sentido, rechazamos todos los argumentos prescritos por la Reclamante ya que, de acuerdo al correo electrónico de fecha 08.09.2022 remitido al la Reclamante se informó que debido a que los camiones programados para la descarga no que se estaban aptos para la descarga, lo cual hizo que las operaciones se retrasaran, por lo cual solicitaba a la Reclamante favor su apoyo con el envío de auxilio mecánico;



Sobre el particular, 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 este extremo, **NO** resulta consecuente que la reclamante solicite que APMTC responda por los supuestos sobrecostos generados cuando ello, como se ha evidenciado no es responsabilidad de la Entidad Prestadora.

Se concluye entonces, **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. F004-146672 y F004-146673.

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

III. RESOLUCIÓN

Por lo antes expuesto, se declara **INFUNDADO** la solicitud de reclamo presentada por **RASAN S.A.** por el expediente **APMTC/CL/0324-2022**.

Deepak Nandwani

Gerente de Experiencia del Cliente
APM Terminals Callao S.A

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."

