

Carta No. 0249-2024-APMTC/CL

Callao, 29 de mayo de 2024

Señores

CALIZA CEMENTO INKA S.A.
Av. Óscar R. Benavides No. 4368
Bellavista. -

Atención:	Carlos Choy Koosau Representante Legal
Asunto:	Se expide Resolución No. 01
Expediente:	APMTC/CL/0081-2024
Referencia:	Reclamo por daños y perjuicios

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 **CALIZA CEMENTO INKA S.A.** (en adelante "CALIZA" 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 08.05.2024, CALIZA presentó un reclamo formal por el supuesto cobro de demurrage por el importe de USD 83,951.42 (ochenta y tres mil novecientos cincuenta y uno con 42/100 dólares de los Estados Unidos de América) originado por una supuesta falta de calidad y oportuna prestación de los servicios durante la asignación de amarraderos de la nave AFRICAN CRATE.

II. ANÁLISIS

De la revisión del reclamo presentado por CALIZA, podemos advertir que el objeto del mismo se basa en la solicitud del resarcimiento por el presunto cobro de DEMURRAGE incurridos como consecuencia de (i) una supuesta falta de calidad y oportuna prestación de los servicios por parte de APMTC en la asignación de amarraderos afectando las operaciones de la nave AFRICAN CRATE; (ii) supuestos perjuicios económicos causados por la falta de idoneidad del servicio.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Identificación de la base legal aplicable a los casos de daños y perjuicios.
- ii) Analizar los medios probatorios de la Reclamante a fin de determinar si ésta ha probado la existencia del daño/perjuicio y, de ser el caso, que éste se debe al incumplimiento de una obligación de APMTTC o a su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
- iii) La aplicación del Reglamento de Operaciones en relación a la asignación de amarraderos.

2.1. Respetto a la supuesta falta de calidad y oportuna prestación de los servicios por parte de APMTTC durante las operaciones de la nave AFRICAN CRATE.

Sobre el particular, CALIZA manifestó una supuesta falta de idoneidad en la prestación de los servicios al no ejecutarlos de manera oportuna debido a una supuesta mala gestión de la asignación de muelles. Al respecto, rechazamos categóricamente la responsabilidad de APMTTC sobre lo manifestado por la Reclamante y procedemos a manifestar lo siguiente:

2.2. Base legal aplicable a los casos de daños y perjuicios.

A efectos de determinar si APMTTC es responsable por los daños y perjuicios alegados por la Reclamante, resulta necesario definir la responsabilidad civil, de esta manera, el considerando quinto del Exp. No. 07585-2018-0-1801-JR-LA-84 indica:

"QUINTO: Respetto a la indemnización por daños y perjuicios. – La responsabilidad civil es una institución jurídica dentro del cual existe la obligación de indemnizar por daños causados en virtud a un incumplimiento de las obligaciones asumidas mediante una relación contractual o por el acontecimiento de un hecho ilícito o riesgo creado (fuente extracontractual), en donde su reparación deberá consistir en el establecimiento de una situación anterior o -cuando ello sea imposible- en un pago por concepto de indemnización"

En ese sentido, refiriéndose a los elementos constitutivos de la responsabilidad civil el fundamento 14 de la Casación 3470-2015, Lima Norte menciona lo siguiente:

"(...) es necesario señalar por tanto que en la doctrina se han establecido cuatro elementos conformantes de la responsabilidad civil y estos son:

1) La antijuridicidad; entendida como la conducta contraria a ley o al ordenamiento jurídico;

2) *El factor de atribución; que es el título por el cual se asume responsabilidad, pudiendo ser este subjetivo (por dolo o culpa) u objetivo (por realizar actividades o, ser titular de determinadas situaciones jurídicas previstas en el ordenamiento jurídico), considerándose inclusive dentro de esta subclasificación al abuso del derecho y la equidad (Cfr. ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Derecho de la Responsabilidad Civil. Primera Edición, Gaceta Jurídica Sociedad Anónima, Lima, 2002; página 80);*

3) *El nexo causal o relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido; y*

4) *El daño, que es consecuencia de la lesión al interés protegido y puede ser patrimonial (daño emergente o lucro cesante) o extrapatrimonial (daño moral y daño a la persona).*

Respecto a la indemnización por daños y perjuicios por responsabilidad civil, el artículo 1321 del Código Civil señala:

“Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños a perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve. El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.

Si la inejecución o el incumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída”.

-El subrayado es nuestro-

Por su parte, en relación a la prueba de los daños el artículo 1331 del Código Civil señala lo siguiente:

“Artículo 1331.- La prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía también corresponde al perjudicado por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.”

-El subrayado es nuestro-

Lo establecido en el Código Civil concuerda con lo dispuesto en el artículo 196 del Código Procesal Civil, que establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos:

"Artículo 196.- Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos".

Así las cosas, uno de los requisitos exigibles para que APMTTC deba responder por los daños y perjuicios alegados por la Reclamante es que ésta, necesariamente, cumpla con acreditar la existencia del evento que ocasionó el daño y que el mismo se originó a consecuencia del incumplimiento de una obligación de APMTTC o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

2.3 Respecto a los medios probatorios presentados por la CALIZA.

Al respecto, debemos mencionar que la Reclamante presentó como medios probatorios los siguientes documentos: (i) Una Factura comercial por la adquisición de 37,280 TM de escoria a granel, (ii) EL BL No, MIZCAL01 de su mercancía descargada en el TNM; (iii) el plan de trabajo de la nave AFRICAN CRATE; (IV) el reporte final de operaciones de la nave AFRICAN CRATE; (V) Una nota de débito por el importe de USD 83,951.42 (ochenta y tres mil novecientos cincuenta y uno con 42/100 dólares de los Estados Unidos de América) por concepto de demurrage de la nave AFRICAN CRATE; y (vi) correos electrónicos compartidos entre la Reclamante y sus proveedores para el transporte del cargamento de la Reclamante.

2.3.1 Respecto a la factura comercial remitida por CALIZA.

La factura comercial es un documento legal emitido por el vendedor al comprador durante la transacción internacional y funciona como una prueba de la venta.

La factura comercial indica la propiedad de las mercancías que han sido vendidas. Pero se trata de un documento imprescindible y requerido durante el despacho de aduanas para calcular los impuestos y aranceles a pagar. Asimismo, dicho documento señala el precio, el valor y la cantidad de las mercancías vendidas. También debería incluir detalles de las condiciones de la compraventa acordadas entre el comprador y el vendedor como las condiciones de pago, el coste del seguro y el coste del transporte marítimo.

Queda claro que la factura comercial no es el documento idóneo a fin de evidenciar la supuesta responsabilidad de la Entidad Prestadora en el cobro de demurrage reclamado por CALIZA.

2.3.2 Respecto al Bill of lading remitido por CALIZA.

Respecto al B/L ofrecido por CALIZA como medio probatorio, debemos señalar que éste es un documento propio del transporte marítimo utilizado en el marco de un

contrato de transporte de mercancías en un buque con la finalidad de establecer las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario de la carga y el transportista, para el traslado de un punto de origen a otro de destino

Queda claro que el B/L es un documento de transporte marítimo que acreditan la recepción de mercancías abordo para su traslado. Por tanto, no acredita la existencia de que el presunto cobro de demurrage sea de responsabilidad de APMTTC.

2.3.3. Respecto al plan de operaciones AFRICAN CRATE.

En relación al plan de operaciones, debemos mencionar que es el documento mediante el cual se detallan las actividades específicas que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una Nave, en base a la información provista por el Agente Marítimo y a lo coordinado en la Junta Pre Operativa. Es importante mencionar que el plan de operaciones puede ser modificado por la Entidad Prestadora o el capitán de la Nave según las circunstancias, comunicando dichas modificaciones al Agente Marítimo, quien transmitirá la información a los consignatarios.

En ese sentido queda claro, que el plan de operaciones no prueba la presunta responsabilidad por parte de APMTTC en el cobro de demurrage alegado por CALIZA.

2.3.4 Respecto al reporte final de operaciones de la nave AFRICAN CRATE.

En relación al reporte final de operaciones ("SOF"), debemos señalar que es un documento que describe cronológicamente el desarrollo de las operaciones de la nave durante su estadía en el Terminal Portuario. Asimismo, también detalla las cantidad o pesos descargados durante las jornadas ejecutadas en el puerto.

Queda claro que el SOF no evidencia la presunta responsabilidad de la Entidad Prestadora en el supuesto cobro de demurrage reclamado por CALIZA.

2.3.5 Respecto a la nota de débito.

Respecto a la nota de débito este es un documento tributario que sirve para modificar el valor de una factura ya emitida, y sirve – en muchos casos – para recuperar gastos y costos incurridos de manera adicional, así como notificar al cliente el aumento de la deuda ya contraída.

En ese sentido, queda claro que la nota de débito no es el documento idóneo a fin de evidenciar la presunta responsabilidad de APMTTC en el supuesto cobro de demurrage alegado por CALIZA.

2.3.6 Respecto a los correos electrónicos.

En relación a los correos electrónicos debemos mencionar que los mismos son conversaciones entre la Reclamante y sus proveedores durante la negociación del flete para el transporte del cargamento de la Reclamante al TNM.

Cabe señalar que este documento no prueba la presunta responsabilidad de APMTC, en el cobro de demurrage alegado por CALIZA.

2.4 Respecto a la presunta mala gestión de amarraderos por parte de APMTC.

CALIZA alegó una mala gestión de los amarraderos, debido a que supuestamente APMTC brindó preferencia a otras naves que arribaron al TNM antes de la nave AFRICAN CRATE.

Respecto a la asignación de amarraderos, el artículo 47 del Reglamento de Operaciones ("REOP") prescribe lo siguiente:

Artículo 47.- Naves no contenedorizadas y multipropósito

*47.2. Las Naves que no cuenten con ventanas de atraque, **atraccarán de acuerdo al ETA**, considerando la obtención de los permisos o autorizaciones que se requieran conforme a Ley por normas o disposiciones vigentes. Excepcionalmente, por motivos de interés público o eventos de interés nacional, APMTC podrá programar el atraque de las naves sobre la base de criterios diferentes, previa coordinación y aprobación de la APN.*

-El énfasis y subrayado es nuestro-

En ese sentido, se observa que el REOP, que es un reglamento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) prescribe que la asignación de amarraderos se brindará a las naves que cuente con un mejor ETA.

Ahora bien, de acuerdo a la programación de amarraderos del día 06.02.2024, se observa que al arribo de la nave AFRICAN CRATE, todos los amarraderos del TNM se encontraban operando.

Asimismo, también se observa que después de las naves que se encontraban operando en el TNM, solo la nave GREAT BEAUTY tenía un mejor ETA que la nave AFRICAN CRATE.

Es importante mencionar que el ingreso de las naves está condicionado al término de las naves que se encuentran operado de manera previa, es decir que para que la nave AFRICAN CRATE pudiese ingresar a los amarraderos debe haber concluido

y retirado la nave que operó de manera previa.

Además de ello, de acuerdo a la programación de amarraderos que se observa en imagen infra, se puede evidenciar que la nave AFRICAN CRATE estaba condicionado su ingreso con Plea (marea alta), siendo este el momento en el que el agua alcanza su máxima altura dentro del ciclo de las mareas, esto es, debido al calado que tenía la nave.

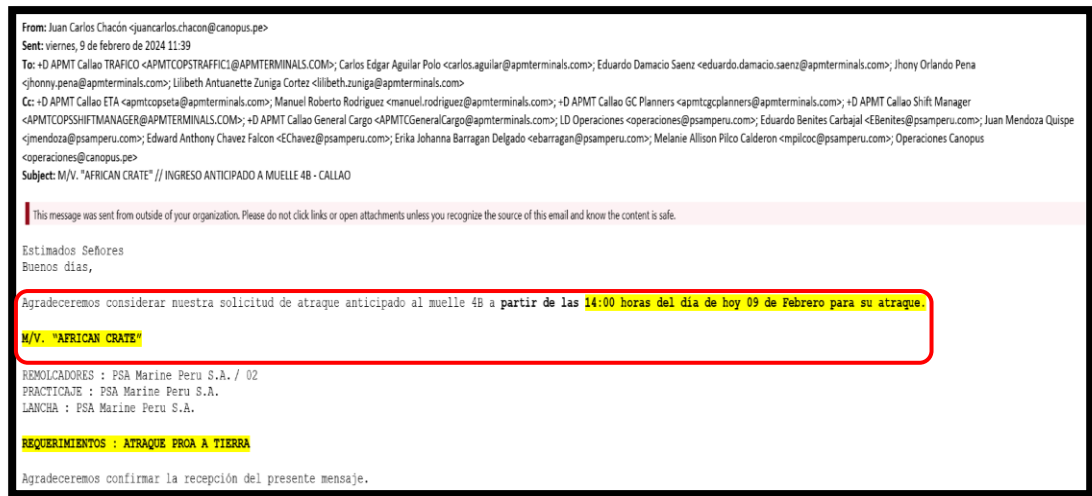
DIA	TURNO	11A	01A	01B	02A	02C	02B	03A	03C	03B	04A	04B
05	23-07	ANDROMEDA	TARIFA (V)		CP GUANGZHOU			WHITE BAY (2)		JIN RUI		BOLICHE (PLEA)
	07-15	BELFUJI ETA: 010818 ETB: 050745 ETD: 081300 199.98 / 33.24	ETA: 041900 ETB: 042115 ETD: 070500 199.95 / 32.28		ETA: 031600 ETB: 032242 ETD: 100500 199.90 / 32.26			ETA: 250000 ETB: 032215 ETD: 102100 189.99 / 32.26		ETA: 030600 ETB: 030718 ETD: 070500 199.99/32.23		ETA: 030700 ETB: 032112 ETD: 080500 199.98 / 32.26
	15-23	TRAMARSA 2024-00142 VEHICULOS D/ 3,631 UNI	IAN TAYLOR 2024-00190		RASAN 2024-00087			RASAN 2024-00042		TRANSTOTAL 2024-00098		CANOPUS 2024-00199
	23-07	TRIGO + MAIZ GRANEL D/ 41,500 TM+ 13,00 TM			PRODUCTOS DE ACERO D/ 26,143.409 TM			PRODUCTOS DE ACERO - BOBINAS, PLANCH AS D/ 37,615.367 TM		BOBINAS +CAMIONES D/ 10,641.675 MT		MAÍZ A GRANEL + TRIGO A GRANEL D/ 42,689 TM
06	07-15											
	15-23											
	23-07											
07	07-15									GREAT BEAUTY ETA: 020044 ETB: 070700 ETD: 090500 179.95 / 32.00		
	15-23		AFRICAN CRATE (PLEA) ETA: 060700 ETB: 071500 ETD: 130500 179.99 / 30.00 CANOPUS									
	23-07											
08	07-15											

Cabe señalar que, de acuerdo a la asignación de amarradero del día 09.02.2024, se modificó el amarradero asignado a la nave AFRICAN CRATE, del muelle 1-A al 4-B, sin embargo, esto no causó ningún perjuicio al usuario dado a que se mantenía la fecha y hora de atraque de la nave.

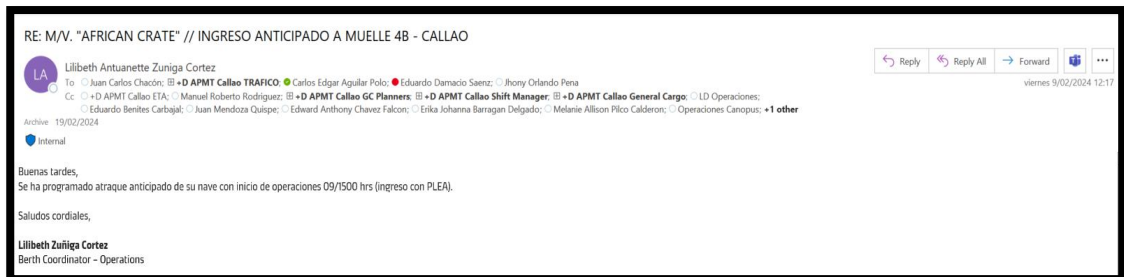
DIA	TURNO	11A	01A	01B	02A	02C	02B	03A	03C	03B	04A	04B
08	23-07	BELFUJI ETA: 010818 ETB: 050745 ETD: 092100 199.98 / 33.24	TARIFA (V)		CP GUANGZHOU ETA: 031600 ETB: 032242 ETD: 122100 199.90 / 32.26			WHITE BAY (2) ETA: 250000 ETB: 032215 ETD: 131300 189.99 / 32.26		GREAT BEAUTY ETA: 020044 ETB: 071030 ETD: 092100 179.95 / 32.00		BOLICHE (PLEA) ETA: 030700 ETB: 032112 ETD: 091300 199.98 / 32.26
	07-15	TRAMARSA 2024-00142 VEHICULOS D/ 3,631 UNI	ETA: 041900 ETB: 042115 ETD: 091300 199.95 / 32.28		RASAN 2024-00087			RASAN 2024-00042		CANOPUS 2024-00251		CANOPUS 2024-00199
	15-23	TRIGO + MAIZ GRANEL D/ 41,500 TM+ 13,00 TM	IAN TAYLOR 2024-00190		PRODUCTOS DE ACERO D/ 26,143.409 TM			PRODUCTOS DE ACERO - BOBINAS, PLANCH AS D/ 37,615.367 TM		MAÍZ A GRANEL D/ 10,200 TM		MAÍZ A GRANEL + TRIGO A GRANEL D/ 42,689 TM
	23-07						CORRAL ETA: 082100 ETB: 082250 ETD: 100500 137.03 / 23.00					
09	07-15											
	15-23		TRAMMO BAUMANN (PLEA)									AFRICAN CRATE (PLEA) ETA: 060620 ETB: 091500 ETD: 150500 179.99 / 30.00 CANOPUS 2024-00211 SLAG A GRANEL D/ 37,280 TM
	23-07											
10	07-15	MACAW ARROW ETA: 070742 ETB: 092300 ETD: 112100 209.99 / 36.00	ETA: 062300 ETB: 091500 ETD: 132100 179.93 / 32.00 CALLS SHIPPING 2024-00094									
	15-23	TRANSTOTAL 2024-00034 PRODUCTOS DE METAL + BOLSONES + TUBOS DE METAL D/ 8,432.03 TM + D/ 85.2MT	ROCA FOSFORICA D/ 37,250 TM X				BATIMETRIA ETA: 000000					
	23-07											
11	07-15											
	15-23											

Por tanto, se evidencia que APMTC asignó los amarraderos de acuerdo a lo señalado en el REOP, observándose una debida diligencia por parte del operador portuario. Así las cosas, los argumentos esgrimidos por la Reclamante no pueden ser tomados como válidos.

En adición a lo señalado, debemos mencionar que es el mismo Agente Marítimo de CALIZA, Sres. CANOPUS quienes solicitaron el atraque de la nave AFRICAN CRATE para el día 09.02.2024 a las 14:00 horas, como se observa en imagen infra;



Siendo este requerimiento aceptado por APMTC, indicando que el ingreso de la nave sería con plea;



En ese sentido queda claro que no existe responsabilidad por parte de la Entidad Prestadora toda vez que brindó en ingreso a puerto de acuerdo a la solicitud del Agente Marítimo.

2.5 Supuestos perjuicios económicos causados por la falta de idoneidad del servicio y el supuesto cobro de demurrage por parte de la línea naviera.

CALIZA manifestó que APMTC deberá responder por perjuicios económicos y por el cobro del demurrage, dichos conceptos generados por una supuesta falta de calidad en los servicios brindados por la Entidad Prestadora.

Cabe señalar que, en el supuesto negado que existiese un cobro de demurrage, el operador portuario podría ser responsable del mismo, siempre y cuando hubiese sido como consecuencia de la negligencia, incompetencia o dolo, como lo prescribe el literal j) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo 035-2017-CD-OSITRAN (el "Reglamento de Usuarios"):

"Los Usuarios tienen derecho a la reparación por los daños o pérdidas que sean provocadas por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras."

En ese sentido, correspondería demostrar el actuar negligente, incompetente o doloso por parte de APMTC.

Al respecto, el TÍTULO IX del Código Civil sobre Inejecución de Obligaciones, indica que:

"Artículo 1314.- Quien actúa con la diligencia ordinaria requerida, no es imputable por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso."

"Dolo

Artículo 1318.- Procede con dolo quien deliberadamente no ejecuta la obligación.

Culpa inexcusable

Artículo 1319.- Incorre en culpa inexcusable quien por negligencia grave no ejecuta la obligación.

Culpa leve

Artículo 1320.- Actúa con culpa leve quien omite aquella diligencia ordinaria exigida por la naturaleza de la obligación y que corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar.

-El subrayado es nuestro-

El dolo y la culpa inexcusable están referidos al acto deliberado y a la impericia grave, respectivamente. Por su parte la culpa leve es un grado menor de

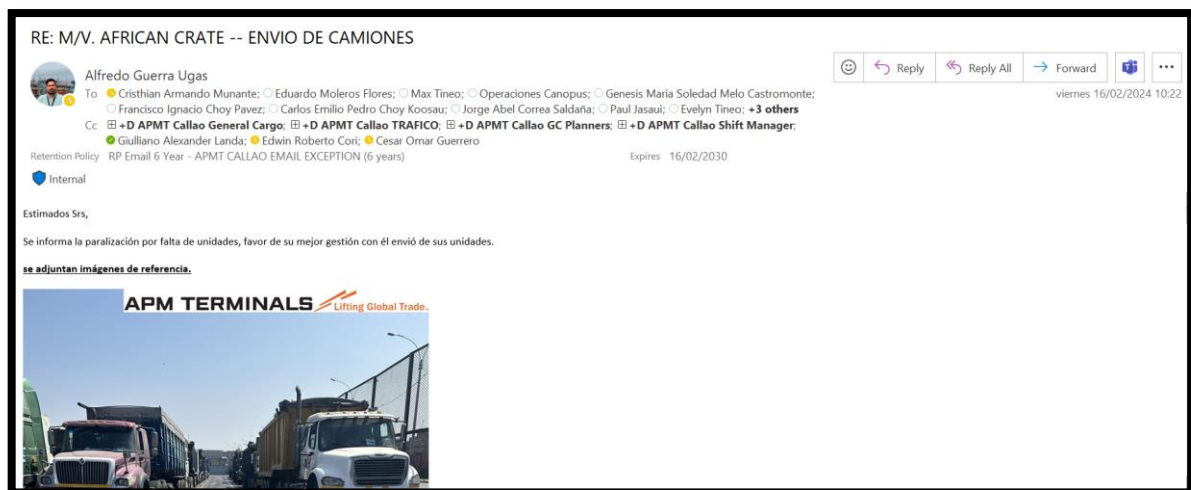
negligencia, pero igualmente resarcible en tanto produce daños. La culpa leve se presume, por lo que corresponde al deudor acreditar que fue diligente. En ese sentido, en la presente resolución se ha evidenciado la debida diligencia por parte del operador portuario en la asignación de amarraderos. Por tanto, NO se le podría imputar dicho sobrecosto.

2.6 Respecto a la presunta demora en las operaciones de descarga de la nave AFRICAN CRATE.

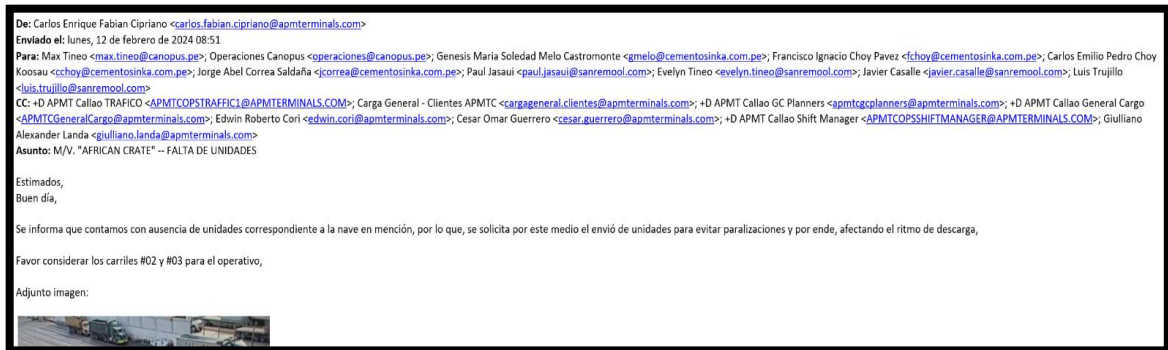
En este punto debemos rechazar tajantemente las imputaciones de la Reclamante, toda vez que CALIZA alega una demora en las operaciones de descarga adicionando el tiempo de espera en bahía, el mismo que no es imputable al Operador Portuario ya que se le asignó diligentemente el amarradero de acuerdo a la disponibilidad del mismo.

Además de lo prescrito, debemos indicar que durante las operaciones de descarga de la nave AFRICAN CRATE se presentaron demoras en el despacho por falta de camiones, las mismas que fueron comunicados mediante correos electrónicos, como se observa:

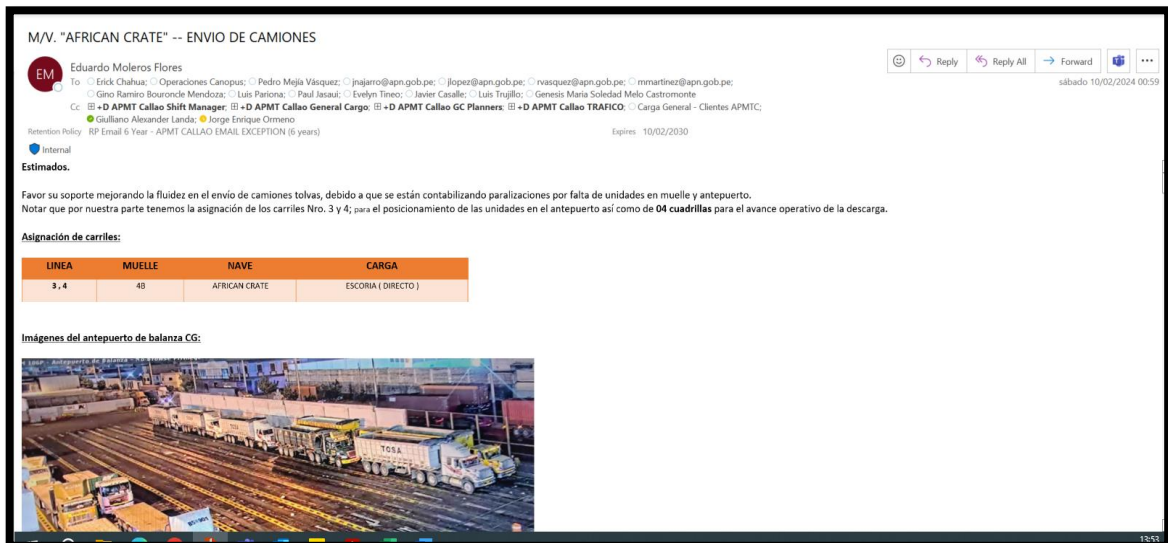
CORREO ELECTRÓNICO DEL 16.02.2024



CORREO ELECTRÓNICO DEL 12.02.2024



CORREO ELECTRÓNICO DEL 10.02.2024



Queda claro que la extensión de jornadas de la operación de descarga fue como consecuencia de la falta de camiones para el retiro de la mercancía de CALIZA, siendo esta causa no imputable a la Entidad Prestadora. Por tanto, no puede imputarse responsabilidad a APMTC por los perjuicios alegados por CALIZA.

En conclusión, NO corresponde estimar el presente reclamo, toda vez que APMTC ha evidenciado su actuar diligente en la asignación de amarraderos en el TNM de acuerdo al REOP, (ii) Tampoco se podría imputar un supuesto cobro de demurrage ya que no se ha evidenciado un actuar culposo, negligente o doloso por parte la Entidad Prestadora, y, (iii) se evidencia las demoras por falta de camiones a la descarga no son imputables a la Entidad Prestadora.

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 APMT¹.

III. RESOLUCIÓN

Por lo antes expuesto, se declara **INFUNDADO** la solicitud de reclamo presentado por **CALIZA CEMENTO INKA S.A.** el expediente **APMTC/CL/0081-2024**.



Sofia Balbi

Gerente Comercial y de Experiencia del Cliente
APM Terminals Callao S.A.

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."