



EXPEDIENTE N° : 222-2014-TSC-OSITRAN  
APELANTE : INVERSIONES CANOPUS S.A.  
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.  
ACTO APELADO : Resolución N° 1 emitida en el expediente  
N° APMTC/CL/631-2014

**RESOLUCIÓN N° 1**

Lima, 30 de diciembre de 2016

**SUMILLA:** *Los eventos ajenos a la esfera de los usuarios y no imputables a ellos, que impactan en el desarrollo de las operaciones en el Terminal Portuario, no pueden generar obligaciones de pago en su perjuicio.*

**VISTO:**

El recurso de apelación interpuesto por INVERSIONES CANOPUS S.A. (en lo sucesivo, CANOPUS o la apelante), contra la Resolución N° 1, emitida en el expediente N° APMTC/CL/631-2014, por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

**CONSIDERANDO:****I.- ANTECEDENTES**

- 1.- El 26 de junio de 2014, CANOPUS presentó reclamo ante APM solicitando se deje sin efecto el cobro de la factura N° 003-0042813, emitida por el concepto de "Uso de Amarradero", señalando lo siguiente:
  - i.- El 19 de junio de 2014 recibieron la factura N° 003-0042813, cuyo importe ascendía a US \$ 3 922.20, emitida por el servicio de "Uso de Amarradero", el cual se emitió por las operaciones de descarga de la nave OSLO BULK 7 de Mfto. 31109-14, llevadas a cabo desde las 14:40 horas del 8 de junio de 2014 a, hasta las 16:27 horas del 10 de junio de 2014 a, esto es, por 50 horas de uso del servicio.
  - ii.- El Contrato de Concesión, conjuntamente con el artículo 6 del Reglamento de Operaciones de APM, indica que es responsabilidad de la Entidad Prestadora ofrecer un servicio ininterrumpido las 24 horas del día durante los 365 días del año, para lo cual presta los servicios en jornadas de 07:00 a 15:00 horas, de 15:00 a 23:00 horas y de 23:00 a 07:00 horas.



- iii.- En el presente caso, la nave antes mencionada sufrió paralizaciones en sus operaciones de descarga desde las 00:45 horas hasta las 16:55 horas del día 9 de junio de 2014 (16 horas y 10 minutos), por causas imputables a APM, en la medida que paralizó toda la operación por la presencia de un roedor vivo en la Bodega N° 2, provocando la sobreestadía de la nave en el muelle, a pesar de que se debió haber continuado con la descarga luego de matar o retirar al roedor.
  - iv.- De acuerdo a lo expresado en el inciso 1.5.3.3 del Capítulo I del Reglamento antes referido, los daños y pérdidas en perjuicio de los Usuarios provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de APM, vinculados con los servicios proporcionados por la Entidad Prestadora y que deriven de la explotación de la infraestructura, deben de ser asumidos por APM.
  - v.- La paralización de las operaciones de descarga fue injustificada, generando un sobrecosto de 16 horas y 10 minutos de Uso de Amarradero, correspondiente a la suma de US \$ 1 324.37 dólares americanos facturados en exceso y que no cabe pagar.
  - vi.- Sin perjuicio de lo señalado, la factura contenía un error de cálculo en la aplicación de la tarifa, en la medida que de acuerdo a la longitud de la eslora de la nave, horas de estadía y tarifa aplicable, correspondía que el monto total ascendiera a US \$ 3 895.20 dólares americanos, sin embargo, fue emitida por la cantidad de US \$ 3 922.20 dólares americanos, esto es, con un exceso de US \$ 27.00.
- 2.- Mediante carta N° 1195-2014-APMTC/CL notificada el 17 de julio de 2014, APM comunicó a CANOPUS la ampliación del plazo de 15 días adicionales, a fin de dar respuesta al reclamo interpuesto.
  - 3.- Mediante Resolución N° 1, notificada el 11 de agosto de 2014, APM resolvió el reclamo presentado por CANOPUS declarándolo infundado en el extremo correspondiente a que se descontara 16 horas y 10 minutos del servicio de Uso de Amarradero, y fundado en el extremo referido a que se emitiera una nueva factura corrigiendo la longitud de la eslora de la nave para el cálculo del monto a cobrarse por el servicio; todo ello de acuerdo a los siguientes argumentos:
    - i.- APM cumple con realizar el control de roedores de forma semanal. Asimismo, se realizan supervisiones dos veces por semana, las cuales son llevadas a cabo a través de la empresa Punto Rojo. A fin de acreditar ello, adjuntaron los reportes emitidos por la referida empresa, correspondientes a las fechas del programa de control de roedores del mes de mayo de 2014, así como los Certificados de Desratización del mes de marzo y mayo del mismo año.
    - ii.- Agregaron que APM cuenta con un Plan de Trabajo de Control de Plagas supervisado directamente por la Dirección de Salud del Callao S.A. (en adelante, DIRESA).



- iii.- Por lo expuesto, aseguraron que no existe presencia de roedores en ninguna de las instalaciones del Terminal Portuario, cumpliendo con las normas de salud correspondientes.
- iv.- En efecto, el operador de la trimadora de APM que se encontraba al interior de la Bodega N° 2 de la nave OSLO BULK 7 de Mfto. 2014-31109, encontró un roedor a las 00:45 horas del día 9 de junio de 2014.
- v.- En atención a ello, APM paralizó las operaciones debido a que no era posible continuar con el desarrollo de las mismas por la falta de información sobre las condiciones en las que se encontraba la nave, dentro de la cual podrían haberse encontrado más roedores poniendo en peligro al Terminal Portuario y a los usuarios. Paralelamente, por orden del primer oficial de la nave, la tripulación procedió a aniquilar al roedor, el cual fue arrojado al mar por la popa de la nave.
- vi.- Ante dicha situación, APM informó a DIRESA el 9 de junio de 2014 a las 06:30 horas tal y como lo disponen las normas expuestas en la tercera recomendación del Informe N° 006-2014/DIRESA/DESI/ DSMI/USA:

*"(...) la empresa APM Terminals que cada vez que se encuentre un roedor en alguna embarcación de instalaciones portuarias se comunique inmediatamente a la Dirección de Sanidad Marítima Internacional para que pueda hacer las inspecciones correspondientes y evaluación del roedor por el Instituto Nacional de Salud y determinar si existe un riesgo para la salud pública del país".*

- vii.- Asimismo, con anterioridad a lo ocurrido, mediante el Oficio N° 015-2013-GRC/DIRESA/DESI, DIRESA señaló a APM lo siguiente:

*"(...) en los casos que mediante sus acciones de presencia y control de roedores se lograra su captura, es imprescindible la coordinación con la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, para remitir muestras al Instituto Nacional de Salud para su estudio y análisis, tomando todas las medidas de bioseguridad del caso correspondiente".*

- viii.- Pese a que la responsabilidad directa de informar sobre el incidente a DIRESA recae sobre el Agente Marítimo de la nave, APM procedió diligentemente a intentar comunicarse con DIRESA desde que ocurrió el incidente, logrando la comunicación a las 06:30 horas del 9 de junio de 2014 como ha sido señalado, ocurriendo que CANOPUS comunicó los hechos a la Sanidad Marítima una hora después.
- ix.- Debido a que el roedor fue encontrado en la nave, correspondía al Agente Marítimo realizar las acciones respectivas a fin de evitar riesgos en la salud de los trabajadores y de los usuarios en general. De acuerdo a los hechos suscitados, la paralización resulta responsabilidad exclusiva de CANOPUS, debido a que se comunicó con DIRESA recién a las 07:30 horas del 9 de junio de 2014.



- x.- Del Informe N° 066-2014-GRC/DIRESA/DESI/USA, se verifica que DIRESA se apersonó a las instalaciones de APM a las 13:15 horas, habiendo culminado la inspección a las 13:45 horas, luego de lo cual, APM procedió a reiniciar las operaciones de la nave en el turno inmediato correspondiente a las 15:00 horas.
- xi.- Al haberse deshecho del roedor, la tripulación de la nave eliminó la posibilidad de realizar el estudio correspondiente para determinar si era portador de alguna enfermedad infectocontagiosa de notificación internacional, exponiendo a múltiples personas a tener contacto con el mencionado espécimen, complicándose la situación al no permitirse que se cumpliera con el procedimiento regular indicado por DIRESA.
- xii.- En cuanto a lo señalado por CANOPUS, en referencia a que por causas imputables a APM se perjudicó a la nave con una paralización de 16 horas y 10 minutos, señalaron que lo ocurrido no resulta atribuible a la Entidad Prestadora en la medida que era necesario contar con la presencia de DIRESA a efectos de que se determinaran las medidas a implementarse a fin de velar por la seguridad y salud en el puerto.
- xiii.- Sobre la prestación del servicio de Uso de Amarradero, de acuerdo a las Actas de Atrake y Desatrake de la nave OSLO BULK 7, se comprobó que habían utilizado el amarradero desde las 14:40 horas del 8 de junio de 2014 hasta las 16:27 horas del 10 de junio de 2014.
- xiv.- De acuerdo al Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, versión 2.6, el servicio de Uso o Alquiler de Amarradero se computa 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 desatrake.
- xv.- El numeral 1.5.24 del Reglamento de Tarifas de APM establece que la tarifa es la contraprestación económica que APM cobrará por la prestación efectiva de los servicios estándar y los servicios especiales regulados; por ello, al haber quedado demostrado que APM cumplió con brindar a CANOPUS los servicios solicitados, corresponde que se realice la facturación por el servicio prestado.
- xvi.- El artículo 3.4 de dicho Reglamento precisa que no existe excepción alguna que señale que una persona que hubiese utilizado la infraestructura o los servicios portuarios puede ser exonerada de su pago, ocurriendo que la tarifa reflejada en la emisión de la factura objeto de cuestionamiento, tiene como base fundamental la efectiva prestación del servicio de Uso de Amarradero.
- xvii.- Por lo expuesto, indicaron que correspondía realizar el cobro del servicio de Uso de Amarradero desde las desde las 14:40 horas del 8 de junio de 2014 hasta las 16:27 horas del 10 de junio de 2014. No obstante, señalaron que la factura N° 003-0042813



había sido emitida incorrectamente, en la medida que consideró una eslora de la nave incorrecta, por lo que procederían a anularla y emitir un nuevo cobro.

- 4.- El 29 de agosto de 2014, CANOPUS interpuso recurso de apelación contra la Resolución N°1, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo y señalando además lo siguiente:
- i.- La resolución impugnada se sustenta en un protocolo y regulación inexistente, así como en una aplicación e interpretación errónea del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM.
  - ii.- De la propia Resolución se desprende que de manera inconsulta y unilateral, APM ordenó la paralización de las operaciones de la Nave OSLO BULK 7 tras la verificación de la existencia de un roedor vivo en la Bodega N° 2.
  - iii.- La paralización de operaciones no se sustentó en lo dispuesto por ningún protocolo de acción o prevención previamente expedido y publicitado por APM (principio de predictibilidad de los actos administrativos), ni tampoco en regulación propia o de entidad competente alguna; sino en una decisión arbitraria de APM producto de una indebida apreciación de los hechos, conforme se les informó mediante correos de fecha 9 de junio de 2014.
  - iv.- Si el roedor encontrado vivo hubiera ingresado en el Puerto de origen, se encontraría muerto debido a la fumigación a la que fue sometida la carga en las bodegas a la conclusión del embarque, tal y como consta de los certificados correspondientes. En ese sentido, resulta presumible que el roedor ingresó cuando la nave se acoderó al muelle del Terminal Portuario, probablemente oculto en la maquinaria ingresada por APM para realizar las labores de desestiba.
  - v.- Los oficios expedidos por DIRESA, no autorizan ni disponen un procedimiento de suspensión o paralización de las operaciones como ocurrió en el presente caso, por lo que dicha decisión debe considerarse como ilegal y arbitraria. De acuerdo a lo establecido en el artículo 2.3 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM, resulta claro que la paralización ordenada por APM fue un acto ilegal y arbitrario, en la medida que no existe norma, regulación o protocolo expreso, ni orden de autoridad gubernamental que ordene, de manera manifiesta la suspensión o paralización de operaciones.
  - vi.- El informe N° 066-2014 expedido por DIRESA-CALLAO a la conclusión de sus labores de inspección en la nave OSLO BULK 7, señaló expresamente que no se recomendaba realizar el control de sanidad a la nave, en la medida que no existían pruebas de que la mercancía se encontrara infestada por algún roedor y que habían verificado que la misma había sido fumigada anteriormente.



- vii.- Para el caso del servicio de Uso de Amarradero debe considerarse y analizarse si durante las horas de uso del amarradero, las operaciones a realizarse no fueron entorpecidas por alguna acción u omisión imputable al operador portuario, debido a que en dicha circunstancia, correspondería la eliminación del cobro. En ese sentido, considerando que para el presente caso, las operaciones fueron paralizadas ilegal y arbitrariamente por APM, resulta claro que el cobro de las 16 horas y 10 minutos no correspondía.
- 5.- El 19 de septiembre 2014, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC) el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos expuestos en su reclamo y agregando lo siguiente:
- i. La responsabilidad por la paralización ocurrida corresponde estrictamente a CANOPUS, debido a que no tuvo la diligencia de comunicar a la brevedad a DIRESA el incidente acontecido, en ese sentido, al no contar con las instrucciones de la autoridad competente, APM no se encontraba facultado a reiniciar las operaciones. APM actuó de forma oportuna, teniendo como prioridad la seguridad del puerto y de sus usuarios.
  - ii. No existe posibilidad alguna de que el roedor haya ingresado desde las instalaciones de APM, debido a que una de las medidas obligatorias a implementar por la nave fue la de colocar trampas anti-roedores en los cabos que sujetan la nave al amarradero, las cuales aseguran que ningún roedor ingrese a la nave o descienda de la misma.
- 6.- El 25 de septiembre de 2014, CANOPUS presentó un escrito reiterando los argumentos expuestos en el recurso de apelación.
- 7.- Tal y como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, en la audiencia de conciliación programada para el 7 de diciembre de 2016, no se pudo llegar a un acuerdo debido a la inasistencia de ambas partes. Por su parte, el 9 de diciembre de 2016 se realizó la audiencia de vista de la causa a la cual tampoco asistieron, quedando la causa al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 8.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución de APM.
  - ii.- Determinar si corresponde que APM deje sin efecto la factura N° 003-0042813 emitida por el servicio de Uso de Amarradero a CANOPUS.

## III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 9.- Del análisis del expediente administrativo se puede establecer que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de CANOPUS respecto al cobro por el



servicio de uso de amarradero realizado a través de la factura N° 003-0042813. Dicha situación que está prevista como supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.1 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM<sup>1</sup>(en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de APM) y en el literal a) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>2</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>3</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 10.- De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM<sup>4</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>5</sup>, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 11.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
- i.- La Resolución N° 1 fue notificada a CANOPUS el 11 de agosto de 2014.

<sup>1</sup>Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM. Aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

"1.5.3 Materia de Reclamos

(...)

1.5.3.1 La facturación y el cobro de los servicios que ofrece APM TERMINALS CALLAO S.A. derivados de la explotación de la INFRAESTRUCTURA, En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a APM TERMINALS CALLAO S.A.  
(...)

<sup>2</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 33 -

(...) Los reclamos que versen sobre:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la entidad prestadora.  
(...)

<sup>3</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.

Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".

<sup>4</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM.

"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".

<sup>5</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación

El plazo para la interposición del recurso es de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido o de aplicado el silencio administrativo".



- ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer el recurso de apelación venció el 1 de septiembre de 2014.
- iii.- CANOPUS apeló con fecha 29 de agosto de 2014, es decir dentro del plazo legal.
- 12.- Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas, pues debe determinarse si procede el cobro realizado a CANOPUS por APM, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>6</sup> (en adelante, LPAG).
- 13.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

### III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

- 14.- Cabe señalar que, en la medida que APM ha reconocido que hubo un error en la determinación del monto de la factura al haberse considerado una longitud de la eslora de la nave incorrecta, dicho extremo no será analizado mediante la presente resolución.

#### Respecto de los alcances del servicio de uso de amarradero

- 15.- Es menester recalcar, previamente, que el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión), establece en sus cláusulas 1.23.97, 1.23.98 y 1.23.99, las definiciones de Servicios, Servicio Estándar y Servicios Especiales, respectivamente, de la siguiente manera:

##### 1.23.97 Servicios

*Son todos los servicios portuarios que la SOCIEDAD CONCESIONARIA, directamente o a través de terceros, presta en el Área de la Concesión a todo Usuario que lo solicite. Incluye los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.*

##### 1.23.98. Servicios Especiales

*Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. Los Servicios Especiales deberán prestarse respetando los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, según*

<sup>6</sup> LPAG

"Artículo 209.- Recurso de apelación

*El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".*





corresponda. Ello no perjudica el derecho de los Usuarios de exigir la prestación de los Servicios Estándar.

#### 1.23.99. Servicios Estándar

*Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.19, la SOCIEDAD CONCESIONARIA prestará directamente o a través de terceros, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."*

- 16.- De acuerdo con el Contrato de Concesión, el concepto de servicio engloba tanto al Servicio Estándar, como a los Servicios Especiales. El primero se divide en servicios que se brindan a la nave (uso de amarraderos) y servicios que se brindan a la carga (carga y descarga, tracción, manipuleo, trinca y destrinca, entre otros).
- 17.- Con relación a los servicios brindados a la nave, el literal a), del artículo 8.19 del Contrato de Concesión, prescribe lo siguiente:

#### **"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR**

##### **a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:**

*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 a 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".*

- 18.- De la lectura de las cláusulas citadas, se puede advertir que el Contrato de Concesión prevé que los servicios que se brindan en el Terminal Portuario son, en principio, servicios portuarios, respecto de los cuales, la Entidad Prestadora se encuentra legitimada a cobrar una tarifa o un precio.
- 19.- Por otro lado, entre las prerrogativas que el Contrato de Concesión otorga a APM, se encuentra la de adoptar las decisiones que considere más conveniente para la adecuada operación y funcionamiento del Terminal Portuario, entre ellas, las de establecer sus políticas comerciales y operativas, emitiendo para tales efectos, reglamentos internos, encontrándose entre ellos, el Reglamento de Operaciones de APM<sup>7</sup>, aprobado por la

#### <sup>7</sup> Contrato de Concesión

##### **"REGLAMENTOS INTERNOS**

- 8.12. *La SOCIEDAD CONCESIONARIA pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de tres (3) meses contados desde la Fecha de Suscripción de los Contratos, el procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.*
- 8.13. *Asimismo, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá presentar a los tres (3) meses contados desde la Fecha de Suscripción de los Contratos, para la aprobación de la APN los siguientes documentos:*



Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG.

20.- Es importante recordar que el Reglamento de Operaciones es aquel documento que tiene por objetivo regular el funcionamiento operativo y la prestación de los servicios que APM brindará a los usuarios dentro del Terminal Portuario.

21.- Siendo así, con relación al uso de amarradero, el artículo 72 del Reglamento de Operaciones de APM, vigente a la fecha de sucedidos los hechos<sup>8</sup>, señala lo siguiente:

**"USO DE AMARRADERO**

*Artículo 72º.- Comprende la utilización de los amarraderos del Terminal Portuario. 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".*

22.- Asimismo, el artículo 7.1.1.1.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM<sup>9</sup> (en lo sucesivo, Reglamento de Tarifas), señala las condiciones en las que se efectúa el cobro por el uso de amarradero. Asimismo, en la sección 1.1 del Tarifario de APM, se indica que el monto a cobrarse por el referido servicio asciende a U\$S 0.72 por hora o fracción, contados desde la recepción de la primera espía de la nave hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe de esta última.

23.- En consecuencia, conforme a lo expuesto, APM se encuentra habilitada a realizar el cobro por el referido servicio el cual forma parte de los servicios brindados a las naves, de acuerdo con lo establecido tanto en el Contrato de Concesión, como en el Reglamento de Operaciones y Tarifario de APM.

**Sobre la paralización de las operaciones de descarga de la nave OSLO BULK 7**

24.- En virtud del Contrato de Concesión<sup>10</sup> suscrito con el Estado Peruano, APM se encuentra obligada a diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito del

a) Reglamento de Operaciones del Terminal Norte Multipropósito.

b) Otros reglamentos que correspondan de acuerdo a las competencias de la APN.

La APN contará con un plazo de sesenta (60) Días Calendario para emitir su pronunciamiento, plazo que empezará a computarse a partir de la presentación de los documentos referidos en el párrafo anterior. De no pronunciarse la APN en el plazo establecido, se entenderá que los documentos presentados han sido aprobados.

(...)"

<sup>8</sup> Cabe señalar que con fecha 30 de septiembre de 2013 se aprobó el nuevo Reglamento de Operaciones de APM, aprobado mediante Resolución N° 458-2013-APN/GG.

<sup>9</sup> Versión 2.6, vigente a la fecha de sucedidos los hechos.

<sup>10</sup> Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao entre APM y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 21 de mayo de 2011.



Puerto del Callao (en lo sucesivo, el Terminal Norte). A su vez, tiene el derecho de explotar esta infraestructura, durante el plazo de vigencia de dicho contrato (30 años)<sup>21</sup>. Así, en las cláusulas 8.1 y 8.2 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

**"DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**

8.1.- *La Explotación del Terminal Norte Multipropósito por la SOCIEDAD CONCESIONARIA constituye un derecho (...) así como un deber, en la medida en que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a mantener la operatividad de dicho Terminal Portuario así como a prestar los Servicios a los Usuarios. Para el cumplimiento de tal obligación, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá observar, como mínimo, los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos.*

(...)

*La SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho comprende la libertad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato de Concesión y en las Leyes y Disposiciones Aplicables."*

[El subrayado y resaltado son nuestros]

- 25.- Según lo citado, en virtud del derecho de concesión que le asiste, APM tiene la facultad de explotar el Terminal Norte con la finalidad de brindar servicios a los usuarios de acuerdo con aquello que planifique, observando los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos, asumiendo la responsabilidad por ello.
- 26.- Si bien es cierto que, APM está facultada para ejecutar y prestar en forma exclusiva<sup>22</sup> los servicios portuarios en el Terminal Norte, exigiendo como contraprestación los precios y tarifas respectivos<sup>23</sup>, también es cierto que tiene obligaciones derivadas del marco

<sup>21</sup> Contrato de Concesión

"DEFINICIONES

1.23. En este Contrato de Concesión, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

1.23.26. Concesión

*Es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA a partir de la Fecha de Suscripción de los Contratos, mediante la cual el CONCEDENTE otorga a la SOCIEDAD CONCESIONARIA el derecho a explotar y la obligación de diseñar, construir, financiar y conservar el Terminal Norte Multipropósito, durante el plazo de vigencia del Contrato de Concesión" (...)*

SECCIÓN IV: PLAZO DE LA CONCESIÓN

4.1. La Concesión del Terminal Norte Multipropósito, se otorga por un plazo de treinta (30) años, contado desde la Fecha de Suscripción de los Contratos".

<sup>22</sup> Contrato de Concesión

*"2.7.- Sin perjuicio de las declaraciones contenidas en la Cláusula 3.2, el CONCEDENTE y la APN declaran y reconocen expresamente que: (...) (iii) la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión".*

<sup>23</sup> Contrato de Concesión



normativo y del propio Contrato, así como del respeto de los derechos de los usuarios, siendo responsable frente a estos por la adecuada prestación de los servicios (y también en relación con el propio Estado). Así las cláusulas 1.23.68, 2.7 y 8.6 del Contrato de Concesión establecen lo siguiente:

**"1.23.68 Leyes y Disposiciones Aplicables**

**Es el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato de Concesión y el Contrato de Asociación en Participación que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra en la obligación de cumplir. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, las Normas Regulatorias, los reglamentos, directivas y resoluciones, vigentes así como aquellas que sean dictadas por cualquier Autoridad Gubernamental competente".**

**"2.7 (...)**

**Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo que antecede, las Partes y la APN reconocen expresamente que para la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios, la SOCIEDAD CONCESIONARIA observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en las Cláusulas 2.10 y 2.11, conforme resulte aplicable".**

**8.6. La SOCIEDAD CONCESIONARIA es responsable de brindar a los Usuarios:**

- (i) El acceso a todos los Servicios de la Concesión, para lo cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestarlos de manera continua y regular, conforme a lo dispuesto en los reglamentos internos indicados en la Cláusula 8.13, respetando los principios consagrados en el artículo 14.3 de la LSPN;
- (ii) La información suficiente sobre las Tarifas, Precios, así como los términos y condiciones aplicables a los Servicios que presta, conforme a este Contrato de Concesión y a las Normas Regulatorias;
- (iii) Los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicio y Productividad y en los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión y sus Anexos; y
- (iv) Los demás derechos que contemplan las Leyes y Disposiciones Aplicables y otros que pudieren establecerse en el Contrato de Concesión".

[El subrayado y resaltado son nuestros]

**"1.23.87. Precio**

Se refiere a las contraprestaciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobra por la prestación de Servicios Especiales, incluyendo los impuestos que resulten aplicables, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.20. El Precio no estará sujeto a regulación.

(...)

**1.23.102. Tarifa**

Contraprestación económica que, de acuerdo a lo previsto en este Contrato de Concesión, cobrará la SOCIEDAD CONCESIONARIA por la prestación de los Servicios Estándar o de ser el caso, de un Servicio Especial, de acuerdo a lo que establezca el REGULADOR, sin incluir los impuestos que resulten aplicables".



- 27.- Asimismo, en lo que se refiere a los servicios relacionados con la mercancía de los usuarios, APM ha establecido en su Reglamento de Operaciones, la obligación de contar con un Plan de Mantenimiento en las Instalaciones y equipos, el cual dispone lo siguiente:

"Artículo 86º.- El Plan de Mantenimiento Preventivo o Correctivo de las Instalaciones, Maquinarias y Equipos tendrá por finalidad el garantizar que los servicios a la carga y a las naves que brinda el TNMC, se realicen en óptimas condiciones de seguridad, operatividad y salubridad".

[El subrayado es nuestro]

- 28.- Al respecto, cabe señalar que siguiendo el criterio ya establecido por el TSC<sup>14</sup> y lo determinado en el artículo 1392 del Código Civil<sup>15</sup>, el Tarifario, la Política Tarifaria y cualquier "reglamento interno" de las Entidades Prestadoras dirigido a los usuarios de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, constituyen cláusulas generales de contratación, puesto que en estos documentos se encuentran las condiciones preestablecidas de manera general y abstracta por una de las partes, en este caso APM, y que van dirigidas a regular sus relaciones contractuales futuras con sus usuarios quienes únicamente se adhieren a dichas condiciones.
- 29.- En el presente caso, CANOPUS solicitó que APM dejara sin efecto el cobro de la factura N°003-0042813, debido a que la misma había sido emitida considerando las 16 horas y 10 minutos consecuencia de la presunta paralización arbitraria e ilegal de las operaciones de descarga ocasionada por la presencia de un roedor en la Bodega N° 2 de la nave, el cual habría ascendido a la nave desde la instalaciones de la Entidad Prestadora.
- 30.- Ante ello, la Entidad Prestadora sostuvo que el cobro procedería en la medida que el servicio de Uso de Amarradero había sido debidamente tramitado por la apelante y brindado por APM, tal y como consta de las Actas de Atraque y Desatraque de la nave OSLO BULK 7. Respecto de la paralización, señaló que la misma se encontraba justificada considerando el potencial peligro que representaba para sus trabajadores y los usuarios en general la presencia de un roedor vivo, posiblemente portador de enfermedades, cuya presencia resultaba responsabilidad de la nave.
- 31.- En cuanto a la presunta ilegalidad de la paralización efectuada por APM ante la presencia del roedor, el artículo 161 del Reglamento de Seguridad de APM indica lo siguiente respecto de las operaciones de mercadería sólida a granel:

"Artículo 161.- El Controlador de Muelle asignado a la nave en coordinación con el personal de seguridad, podrán inspeccionar cada una de las actividades de la operación de embarque o descarga

<sup>14</sup> Expediente N° 015-2009-TSC-OSITRAN, 047 y 048-2009-TSC-OSITRAN y 028-2010-TSC-OSITRAN

<sup>15</sup> Código Civil

"Artículo 1392.- Cláusulas generales de contratación

Las cláusulas generales de contratación son aquéllas redactadas previa y unilateralmente por una persona o entidad, en forma general y abstracta, con el objeto de fijar el contenido normativo de una serie indefinida de futuros contratos particulares, con elementos propios de ellos".



de concentrado, estando en condiciones de paralizar las mismas en caso que esta actividad genere impactos ambientales negativos o afecten la salud de las personas”.

[El subrayado es nuestro]

- 32.- Como se aprecia, APM tiene la facultad de paralizar las operaciones de descarga de mercancía sólida a granel cuando se presenten circunstancias que puedan generar impactos ambientales negativos o a afecten la salud de las personas, ocurriendo que, incluso, está en la capacidad de ordenar el desatraque de la nave cuando las autoridades sanitarias detecten problemas fitosanitarios en los cargamentos de origen animal o vegetal o cuando las autoridades sanitarias detecten, en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas, tal y como lo establece el inciso f) del artículo 52 del Reglamento de Operaciones de APM<sup>16</sup>.
- 33.- Al respecto, el Manual para la Inspección de Buques y emisión de Certificados de Seguridad a bordo del Reglamento Sanitario Internacional emitido por Organización Mundial de Salud (OMS), expresa lo siguiente:

“Riesgos principales: Muchas enfermedades se transmiten a las personas por vectores como ratas, mosquitos, ratones, cucarachas, moscas, piojos y pulgas de ratas que, si no se controlan apropiadamente, podrían embarcar, transportarse y multiplicarse en buques, lo que representaría un riesgo grave para la salud de la tripulación y los pasajeros; por otra parte, las personas y los vectores a bordo podrían a su vez propagar las enfermedades a los puertos en otros países”.

[El subrayado es nuestro]

- 34.- Como se observa, los roedores constituyen uno de los principales transmisores de enfermedades, representando un grave riesgo para la salud de las personas, más aun si se considera que su transporte en buques incrementa la posibilidad de propagación de enfermedades a naves y puertos.
- 35.- Asimismo, cabe agregar que mediante Oficio N° 015-2013-GRC/DIRESA/DESI<sup>17</sup>, la Dirección Regional de Salud del Callao había indicado a APM que ante la presencia de roedores, resultaba imprescindible la coordinación con la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, a fin de tomarse las medidas de bioseguridad correspondientes. En ese sentido, era pertinente solicitar su presencia a fin de descartar un eventual peligro.
- 36.- Al respecto, de la revisión de los medios probatorios que forman parte del expediente, se aprecia que tanto APM como CANOPUS se contactaron con las autoridades sanitarias respectivas, ocurriendo que los colaboradores de DIRESA se apersonaron al Terminal

<sup>16</sup> Reglamento de Operaciones de APM

\*Artículo 52°.- Se ordenará el desatraque de una nave en los siguientes casos:

(...)

f. Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios. Cuando las autoridades sanitarias detecten, en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas”.

<sup>17</sup> Folio 47



Portuario a realizar la inspección correspondiente entre las 13:15 y 13:45 horas del 9 de junio de 2014, la misma que dio como resultado la emisión del Informe N° 066-2014-GRC/DIRESA/DESI/DSMI/USA, el cual concluyó que no se evidenciaba presencia de roedores en las bodegas de la nave, por lo que no recomendaba la realización del Control de Sanidad a bordo.

- 37.- Como consecuencia de lo anterior, en cumplimiento de las medidas de seguridad y salubridad antes expuestas y considerando que la próxima jornada de trabajo de APM comenzaba a las 15:00 horas, las labores se reiniciaron luego de 14 horas y 15 minutos de paralización, tal y como consta del documento denominado "Standard Statement of Facts"<sup>18</sup> adjuntado por CANOPUS.
- 38.- En ese sentido, considerando lo expuesto por la OMS, lo prescrito por los Reglamentos de Seguridad y Operaciones de APM, y lo comunicado por DIRESA; resulta evidente que la paralización de las operaciones de descarga de la nave OSLO BULK 7 entre las 00:45 horas y 15.00 horas del día 9 de junio de 2014, se encontraba justificada en tanto era imprescindible la coordinación con la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, a fin de que se tomaran las medidas de bioseguridad correspondientes debido a que el roedor encontrado representaba un peligro potencial para la salud.
- 39.- Considerando ello, APM emitió la factura N° 003-0042813 por el servicio de Uso de Amarradero, señalando en su Resolución N° 1 que la factura había sido correctamente emitida en la medida que la paralización de las operaciones eran atribuibles a la Línea Naviera debido a que el roedor había sido encontrado dentro de la nave.
- 40.- Al respecto, CANOPUS manifestó que si el roedor hubiera llegado junto con la embarcación hubiera sido encontrado muerto debido a la fumigación a la que había sido sometida la carga a la conclusión del embarque, de lo que se podía presumir que el roedor había ingresado a la nave desde el Terminal Portuario administrado por APM.
- 41.- Consecuentemente, en este punto corresponde analizar a quién resulta atribuible la presencia del roedor en la nave OSLO BULK 7, en la medida que dicho hecho provocó la paralización de las operaciones de descarga entre las 00:45 horas y 15.00 horas del día 9 de junio de 2014.
- 42.- Al respecto, el artículo 29 del Reglamento de Operaciones de APM, establece que para la prestación de los servicios dentro del Terminal Portuario, tanto la Entidad Prestadora como sus usuarios se encuentran obligados al cumplimiento de los requisitos y disposiciones vigentes expedidas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y demás autoridades, tales como las sanitarias y fitosanitarias:

---

<sup>18</sup> Folio 4



"Artículo 29°.- El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, no exonera a los usuarios y autoridades, del cumplimiento de los requisitos y de las disposiciones vigentes expedidas por la APN, y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como autoridades de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, marítimas, antinarcóticos, control del medio ambiente, entre otros".

[El subrayado es nuestro]

- 43.- En cuanto a las normas establecidas en materia fitosanitaria, el artículo 60 del Reglamento de Cuarentena Vegetal<sup>19</sup> establece que todo producto vegetal tiene que ser sometido a inspección fitosanitaria por parte del Inspector de Cuarentena Vegetal, señalando respecto de los productos vegetales a granel en su artículo 62 lo siguiente:

Artículo 62°.- Los productos vegetales a granel o carga suelta que se transporten en bodegas de naves vía marítima, fluvial o lacustre, serán inspeccionados obligatoriamente en bahía y sólo ingresarán al muelle del puerto autorizado, cuando el Inspector de Cuarentena Vegetal emita un dictamen favorable para la descarga, la cual será sometida a monitoreo. Asimismo, el Inspector de Cuarentena Vegetal podrá detener esta acción ante la presencia de plagas y dictaminar las medidas fitosanitarias correspondientes.

[El subrayado es nuestro]

- 44.- Como se aprecia, de acuerdo a dicha norma, aquella nave que transporte productos vegetales a granel, solo podrá ingresar al muelle del puerto autorizado luego de que el Inspector de Cuarentena Vegetal asignado por el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) emita un dictamen que autorice las operaciones de descarga. De acuerdo al artículo 71 del referido Reglamento, el dictamen antes mencionado se emitirá a través del Informe de Inspección y Verificación, el cual solamente autorizara el ingreso de una nave, una vez cumplidos satisfactoriamente los requerimientos fitosanitarios<sup>20</sup>.
- 45.- En el presente caso, como se desprende del Informe N° 066-2014-GRC/DIRESA/DESI/DSMI/USA<sup>21</sup> adjuntado por APM, la mercancía transportada en la nave OSLO BULK

<sup>19</sup> Reglamento de Cuarentena Vegetal, aprobado mediante Decreto Supremo N° 032-2013-AG

<sup>20</sup> Artículo 60°.-

Las plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados, sus envases, embalajes, medios de transporte y acondicionamiento, incluyendo toda clase de equipaje y encomiendas de pasajeros y tripulantes, así como de diplomáticos, funcionarios del gobierno y personal de las fuerzas armadas y policiales, funcionarios de gobiernos extranjeros, organismos internacionales e instituciones religiosas; serán sometidos a inspección fitosanitaria, por parte del Inspector de Cuarentena Vegetal, quien cumplirá los procedimientos establecidos y dispondrá las medidas fitosanitarias contempladas en el Artículo 22° de la Ley Marco de Sanidad Agraria, las que serán de cumplimiento obligatorio."

<sup>20</sup> Reglamento de Cuarentena Vegetal, aprobado mediante Decreto Supremo N° 032-2013-AG

<sup>21</sup> Artículo 71°.-

Una vez que los envíos han cumplido satisfactoriamente con los requisitos fitosanitarios y cuentan con el dictamen favorable del Inspector de Cuarentena Vegetal, se emitirá el Informe de Inspección y Verificación que autorice su ingreso. Este documento será exigido por la SUNAT para autorizar el levante de las mercancías materia de ingreso al país. El Informe de Inspección y Verificación es el único documento que autoriza el ingreso al país de los envíos de plantas, productos vegetales y artículos reglamentados por parte del SENASA."

<sup>21</sup> Folio 51





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
EXPEDIENTE N° 222-2014-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

7 consistía en torta de soya a granel, motivo por el cual, le resultaba aplicable la normativa antes señalada.

- 46.- De la revisión del expediente administrativo, se observa que CANOPUS obtuvo la autorización para el amarre de su nave al muelle del Terminal Portuario administrado por APM y la descarga de la mercadería, a través del Informe de Inspección y Verificación / Autorización de Plaguicidas e Insumos Veterinarios N° 140300000129<sup>22</sup>, emitido por la Inspectora de Cuarentena Vegetal Ing. Ana María Benites Zapana, con fecha 8 de junio de 2014, el cual no registró presencia de plagas ni otros, tal y como se aprecia a continuación:

ANEXO # 26  
23

**SENASA PERÚ**

1. EXPEDIENTE SAU N° 140300000218		INFORME DE INSPECCIÓN Y VERIFICACIÓN / AUTORIZACIÓN DE PLAGUICIDAS E INSUMOS VETERINARIOS N° 140300000129		2. FECHA Y HORA: IMPORTACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> TRANSITO INT. <input type="checkbox"/>	
3. PERMISO N°: REGISTROS:		FECHA: 08/06/14			
4. IMPORTADOR: ADM ANDINA PERU S.R.L.		RUC / DNI: 20482000742			
5. AGENCIA DE ADUANA / NAVIERA: AUSA ADUANAS S.A.					
8. CERTIFICADO: Certificado Fitosanitario N°: SAC PESO NETO TOTAL:		FECHA DE EMISIÓN: 02/06/14 N° DUA / DS: 118 2014 10.210048		7. PAIS(ES) DE ORIGEN: BOLIVIA PAIS DE PROCEDENCIA: BOLIVIA PAIS DE DESTINO: PCE SAUSA:	
9. TIPO DE PRODUCTOS Planta, producto de origen vegetal ó art. reglamentado FECHA DE LLEGADA: 07/06/14 PESO NETO TOTAL: 3500 000000TM DOCUMENTO DE EMBARQUE: 1					
10. DESCRIPCIÓN DE PRODUCTOS POR SERIE DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO: SOYA, torta INGRESO SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N° PARTIDA ARAC: 2304.00.00.00 PESO NETO: 3500 TM. TIPO DE ENVASE: GRAVEL CANTIDAD DE ENVASES: 6500000 UNIDADES DE MATERIAL VEGETATIVO: VARIEDAD O CULTIVAR DE SEMILLA: Glycine max ESAD: RAZA:					
11. RESULTADO DE LA INSPECCIÓN O VERIFICACIÓN					
<input checked="" type="checkbox"/> INGRESO <input type="checkbox"/> AUTORIZACIÓN DE DESCARGA <input type="checkbox"/> DEFINITIVO <input type="checkbox"/> DEFINITIVO CON CAMBIO DE USO PROPUUESTO <input type="checkbox"/> GUARDIA EN RESERVA <input type="checkbox"/> GUARDA CUSTODIA <input type="checkbox"/> INGRESO DE PARTE DEL EMBARQUE		FECHA: 08/06/2014 RETENCIÓN: PLAZO DE CUMPLIMIENTO TOTAL <input type="checkbox"/> PARCIAL <input type="checkbox"/> TRATAMIENTO - FUMIGACIÓN <input type="checkbox"/> - DESINFECCIÓN <input type="checkbox"/> - OTRO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ANÁLISIS DE LABORATORIO / RESULTADO N: <input type="checkbox"/> OTRO		CODIGO DEL INSPECTOR: <i>Peruana</i> RECHAZO: TOTAL <input type="checkbox"/> PARCIAL <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> COMISO <input type="checkbox"/> COMISO Y DESTRUCCION <input type="checkbox"/> REEMBARGUE PLAZO: TRANSITO: SE AUTORIZA <input type="checkbox"/> NO SE AUTORIZA <input type="checkbox"/>	
12. LEVANTAMIENTO DE RETENCIÓN N°:		FECHA:		CODIGO DEL INSPECTOR:	
13. OBSERVACIONES					
14. NOTIFICACION DE INCUMPLIMIENTO Y ACCION DE EMERGENCIA N°					
15. PREVISION DE TRATAMIENTO: NOMBRE COMERCIAL: DOSIS: FECHA:		MOTIVO: PRESENCIA DE PLAGAS <input type="checkbox"/> INCUMPLIMIENTO DE REQUISITOS <input type="checkbox"/> PREVENTIVO <input type="checkbox"/> INGREDIENTE ACTIVO TEMPERATURA: REGISTRO DE EMPRESA: TIEMPO DE EXPOSICION CODIGO DEL INSPECTOR:			
16. DATOS DEL INSPECTOR: FIRMA Y SELLO:		Ing. Ana María Benites Zapana INSPECTORA DE CUARENTENA VEGETAL C.I.P. 72741 DIRECCION EJECUTIVA LIMA CALLAG SENASA - PERU		17. DATOS DEL IMPORTADOR O AGENTE DE ADUANA: FIRMA: AUSA ADUANAS S.A. JUAN FRANCISCO FERRER GONZALEZ DNI: 23734014	
18. NOTIFICACION PARA ADUANAS: FECHA		INGRESO <input type="checkbox"/>		RECHAZO <input type="checkbox"/> TRANSITO INTERNACIONAL <input type="checkbox"/>	

22 Folio 33



- 47.- En ese sentido, considerando que dicha autorización se emite únicamente después de haberse verificado que la mercadería a descargar cumplía con los requisitos fitosanitarios; y, observándose que el referido informe no consigna "presencia de plagas", "incumplimiento de requisitos" u observación alguna, así como que la mercancía de CANOPUS obtuvo la referida autorización; se desprende que antes del atraque en el Terminal Portuario administrado por APM, no se evidenció la presencia de roedor alguno a bordo de la nave.
- 48.- Adicionalmente, cabe resaltar que en el Informe N° 066-2014-RC/DIRESA/DESI/DSMI/USA, adjuntado por la propia Entidad Prestadora, DIRESA concluyó que tras la inspección realizada a la nave OSLO BULK 7 el día 9 de junio de 2014, entre las 13:15 y 13:45 horas, se había evidenciado que la carga de la Bodega había sido fumigada con fosforo de aluminio, a partir de lo cual indicaba que no resultaba probable que algún roedor hubiera sobrevivido a la fumigación realizada, y registrada en el Certificado de Tratamiento N° 001572<sup>23</sup>, en el cual constaba que la mercancía transportada fue fumigada por 72 horas con "Phostoxin"<sup>24</sup>.
- 49.- De lo expuesto se puede concluir que en la medida que el roedor vivo encontrado no arribó con la nave OSLO BULK 7, y que el único lugar con el que la nave mantuvo contacto fue el Terminal Portuario administrado por APM; se desprende que el roedor ingresó al buque a su arribo y amarre al puerto.
- 50.- Si bien APM ha señalado que el roedor no podría haber ascendido a la Bodega N° 2 de la nave de sus instalaciones debido a que una de las medidas a implementarse a su arribo consiste en colocar trampas anti ratones en los cabos que la sujetan al amarradero, no ha presentado medio probatorio alguno que refute lo indicado en los documentos antes referidos.
- 51.- Al respecto, cabe recordar que la propia APM ha establecido en el artículo 86 de su Reglamento de Seguridad, la obligación de elaborar y aplicar el Plan de Mantenimiento en sus instalaciones y equipos, el cual tiene como finalidad garantizar que los servicios a la carga y a las naves se realicen en óptimas condiciones de seguridad, salubridad y operatividad.
- 52.- En tal sentido, habiéndose determinado que la prolongación en el servicio de uso de amarradero debido a las paralizaciones en las operaciones de descarga de la mercadería de la nave OSLO BULK 7 se debió a la presencia de un roedor vivo en la Bodega N° 2 de la nave, el cual habría ingresado desde las instalaciones del Terminal Portuario, es amparable la pretensión de CANOPUS, en cuanto solicita que se deje sin efecto la factura N° 003-0042813 y se emita otra deduciendo las horas de paralización en las operaciones.

---

<sup>23</sup> Folio 31

<sup>24</sup> Fosforo de Aluminio



En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 6o del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>25</sup>;

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/631-2014; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por INVERSIONES CANOPUS S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A., respecto de la factura N° 003-0042813, **ORDENANDO** que la Entidad Prestadora deje sin efecto su cobro y emita una nueva descontando las horas de paralización, por el servicio de "Uso de Amarradero".

**SEGUNDO.- DECLARAR** que la presente resolución agota la vía administrativa.

**TERCERO.- NOTIFICAR** a la INVERSIONES CANOPUS S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

**CUARTO.- DISPONER** la publicación de la presente resolución en la página web institucional: [www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe).

*Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.*

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta

**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS**  
**OSITRAN**

<sup>25</sup> Reglamento de Reclamos de OSITRAN

"Artículo 6o.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Integrar la resolución apelada;
- Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda".

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".