Firmado por: GRANDA BECERRA Ana Maria FIR 09298553 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/04/2020 13:04:30 -0500

| | | |
|---|---|---|
| **EXPEDIENTE ACUMULADO Nº** | **:** | **159-2019-TSC-OSITRAN**<br>**162-2019-TSC-OSITRAN** |
| **APELANTES** | **:** | INVERSIONES CANOPUS S.A.<br>ADM ANDINA PERÚ S.R.L |
| **ENTIDAD PRESTADORA** | **:** | APM TERMINALS CALLAO S.A. |
| **ACTOS APELADOS** | **:** | Resolución N° 1 emitida en los expedientes APMTC/CL/0260-2019 y APMTC/CL/0289-2019 |

**RESOLUCIÓN Nº 1**

Lima, 15 de abril de 2020

***SUMILLA: Habiéndose verificado deficiencias en la prestación del servicio de descarga brindado por la Entidad Prestadora, al no haber planificado adecuadamente la asignación de amarraderos en el terminal portuario afectando el normal desarrollo de las actividades de descarga previstas en el Plan de Trabajo de la nave respectiva; no corresponde al usuario asumir los gastos adicionales generados para culminar las labores de desestiba de la mercadería.***

**VISTO:**

Los recursos de apelación interpuestos por INVERSIONES CANOPUS S.A. (en adelante, CANOPUS) y ADM ANDINA PERÚ S.R.L. (en adelante, ADM ANDINA) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0260-2019 y la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0289-2019 (en lo sucesivo, las Resoluciones) respectivamente, por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

**CONSIDERANDO:**

**I.- <u>ANTECEDENTES</u>:**

**<u>De la apelación de CANOPUS</u>**

1.- El 21 de junio de 2019, CANOPUS presentó un reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los gastos incurridos en las maniobras de desatraque y segundo atraque realizadas en el muelle 1-A del terminal portuario del Callao, los cuales se detallan en el siguiente cuadro:

| FACTURA | CONCEPTO | MONTO EN US$ |
|---|---|---|
| N° E001-179 emitida por la empresa "MARINE BUREAU S.A.C." | Servicio de practicaje - atraque<br>Servicio de practicaje - desatraque | 3,569.36 |
| N° E001-10 emitida por la empresa "JP SERVICIOS LOGISTICOS E.I.R.L." | Servicio de lancha para practica a bordo | 472.00 |
| N° F001-0004130 emitida por la empresa "INMARSA S.A.C." | Remolcador-desatraque<br>Remolcador terceros -desatraque<br>Remolcador terceros – atraque<br>Cargo de acceso-atraque<br>Cargo de acceso-desatraque | 9,956.46 |

A efecto de sustentar su reclamo, CANOPUS señaló lo siguiente:

i.- El 26 de abril de 2019, APM programó el arribo de la nave POLA INDIAN para el 30 de abril de 2019 a las 23:00 horas en el muelle 1-A. No obstante, el 28 de abril de 2019 APM le informó que la nave militar USCGC HAMILTON que se encontraba en el muelle 1-A finalmente se retiraría el 1 de mayo de 2019 a las 10:00 horas, postergándose el ingreso de la nave POLA INDIAN al terminal portuario hasta el 1 de mayo de 2019 a las 15:00 horas.

ii.- Al no haberse iniciado las operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN en la fecha y hora inicialmente programada, éstas coincidirían con el arribo de la nave VIKING BRAVERY al muelle 1-A; sin embargo, en la Junta de Puerto APM les comunicó que el arribo de la nave VIKING BRAVERY sería reprogramado del muelle 1-A al 11-A, por lo que la secuencia de las operaciones de la nave POLA INDIAN no se vería afectada.

iii.- No obstante, la reprogramación de la nave VIKING BRAVERY no fue ejecutada por APM, por el contrario, el 3 de mayo de 2019 a las 22:15 horas, personal de la Entidad Prestadora le envió un correo electrónico solicitando el desatraque de la nave POLA INDIAN a fin de que pueda arribar la nave VIKING BRAVERY, generándosele gastos adicionales en las maniobras de desatraque y atraque de la nave POLA INDIAN.

iv.- Por tanto, solicitó a APM el reembolso de los gastos involucrados en las maniobras de desatraque y segundo atraque de la nave POLA INDIAN por el importe de US$ 13, 997.82 incluidos en las facturas N° E001-10, E001-179 y F001-0004130.

2.- Mediante Resolución N° 1 notificada a CANOPUS el 8 de agosto de 2019, APM declaró infundado el reclamo presentado argumentando lo siguiente:

i.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1321 del Código Civil, APM resulta responsable de los daños alegados siempre y cuando sean consecuencia inmediata y directa de la inejecución de alguna de sus obligaciones; correspondiendo la carga de probar los referidos daños al usuario conforme a lo previsto en los artículos 1331 del Código Civil y 196 del Código Procesal Civil.

ii.- En ese sentido, si bien en las facturas presentadas CANOPUS se advierte el detalle de los servicios brindados a la nave POLA INDIAN por cambio de muelle, ello no implica que dichos servicios se generaron por el incumplimiento de alguna obligación por parte de APM.

iii.- CANOPUS presentó como medio probatorio el correo electrónico del 30 de abril de 2019 mediante el cual solicitó a APM gestionar el cambio de la nave USCGC HAMILTON del muelle 1-A al 1-B del terminal portuario; sin embargo, dicha solicitud no pudo ser atendida en la medida que la mencionada nave era de tipo militar, por lo que en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento de Operaciones[1], APM tenía la obligación de proporcionarle el muelle por el tiempo que ésta considerara necesario.

iv.- Asimismo, el 3 de mayo de 2019, CANOPUS envió otro correo electrónico requiriendo la reprogramación del arribo de la nave VIKING BRAVERY a fin de que ésta ingrese al muelle 1-A al término de las operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN. No obstante, la nave VIKING BRAVERY contaba con ventana de atraque para el 4 de mayo de 2019; por lo que en atención a lo establecido en el artículo 44 del Reglamento de Operaciones de APM[2], la mencionada nave tenía prioridad de atraque respecto a la nave POLA INDIAN, consecuencia de lo cual correspondía que CANOPUS procediera al desatraque de su nave y nuevamente ingresara a muelle una vez que la nave VIKING BRAVERY terminara sus operaciones de descarga.

v.- En consecuencia, CANOPUS no ha cumplido con acreditar que los perjuicios económicos alegados fueron consecuencia del incumplimiento de una obligación de APM o su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

3.- Con fecha 29 de agosto de 2019, CANOPUS interpuso recurso de apelación contra la Resolución Nº 1 de APM manifestando lo siguiente:

i. En la Junta de Puerto llevada a cabo el 30 de abril de 2019, se solicitó a APM el cambio de amarradero del muelle 1-A al 1-B para la nave militar USCGC HAMILTON, con la finalidad de que la nave POLA INDIAN pueda ingresar al muelle 1-A el 30 de abril de

---

[1] **Reglamento de Operaciones de APM**

*Artículo 49.- Naves Militares Las Naves militares nacionales o de bandera extranjera, buques de escuela y Naves en visita oficial, que hayan sido anunciadas previamente por la Marina de Guerra del Perú, podrán atracar en los muelles del Terminal Portuario, por el tiempo que sea necesario, para las formalidades protocolares y coordinaciones que sean necesarias. El resto del tiempo deberá permanecer en zona de fondeo.*

[2] **Reglamento de Operaciones de APM**

*Artículo 44.- El orden general de prioridad de atraque de las Naves será de la siguiente manera:*
*a) Naves de Pasajeros.*
*b) Naves con Reserva de Espacio de Acoderamiento.*
*c) Todas las demás de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.*
*Tomando en cuenta los criterios antes expuestos y respetando los principios establecidos en el Contrato de Concesión y normas aplicables, APMTC podrá variar la prioridad en la atención de las Naves que arriben al Terminal Portuario, comunicando y sustentando ante la APN cualquier variación.*

2019 a las 23:00 horas y pueda culminar así sus labores de descarga el 4 de mayo de 2019 a las 15:00 horas; sin embargo, dicha solicitud no fue aceptada por APM.

ii. El 3 de mayo de 2019 a las 20:58 horas, APM les informó que el 4 de mayo de 2019 a las 15:00 horas se procedería a paralizar las operaciones de la nave POLA INDIAN, debido al arribo de la nave VIKING BRAVERY que contaba con reserva de acoderamiento[3], por lo que se requirió el desatraque de la nave POLA INDIAN sin considerar que las operaciones de desestiba aún no habían concluido.

iii. Asimismo, el 3 de mayo de 2019 a las 22:22 horas, personal de APM envió otro correo electrónico indicando que en caso de no cumplir con el requerimiento de desatraque procedería a imponer un cargo por la no liberación de amarradero; consecuencia de lo cual ese mismo día a las 23:24 horas se solicitó la operación de desatraque de la nave POLA INDIAN, dejándose constancia de la protesta por los hechos ocurridos reservándose su derecho de presentar un reclamo por los costos que involucraran el mencionado desatraque.

iv. De manera unilateral, APM dispuso el desatraque de la nave POLA INDIAN para permitir el ingreso de la nave VIKING BRAVERY; es decir, la Entidad Prestadora no consideró los costos operativos que indebidamente debía asumir el usuario para ejecutar el desatraque y segundo atraque que debía realizarse a fin de poder culminar las operaciones de descarga de la mercadería transportada por la nave POLA INDIAN.

v. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59 del Reglamento de Operaciones de APM[4], cuando la Entidad Prestadora ordene el cambio de sitio de una nave de un muelle a otro con el fin de optimizar la utilización de la infraestructura portuaria, ésta asumirá los gastos de movilización, lo que no ha sucedido en el presente caso.

vi. De conformidad con la Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 059-2016-APN-DIR[5], sólo podrá ordenarse el desatraque de una nave por razones de seguridad, orden

---

[3] ***Reserva de espacio de acoderamiento o ventana de atraque****: Acto por el cual una línea naviera o su representante y APMTC, mediante contrato, establecen una asignación anticipada de un espacio de atraque, por un periodo fijo en el Terminal Portuario, para sus naves de servicio regular o tráfico regular, a fin de realizar operaciones de carga y descarga de mercancías.*

[4] **Reglamento de Operaciones de APM**

*"Artículo 59.-*
*(…)*
*Cuando, con el fin de optimizar la utilización de la infraestructura portuaria, APMTC ordene el cambio de sitio de una Nave de un muelle a otro, los gastos de movilización ocasionados correrán por cuenta de APMTC (…)"*

[5] **NORMA TÉCNICO OPERATIVA PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA JUNTA PRE OPERATIVA, JUNTA DE OPERACIONES Y PROGRAMACIÓN DEL INGRESO, PERMANENCIA Y SALIDA DE NAVES EN LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA, aprobado mediante Resolución De Acuerdo De Directorio Nº 059-2016-APN-DIR**

***Artículo 10.- Permanencia de naves***
*10.1 Los períodos de permanencia de las naves se inician desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo.*

*10.2 El representante de la nave, comunicará a la Autoridad Portuaria competente, veinticuatro (24) horas antes del arribo, los requerimientos de servicios portuarios básicos a ser atendidos mientras dure la permanencia de la nave.*

público o amenazas de fenómenos naturales o cuando otras autoridades competentes lo soliciten; lo que no sucedió en el presente caso, pues aplicando su Reglamento de Operaciones, norma de menor jerarquía, APM dispuso el desatraque de la nave POLA INDIAN debido a la reserva de acoderamiento (ventana de atraque) solicitada por la nave VIKING BRAVERY.

vii. En ese sentido, APM no cumplió con brindar un servicio eficiente y conforme con los acuerdos adoptados para las operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN, pues la desestiba fue interrumpida generándosele sobrecostos adicionales.

4. El 20 de setiembre de 2019, 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 lo expuesto en la Resolución N° 1.

5. Con fecha 24 de enero de 2020, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia del representante de APM quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.

6. Con fecha 29 de enero de 2020, APM presentó sus alegatos finales reiterando lo manifestado a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:

i. APM procedió conforme a lo establecido en los artículos 44 y 49 del Reglamento de Operaciones, motivo por el cual tanto la nave militar USCGC HAMILTON como la nave VIKING BRAVERY tenían prioridad en el atraque respecto de la nave POLA INDIAN. En ese sentido, no le son imputables los costos alegados por el apelante.

ii. El agente marítimo CANOPUS tenía conocimiento de las condiciones en las que se brindaría el servicio; esto es, que no habría disponibilidad de los muelles a fin de asignar un espacio adecuado a la nave POLA INDIAN para la ejecución de las operaciones de descarga; sin embargo, CANOPUS aceptó la prestación del servicio tomando sus propios riesgos, por lo que se exime a la Entidad Prestadora de cualquier perjuicio alegado por el usuario.

**<u>De la apelación de ADM ANDINA</u>**

7. El 12 de julio de 2019, ADM ANDINA presentó un reclamo ante APM imputándole responsabilidad por los costos por concepto de desatraque y segundo atraque, por lo que

---

*10.3 La Autoridad Portuaria competente podrá ordenar el desatraque de una nave en los siguientes casos:*

*a. Por razones de seguridad, de orden público o amenazas por fenómenos naturales.*
*b. Cuando otras autoridades competentes lo soliciten.*

*10.4 La Autoridad Portuaria competente está facultada para suspender las operaciones, entre otros, en los siguientes casos:*

*a. Se evidencia el desarrollo de prácticas inadecuadas o inseguras en el manejo de la carga.*
*b. Deficiencias en la infraestructura y equipamiento portuario que pongan en riesgo la vida humana, medio ambiente, instalación portuaria y nave.*
*c. Se evidencie una transgresión o incumplimiento de las normas y disposiciones vigentes.*

solicitó que la Entidad Prestadora asuma el pago de la factura N° FF01-1500 por el importe US$ 14,080.40 emitida por su agente marítimo CANOPUS, manifestando lo siguiente:

i. Mediante correo electrónico del 27 de abril de 2019, APM remitió el Plan de Trabajo de la nave POLA INDIAN, estableciéndose que las operaciones de descarga se llevarían a cabo en el muelle 1-A el 30 de abril de 2019 a las 23:30 horas.

ii. En la Junta de Operaciones realizada el 30 de abril de 2019, su agente marítimo CANOPUS solicitó el cambio de muelle para la nave militar USCGC HAMILTON atendiendo a que ésta arribaría al muelle 1-A el mismo 30 de abril de 2019 coincidiendo con el inicio de las operaciones de la nave POLA INDIAN; sin embargo, dicha solicitud no fue aceptada por la Entidad Prestadora.

iii. En ese sentido, el inicio de operaciones de la nave POLA INDIAN finalmente se realizó el 1 de mayo de 2019 a las 15:00 horas, es decir, en una fecha y hora distinta de lo inicialmente acordado debido a que el 30 de abril de 2019 se encontraba en el muelle 1-A la nave militar USCGC HAMILTON.

iv. Posteriormente, el 30 de abril de 2019 a las 17:16 horas, CANOPUS envió un correo electrónico al personal de APM solicitando la reprogramación de atraque de la nave VIKING BRAVERY a otro muelle, debido a que su arribo al puerto se había programado para el 4 de mayo de 2019 a las 07:00 horas, fecha en la cual la nave POLA INDIAN se encontraría realizando aún las labores de desestiba.

v. No obstante, el 3 de mayo de 2019 a las 11:03 horas, personal de APM informó a CANOPUS que las naves USCGC HAMILTON y VIKING BRAVERY tenían prioridad de ingreso al terminal portuario, señalando que la primera nave se encontraba vinculada a una vista oficial (nave militar) y la segunda contaba con una reserva de acoderamiento (ventana de atraque)[6].

vi. Asimismo, el 3 de mayo de 2019 a las 22:22 horas APM envió otro correo electrónico solicitando a CANOPUS la liberación del amarradero del muelle 1-A donde se encontraba realizando labores de descarga la nave POLA INDIAN, pues la nave VIKING BRAVERY arribaría al citado muelle; por lo que el 4 de mayo de 2019 a las 03:00 horas se interrumpieron las labores de desestiba de la mercadería que transportaba la nave POLA INDIAN.

vii. Era obligación de APM comunicar en la Junta Pre-Operativa todos los detalles y programaciones que pudieran afectar las operaciones de descarga de la nave POLA

[6] **Reglamento de Operaciones de APM**

***Reserva de espacio de acoderamiento o ventana de atraque:*** *Acto por el cual una línea naviera o su representante y APMTC, mediante contrato, establecen una asignación anticipada de un espacio de atraque, por un periodo fijo en el Terminal Portuario, para sus naves de servicio regular o tráfico regular, a fin de realizar operaciones de carga y descarga de mercancías.*

INDIAN; sin embargo, la Entidad Prestadora no cumplió con dicha obligación variando unilateralmente el Plan de Trabajo acordado.

viii. En consecuencia, solicitó que la Entidad Prestadora asuma los sobrecostos en que su agente marítimo CANOPUS incurrió, cuyo reembolso le ha requerido mediante factura electrónica N° FF01-1500 correspondientes al desatraque y segundo atraque de la nave POLA INDIAN en el muelle 1-A.

8. Mediante Resolución N° 1 notificada a ADM ANDINA el 14 de agosto de 2019, APM declaró infundado el reclamo presentado argumentando lo siguiente:

i) En efecto existieron dos situaciones que alteraron las operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN; esto es, la prolongación de la estadía de la nave militar USCGC HAMILTON, así como la prioridad en el atraque de la nave VIKING BRAVERY; sin embargo, éstos hechos no son imputables a APM en la medida que su actuación estuvo amparada en los artículos 44 y 49 de su Reglamento de Operaciones.

ii) Al no haber quedado acreditado que los sobrecostos alegados por ADM ANDINA se hubieran generado como consecuencia del incumplimiento, cumplimiento parcial, tardío o defectuoso del servicio brindado por APM; corresponde desestimar el reclamo presentado.

9. Con fecha 3 de setiembre de 2019, ADM ANDINA interpuso recurso de apelación contra la Resolución Nº 1 de APM reiterando lo expuesto en su reclamo y agregando lo siguiente:

i. En la Junta Pre-Operativa llevada a cabo de manera previa al arribo de la nave POLA INDIAN en la cual se acordó la secuencia de las operaciones de descarga, APM no informó acerca de los eventos que afectarían las operaciones de desestiba de la mencionada nave. En ese sentido, correspondía que la Entidad Prestadora ejecutara el Plan de Trabajo conforme a lo acordado.

ii. No obstante, personal de APM envió a su agente marítimo CANOPUS un correo electrónico el 3 de mayo de 2019 a las 20:58 horas informando que procederían a paralizar las operaciones de la nave POLA INDIAN el 4 de mayo de 2019 a las 03:00 horas, debido al arribo de la nave VIKING BRAVERY que contaba con reserva de acoderamiento, variándose el Plan de Trabajo.

iii. De conformidad con la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 059-2016-APN-DIR[7] sólo podrá ordenarse el desatraque de una nave por razones de seguridad, orden

[7] **NORMA TÉCNICO OPERATIVA PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA JUNTA PRE OPERATIVA, JUNTA DE OPERACIONES Y PROGRAMACIÓN DEL INGRESO, PERMANENCIA Y SALIDA DE NAVES EN LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA, aprobado mediante Resolución De Acuerdo De Directorio N° 059-2016-APN-DIR**

***Artículo 10.- Permanencia de naves***
*10.1 Los períodos de permanencia de las naves se inician desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo.*

público o amenazas de fenómenos naturales o cuando otras autoridades competentes lo soliciten; lo que no sucedió en el presente caso, pues aplicando su Reglamento de Operaciones, norma de menor jerarquía, APM dispuso el desatraque de la nave POLA INDIAN debido a la reserva de acoderamiento (ventana de atraque) solicitada por la nave VIKING BRAVERY.

iv. APM no ha cumplido con acreditar que se encontraba imposibilitada de atender la solicitud de reprogramación del arribo a otros muelles de las naves USCGC HAMILTON y VIKING BRAVERY, generándole un perjuicio económico que no corresponde sea asumido por el usuario.

10. El 24 de setiembre de 2019, 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 lo expuesto en la Resolución N° 1.

11. Con fecha 14 de febrero de 2020, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de las partes quienes procedieron a dar su informe oral, quedando la causa al voto.

12. Con fecha 19 de febrero de 2020, ADM ANDINA presentó sus alegatos finales reiterando lo manifestado a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:

i. La prioridad de atraque se aplica sobre naves que no están en proceso de descarga, por lo que en caso la Entidad Prestadora ordene el desatraque de una nave que se encuentre realizando operaciones de desestiba correspondería que ésta asuma los cargos y sobrecostos que ello implique, tales como el costo de salida y reingreso de la nave como ha sucedido en el presente caso.

ii. APM sí contaba con la posibilidad de realizar el cambio de muelle para la nave militar USCGC HAMILTON pues al tomar conocimiento del arribo de la mencionada nave pudo comunicarlo en las Juntas Operativas que se llevaron a cabo antes de programarse el Plan de Trabajo, de tal forma que las operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN no se vieran afectadas; sin embargo, la Entidad Prestadora no consideró ello provocando que el Plan de Trabajo no se ejecutara conforme a lo planificado.

---

*10.2 El representante de la nave, comunicará a la Autoridad Portuaria competente, veinticuatro (24) horas antes del arribo, los requerimientos de servicios portuarios básicos a ser atendidos mientras dure la permanencia de la nave.*

*10.3 La Autoridad Portuaria competente podrá ordenar el desatraque de una nave en los siguientes casos:*

*a. Por razones de seguridad, de orden público o amenazas por fenómenos naturales.*
*b. Cuando otras autoridades competentes lo soliciten.*

*10.4 La Autoridad Portuaria competente está facultada para suspender las operaciones, entre otros, en los siguientes casos:*

*a. Se evidencia el desarrollo de prácticas inadecuadas o inseguras en el manejo de la carga.*
*b. Deficiencias en la infraestructura y equipamiento portuario que pongan en riesgo la vida humana, medio ambiente, instalación portuaria y nave.*
*c. Se evidencie una transgresión o incumplimiento de las normas y disposiciones vigentes.*

iii. APM debió brindar un servicio eficiente, sin paralizaciones, ni retrasos y con todas las facilidades para el acceso al terminal portuario. No obstante, en el presente caso la Entidad Prestadora dispuso de manera unilateral el desatraque de la nave POLA INDIAN a fin de que la nave VIKING BRAVERY arribara al muelle 1-A, generándole costos operativos de desatraque y segundo atraque por el importe de US$ 14, 080.40 dólares americanos.

13. El 19 de febrero de 2020, APM presentó sus alegatos finales reiterando lo señalado en la resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:

i.- APM procedió conforme a lo establecido en los artículos 44 y 49 del Reglamento de Operaciones, motivo por el cual tanto la nave militar USCGC HAMILTON, como la nave VIKING BRAVERY, tenían prioridad en el atraque respecto de la nave POLA INDIAN. En ese sentido, no le son imputables los sobrecostos alegados por el apelante.

ii.- Asimismo, el ingreso de la nave VIKING BRAVERY al muelle 1-A fue de conocimiento general, pues la información sobre los atraques de las distintas naves se encuentra consignada en los documentos denominados "Berthing"[8], siendo actualizada diariamente.

iii.- El agente marítimo CANOPUS tenía conocimiento de las condiciones en las que se brindaría el servicio; esto es, que no había disponibilidad en los muelles a fin de asignar un espacio a la nave POLA INDIAN para la ejecución de las operaciones de descarga; sin embargo, CANOPUS aceptó la prestación del servicio tomando sus propios riesgos.

## II. <u>CUESTIONES EN DISCUSIÓN</u>:

14. Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:

i.- Determinar la procedencia de los recursos de apelación interpuestos contra las resoluciones emitidas por APM.

ii.- Determinar si corresponde la acumulación de los expedientes Nº 159-2019-TSC-OSITRAN y 162-2019-TSC-OSITRAN.

iii.- Determinar de ser el caso, si APM resulta responsable por los gastos incurridos por concepto de maniobra de desatraque y segundo atraque en el muelle 1-A reclamados por CANOPUS y ADM ANDINA.

[8] Programación de arribo de naves que se publica en el apartado "Zona de Clientes" en la página web de APM.

## III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

## III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

15. La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que CANOPUS y ADM ANDINA le imputan a APM por los gastos incurridos por concepto de maniobra de desatraque y segundo atraque en el muelle 1-A provocados como consecuencia del presunto incumplimiento o cumplimiento defectuoso de obligaciones durante la prestación del servicio de descarga, situación prevista como un supuesto de reclamo por calidad en la prestación de los servicios brindados por la Entidad Prestadora; recogido en el numeral 1.5.3.2 del Reglamento de Reclamos de APM[9] y en el literal c) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN[10] (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo[11], el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

16. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM[12], concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

17. Al respecto, de una revisión del expediente se advierte lo siguiente:

---

[9] ***Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias***

*"1.5.3 Materia de Reclamos*

*(…)*
*1.5.3.2 La calidad y oportuna prestación de los servicios que brinda APM TERMINALS CALLAO S.A. derivados de la explotación de la INFRAESTRUCTURA (…)"*

[10] ***Reglamento de Reclamos de OSITRAN***

*"Artículo 33.-*
*Los reclamos que versen sobre:*

*(…)*
*c) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora (…)"*

[11] ***Reglamento de Reclamos de OSITRAN***

*"**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".*

[12] ***Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN***

*"**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".*

i.- Las Resoluciones fueron notificadas a CANOPUS el 08 de agosto de 2019 y a ADM ANDINA el 14 de agosto de 2019.

ii.- El plazo máximo que los apelantes tuvieron para interponer su recurso de apelación venció el 29 de agosto y 5 de setiembre de 2019 respectivamente.

iii.- CANOPUS y ADM ANDINA apelaron con fecha 29 de agosto y 3 de setiembre de 2019 respectivamente; es decir, dentro del plazo legal.

18. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del TUO de la LPAG[13] al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los sobrecostos que tuvo que incurrir el usuario como consecuencia de la presunta prestación deficiente de un servicio por parte de APM.

19. Verificándose que los recursos de apelación cumplen con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

## III.2.- DE LA ACUMULACIÓN DE LOS EXPEDIENTES 159-2019-TSC-OSITRAN y 162-2019-TSC-OSITRAN

20. De acuerdo con el artículo 160 del TUO de la LPAG la autoridad administrativa tiene la potestad de disponer, a solicitud de parte o de oficio, la acumulación de los procedimientos que guarden conexión mediante resolución irrecurrible.

21. Al respecto, Juan Carlos Morón ha señalado que la acumulación de procedimientos tiene el propósito de que se les tramite en un mismo expediente de manera agregada, simultánea y concluyendo en un mismo acto administrativo; a fin de que en atención al principio de celeridad, se eviten traslados y notificaciones, se simplifique la prueba y se limite la utilización de recursos; en aquellos casos que guarden conexión por el administrado participe o por la materia presentada. Añade que si bien la acumulación puede promoverse a pedido de parte, siempre será la autoridad quien determine su pertinencia siguiendo los criterios de oportunidad y celeridad[14].

22. Ahora bien, con relación a la conexidad, el artículo 84 del Código Procesal Civil[15], la define como la concurrencia de elementos comunes o afines entre distintas pretensiones.

---

[13] ***TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General***

"***Artículo 220.- 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".*

[14] **MORON URBINA,** Juan Carlos. Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Octava Edición. Gaceta Jurídica, Lima, 2011. Páginas 456-457.

[15] **Código Procesal Civil**, aprobado por Decreto Legislativo N° 768:

23. En atención a lo anteriormente señalado, este Tribunal observa que existe conexidad en los recursos de apelación presentados por CANOPUS y ADM ANDINA contra APM.

24. En efecto, se aprecia la existencia de identidad en la materia reclamada, en la medida que tanto CANOPUS como ADM ANDINA solicitan que APM asuma su responsabilidad por los gastos incurridos por maniobra de desatraque y segundo atraque en el muelle 1-A ocasionados como consecuencia del presunto incumplimiento o cumplimiento defectuoso de obligaciones durante la prestación del servicio de descarga brindado por la Entidad Prestadora y se dejen sin efecto los cobros respectivos; así como también en cuanto a los reclamantes, en tanto que CANOPUS interpuso su reclamo en el expediente 159-2019-TSC-OSITRAN contra APM en calidad de agente marítimo de ADM ANDINA; y este último, en el expediente 162-2019-TSC-OSITRAN también contra APM en su condición de consignatario de la mercancía que transportó la nave POLA INDIAN materia de controversia.

25. En tal sentido, en la medida que se evidencia identidad en la materia reclamada en ambos procedimientos (deficiencias en la prestación del servicio de descarga, esto es, calidad en el servicio), identidad entre los reclamantes (CANOPUS y ADM ANDINA) y la emplazada (APM), así como la identidad en el objeto materia de reclamo (asumir responsabilidad por los gastos incurridos por maniobra de desatraque y segundo atraque en el muelle 1-A y se dejen sin efecto los respectivos cobros); este Tribunal considera pertinente, en atención al principio de celeridad recogido en el TUO de la LPAG y al principio de no contradicción de pronunciamientos, **acumular** los expedientes 159-2019-TSC-OSITRAN y 162-2019-TSC-OSITRAN.

## III.3.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

### *Respecto a la calidad en la prestación del servicio*

26. De acuerdo con lo establecido en el artículo 8.19 del Contrato de Concesión que APM suscribió con el Estado peruano[16], APM deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite, el servicio estándar, el cual incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga de mercancías, entre las cuales se encuentra el servicio de amarre de la nave. En efecto, el referido artículo 8.19 señala lo siguiente:

---

"***Artículo 84.- Conexidad***

*Hay conexidad cuando se presentan elementos comunes entre distintas pretensiones o, por lo menos, elementos afines en ellas".*

[16] *Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuarios del Callao entre APM Terminals Callao S.A. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este a su vez por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 11 de mayo de 2011.*

*"**8.19.-SERVICIO ESTÁNDAR***

*Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. (…) En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.*
*(…)*
*Los Servicios Estándar se dividen en:*
*a) Servicios en función a la Nave*
*a) Servicios en función a la Carga*
*(…)*

*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 (…).*

[El subrayado es nuestro]

27. Como se puede apreciar, dicha obligación comprende todos los actos necesarios desde el amarre de la nave hasta la salida de la mercadería del Terminal Portuario, lo que implica que dicho servicio sea prestado cumpliendo con las especificaciones de calidad establecidas en el Contrato de Concesión[17], así como con lo previsto en el artículo 11 de la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN que aprueba el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, el Reglamento de Usuarios), que establece lo siguiente:

***"Artículo 11.- Obligaciones de las Entidades Prestadoras***
*Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en otras normas vigentes o en los respectivos contratos de concesión, son obligaciones de toda Entidad Prestadora las siguientes:*
*(…)*
*a. Prestar servicios con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los respectivos contratos de Concesión y, de ser el caso, en el marco normativo vigente y disposiciones del OSITRAN.*

[El subrayado es nuestro]

[17] ***Contrato de Concesión suscrito por APM y el Estado Peruano***
*(…)*
***DEFINICIONES***
*(…)*
*1.23.72. Niveles de Servicio y Productividad*
*Son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio y de capacidad que la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá lograr y mantener durante la Explotación del Terminal Norte Multipropósito, según se especifica en el Anexo 3.*
*(…)*

28. Ahora bien, en virtud del contrato de concesión, APM tiene entre sus prerrogativas adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del referido Terminal Portuario, entre ellas la de emitir sus políticas comerciales y operativas. Es así que el artículo 8.13 del referido contrato concesión establece lo siguiente:

> *"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:*
>
> *a) Reglamento de Operaciones del Terminal Norte Multipropósito.*
> *b) Otros reglamentos que correspondan de acuerdo a las competencias de la APN".*

29. Como se desprende de lo antes señalado, APM no sólo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios sino además como la administradora del Terminal Portuario, habiendo establecido procedimientos debidamente determinados para la correcta atención de la mercancía de los usuarios. Dichos procedimientos se encuentran regulados en el Reglamento de Operaciones de APM, documento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional.

30. En ese contexto, el Reglamento de Operaciones de APM señala en su artículo 7 que *"es responsabilidad de APMTC planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario, de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, es responsable de gestionar adecuada y oportunamente los recursos humanos, espacios y equipamiento portuario, disponibles para las operaciones a realizar dentro del Terminal Portuario."*

31. En el artículo 62 del mencionado Reglamento de Operaciones de APM se establece:

> *"Artículo 62.- La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos de APMTC para las operaciones que sean solicitadas por los Usuarios.*
>
> *Contempla las siguientes acciones de cargo de APMTC:*
>
> *a.- Planear coordinar con los usuarios las disposiciones para el desarrollo de las operaciones por nave.*
>
> *b.- Evaluar la magnitud de cada operación, recursos necesarios, posibilidades de congestión y medidas a adoptarse.*
>
> *c.- Planear la asignación de amarraderos.*
>
> *d.- Planear la cantidad de equipos, cuadrillas de estibadores y determinar el número de jornadas a emplear para cada Nave en base a la información que el usuario debe remitir de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento. La cantidad de jornadas que tomará la operación puede*

*variar de acuerdo a las condiciones de estiba y de la Carga que se adviertan durante las operaciones, así como de las condiciones de la nave y de las grúas de la misma.*

*e.- Planear la asignación de zonas de almacenamiento.*

*f.- Programar la recepción y el despacho de la carga*".

[El subrayado es nuestro]

32. En tal sentido, se desprende que APM tiene la obligación de planificar la asignación de los amarraderos, equipos, cuadrillas de estibadores, zonas de almacenamiento, entre otros; debiendo la Entidad Prestadora disponer las medidas que correspondan frente a los usuarios respecto de los hechos o circunstancias que pudieran afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias, a fin de garantizar la calidad de los servicios que presta dentro de los parámetros establecidos en el Contrato de Concesión, reglamentos y disposiciones vigentes.

***Sobre el procedimiento de reserva de ventanas para naves servicio regular***

33. Conforme se advierte del artículo 8.14 del Contrato de Concesión, el Concesionario puede suscribir contratos de reserva de espacios de acoderamiento con los usuarios del Terminal Norte Multipropósito; entendiéndose como un contrato de reserva de espacio de acoderamiento (ventana de atraque), a aquel mediante el cual una línea naviera reserva un espacio en el Terminal Portuario por un lapso de tiempo durante el cual sus Naves pueden arribar al mismo, realizar las operaciones de carga, descarga y zarpar[18].

34. En esa misma línea, el artículo 5.4 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM vigente[19], señala que APM podrá realizar reserva de espacio para acoderamiento de las naves, siempre que esta haya sido convenida con la línea naviera, según lo previsto en su Reglamento de Operaciones y el documento denominado Procedimiento de Reserva de Ventana de Atraque para naves de Servicio Regular[20].

---

[18] ***Contrato de Concesión***

*"8.14. La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá celebrar contratos de reserva de espacios de acoderamiento de Naves de tráfico regular, de acuerdo con sus políticas comerciales y operativas y respetando, según corresponda, lo dispuesto en las Cláusulas 2.7 y 2.11. En tal sentido, se encuentra expresamente prohibida cualquier práctica discriminatoria o que implique el abuso de posición de dominio, así como cualquier otra conducta que constituya competencia desleal. La determinación del incumplimiento de lo estipulado en la presente Cláusula se sujetará a lo dispuesto en las Leyes y Disposiciones Aplicables. Para efectos del presente Contrato de Concesión, entiéndase como contrato de reserva de espacio de acoderamiento, al contrato mediante el cual una línea naviera reserva un espacio en el Terminal Norte Multipropósito por un lapso de tiempo durante el cual sus Naves pueden arribar al mismo, realizar las operaciones de carga y descarga y zarpar."*

[19] *Versión 7.5 publicado el 18 de marzo de 2019*

[20] ***Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM***

*"5.4 Reserva de Ventana de Atraque Garantizada*
*Podrá efectuarse la reserva de espacio para acoderamiento de las naves, siempre que esta haya sido convenida previamente entre APM TERMINALS CALLAO S.A y las líneas navieras, según lo previsto en el Reglamento de Operaciones y el Procedimiento de Reserva de Ventana de Atraque para naves de Servicio Regular, los cuales se encuentran dentro del marco establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión."*

35. Al respecto, el literal b) del artículo 44 del Reglamento de Operaciones de APM señala que tendrán prioridad para atracar las naves de carga general que gocen de una reserva de espacio de acoderamiento, tal como se aprecia a continuación:

> *"Artículo 44.- El orden general de prioridad de atraque de las Naves será de la siguiente manera:*
>
> *a) Naves de Pasajeros.*
>
> *b) Naves con Reserva de Espacio de Acoderamiento.*
>
> *c) Todas las demás de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.*
>
> *Tomando en cuenta los criterios antes expuestos y respetando los principios establecidos en el Contrato de Concesión y normas aplicables, APMTC podrá variar la prioridad en la atención de las Naves que arriben al Terminal Portuario, comunicando y sustentando ante la APN cualquier variación (…)"*

36. Asimismo, en cuanto a los detalles del procedimiento, estos se encuentran especificados en el documento denominado "*Reserva de Ventanas para Naves Servicio Regular"* (PRO-194, versión 1)"[21] elaborado por APM, documento mediante el cual la Entidad Prestadora establece los pasos a seguir para que un usuario cuente con Ventana de Atraque.

37. Como se desprende, APM no sólo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios sino que además, como administradora del Terminal Portuario, tiene la facultad de

---

[21] ***Procedimiento del Sistema de Ventanas de Atraque***

***"5. DETALLES DEL PROCEDIMIENTO***

*1. Para efectos de inscripción, la línea naviera deberá enviar mediante correo electrónico a la cuenta apmtcopstraffic1@apmterminals.com el registro de las naves involucradas dentro del servicio, con sus características e itinerarios.*
*2. El Cliente solicitará la reserva de una ventana de atraque a través de la oficina de Tráfico, mediante el envío de un correo electrónico dirigido a la cuenta apmtcopseta@apmterminals.com, de acuerdo al formato de solicitud adjunto (Anexo 1).*
*3. Una vez recepcionada la solicitud de ventana de atraque, APMTC evaluará la disponibilidad de amarraderos disponibles y de ser el caso confirmará o no la reserva solicitada a través de un correo electrónico en un plazo máximo de 24 horas, después de haber recibido y dado acuse a la solicitud respectiva.*
*4. El Cliente deberá enviar su conformidad y aceptación de la ventana, dentro de las 08 horas siguientes a la comunicación enviada por la oficina de Tráfico.*
*5. Luego de aceptada la reserva de ventana por el cliente, la oficina de Tráfico programará el amarradero para la nave en asunto, de acuerdo al tipo de carga y operaciones, la cual será registrada en el programa de atraques según la fecha solicitada.*
*6. Una vez aceptada la reserva, no existirá posibilidad alguna de efectuar la cancelación de la misma, así la nave no llegue dentro de su ventana previamente confirmada. Esta reserva será facturada sea utilizada o no, de acuerdo a lo establecido en los acuerdos comerciales suscritos para dichos efectos.*
*7. La separación de ventana de atraque aplicará a la nave en asunto, de manera específica a dicha nave, y no por línea naviera o agencia marítima.*
*8. La solicitud de reserva deberá de realizarse como plazo máximo 10 días antes del arribo estimado de la nave.*
*9. Se considerará una sola oportunidad de reserva por nave, la cual podrá ser ajustada o confirmada durante los siguientes días según explicación gráfica descrita en el presente documento.*
*10. La ventana de atraque confirmada, comprenderá un periodo de 48 horas contabilizado desde el inicio del ETB anunciado.*
*11. El ETB anunciado deberá ser confirmado o ajustado por el usuario (nave) - dentro del periodo de reserva - en dos instancias: a. Hasta 06 días antes del arribo, reduciéndose el período de reserva de 48 a 24 horas. b. Hasta 72 horas antes del arribo, reduciéndose el periodo de reserva de 24 a 8 horas.*
*12. Si la nave no arriba dentro del tiempo de tolerancia establecido, perderá la ventana y su turno de atraque, entrando a una nueva programación de acuerdo al orden de llegada.*
*13. En caso exista una nave en el muelle sujeto a reserva, durante la ventana de arribo de la nave solicitante, esta última, deberá esperar el término de operaciones de la primera nave.*
*14. APMTC, en caso sea factible, evaluará y sugerirá alternativas de ventanas de atraque, de acuerdo a las características de la operación solicitada por el Cliente y a la disponibilidad de amarraderos.*
*15. APMTC podrá negarse a aceptar solicitudes de reservas, basándose en causas justificadas por motivos operacionales, tales como capacidad, obras, seguridad, entre otros, las mismas que serán comunicadas a los usuarios.*
*16. En la eventualidad que APMTC reciba dos o más solicitudes de reservas para una misma fecha, la prioridad será definida de acuerdo al orden de presentación de las solicitudes."*

establecer procedimientos para la correcta utilización de la infraestructura portuaria, lo que le permite otorgar prioridad para atracar a aquellas naves que cuenten con Ventana de Atraque respecto de otras naves.

38. No obstante, en la medida que APM tiene la obligación de realizar todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga de mercancías, y detenta la potestad de adoptar todas las decisiones que considere convenientes para el adecuado funcionamiento del Terminal, responderá frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias, lo que incluye responder por la calidad de sus servicios.

***Sobre la prestación del servicio de descarga brindado por la Entidad Prestadora***

39. En el presente caso, CANOPUS y ADM ANDINA atribuyen responsabilidad a APM por los gastos incurridos por concepto de maniobra de desatraque y segundo atraque de la nave POLA INDIAN como consecuencia de una deficiente prestación del servicio de descarga brindado, señalando que la Entidad Prestadora otorgó prioridad de atraque a favor de otras naves afectando las labores de descarga de la referida nave POLA INDIAN.

40. Por su parte, APM manifestó que si bien existieron dos situaciones que alteraron las operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN; esto es, el arribo de la nave militar USCGC HAMILTON, y el atraque de la nave VIKING BRAVERY con reserva de acoderamiento (ventana de atraque); éstos hechos no le son imputables, estando amparada en los artículos 44 y 49 de su Reglamento de Operaciones, por lo que no le corresponde asumir la responsabilidad de los sobrecostos alegados por CANOPUS Y ADM ANDINA.

41. Cabe señalar que ni en la Resolución N° 1, ni en la absolución al recurso de apelación, APM ha negado los costos adicionales en los cuales tuvo que incurrir CANOPUS en su calidad de agente marítimo de ADM ANDINA por concepto de maniobra de desatraque y segundo atraque de la nave POLA INDIAN en el muelle 1-A, objeto de cobro mediante las facturas N° E001-179, E001-10 y F001-0004130 mencionadas precedentemente. En ese sentido, en tanto que los sobrecostos alegados por los usuarios no han sido negados en el presente procedimiento, <u>corresponde determinar si la ocurrencia de los mismos se debió a deficiencias en la prestación del servicio brindado por APM.</u>

42. Del expediente se aprecia que de conformidad con la solicitud de atraque del 22 de abril de 2019 presentada por el agente marítimo ROZO & CIO. (PERU) S.A.C[22], la nave militar USCGC HAMILTON arribaría al terminal portuario el 27 de abril de 2019 a las 08:00 horas, procediendo APM a asignarle el muelle 1-A; sin determinarse el periodo de permanencia de la citada nave.

43. Al respecto, APM alegó que si bien se programó en el Plan de Trabajo que el inicio de las operaciones de la nave POLA INDIAN se llevaría a cabo el 30 de abril de 2019 a las 23:30 horas,

[22] Folio 32 del expediente 159-2019-TSC-OSITRAN

también se consignó que ello se encontraba condicionado al desatraque de la nave militar USCGC HAMILTON, precisando que la estadía de esta última se prolongó hasta el 1 de mayo de 2019 a las 10:00 horas, por lo que la desestiba de la nave POLA INDIAN inició finalmente el 1 de mayo de 2019 a las 15:00 horas.

44. Sobre el particular, en el expediente se cuenta con el documento denominado "Plan de Trabajo – MN POLA INDIAN", en el cual se aprecia lo siguiente:

| | | |
|---|---|---|
| ETA | 29/04/2019 06:00 | PLAN DE TRABAJO - MN POLA INDIAN |
| ETB | 30/04/2019 23:00 | |
| IO | 30/04/2019 23:30 | |
| MUELLE | 01-A | |
| SUPEDITADO AL DESATRAQUE DE LA MN USCGC HAMILTON | La nave tiene programado descargar **30,970.000 de TM de TORTA DE SOYA PARAGUAYA**, consignado a los Srs. **ADM ANDINA PERU S.R.L.** distribuidos de acuerdo al Plano de Estiba: | |



45. Como se advierte, <u>el arribo de la nave militar USCGC HAMILTON estuvo prevista en el Plan de Trabajo y efectivamente se consignó en éste que el inicio de las labores de descarga de la nave POLA INDIAN estaba supeditado al desatraque de la nave militar</u>. Cabe señalar que el referido Plan fue puesto en conocimiento de ADM ANDINA mediante correo electrónico del 27 de abril de 2019, tal y como el propio usuario ha manifestado en su reclamo del 12 de julio de 2019[23].

46. Consecuentemente, se verifica que en el programa inicial de trabajo para la operación de descarga de la nave POLA INDIAN, se estableció que dicha operación se iniciaría una vez que la nave militar USCGC HAMILTON se retirara del muelle 1-A, condición de arribo no cuestionada ni desvirtuada por el usuario.

47. Sin embargo, durante las labores de descarga de la nave POLA INDIAN en el muelle 1-A, APM comunicó a CANOPUS que la nave VIKING BRAVERY tenía programada ventana de atraque

[23] Folio 1 del expediente N° 162-TSC-OSITRAN

en el citado muelle para el 4 de mayo de 2019; consecuencia de lo cual, a su arribo tendría prioridad ante las operaciones que pudiese encontrarse desarrollando la nave POLA INDIAN en el muelle 1-A en ese mismo momento.

48. De lo expuesto, se advierte que APM modificó el Plan de Trabajo de la nave POLA INDIAN acordado con ADM ANDINA al superponer a éste el Plan de Trabajo de la nave VIKING BRAVERY que contaba con ventana de atraque y darle prioridad sobre las labores de descarga de la nave de ADM ANDINA.

49. Al respecto, cabe indicar que el reseñado artículo 44 del Reglamento de Operaciones dispone que las naves con Reserva de Espacio de Acoderamiento efectivamente tendrán prioridad para atracar sobre las naves que no lo tengan.

50. No obstante, cabe señalar también que APM debe proceder a efectuar la asignación de amarraderos y muelles de conformidad con lo establecido en los artículos 62 y 70 de su Reglamento de Operaciones, los cuales disponen lo siguiente:

> *"**Artículo 62.-** La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos de APMTC para las operaciones que sean solicitadas por los Usuarios.*
> *Contempla las siguientes acciones de cargo de APMTC:*
> *(…)*
> *c) Planear la asignación de amarraderos.*
> *(…)"*
>
> ***"Artículo 70.- APMTC es responsable de:***
>
> *70.1. Organizar, conformar y conducir la Junta de Operaciones, a fin de garantizar que los servicios y actividades portuarias se realicen en forma eficiente, segura y oportuna.*
>
> *70.2. Hacer de conocimiento de la comunidad portuaria las políticas y procedimientos de asignación de muelles, amarraderos y otros servicios, bajo criterios de transparencia y no discriminación.*
>
> *70.3. Establecer prioridad y programar el ingreso, permanencia y salida del Terminal Portuario, de acuerdo a las prioridades de atraque y desatraque establecidas en el presente Reglamento y de acuerdo con la Matriz de Atraques (Anexo I), transmitiendo esta información a la APN.*
>
> *70.4. Informar a los usuarios que correspondan, vía correo electrónico o vía website http://www.apmterminalscallao.com.pe la asignación de amarraderos (BERTHING) junto con la lista de arribos de naves, así como cualquier variación que afecte la planificación establecida. (…)"*
>
> [El subrayado es nuestro]

51. Como se aprecia, conforme se encuentra previsto en el Reglamento de Operaciones de APM, es la Entidad Prestadora quien asigna los amarraderos y muelle determinando la prioridad de atención, así como las horas de ingreso, permanencia y salida de las naves en el puerto, debiendo informar al usuario cualquier aspecto concerniente a la asignación de amarraderos y muelles.

52. En esa línea, la programación realizada por APM con los usuarios, plasmada en el Plan de Trabajo, debe asegurar la disponibilidad de los amarraderos y muelles antes de efectuar la asignación respectiva; asimismo, en caso ocurran variaciones en los amarraderos y muelles inicialmente asignados, la Entidad Prestadora está obligada a informar debida y oportunamente al usuario los cambios en la programación que se presenten.

53. En el caso en particular, de la documentación obrante en el expediente se verifica que antes de haber planificado las labores de descarga de la nave POLA INDIAN, APM ya había programado la reserva de acoderamiento (ventana de atraque) a favor de la nave VIKING BRAVERY, tal como se aprecia en el correo electrónico que envió a CANOPUS el 3 de mayo de 2019 a las 11:03 horas conforme se aprecia a continuación

> El vie., 3 de may. de 2019 a la(s) 11:03, Carlos Edgar Aguilar Polo (CARLOS.AGUILAR@apmterminals.com) escribió:
>
> Estimado Cesar,
>
> Buenos días, sobre el tema, le comento que las naves USCGC Hamilton y Viking Bravery tienen prioridad de ingreso debido a que la primera es de visita oficial y la segunda por contar con reserva de amarradero. Lamentablemente esta última nave, que estaba planificada desde hace 10 días atrás en el muelle 01-A al momento no puede ser cambiada dado que no tenemos disponibilidad de otro amarradero. En ese sentido, agradecerá considerar lo establecido en el último REOPS vigente, respecto a la prioridades de atraque.

54. En efecto, se desprende que APM había planificado la ventana de atraque a favor de la nave VIKING BRAVERY diez (10) días calendarios antes del envío del correo electrónico del 3 de mayo de 2019, lo que implica que el 23 de abril de 2019, ya se había otorgado dicha ventana de atraque a favor de la mencionada nave; por lo que APM contaba con dicha información antes de comunicarse a CANOPUS el Plan de Trabajo de la nave POLA INDIAN; esto es, antes del 27 de abril de 2019.

55. Por ello, atendiendo a que la Entidad Prestadora ostenta el control de la planificación de todos los servicios que se prestan al interior del puerto a los distintos usuarios del mismo, correspondía que APM hubiera contemplado en el Plan de Operaciones de la nave POLA INDIAN el arribo de esta segunda nave (VIKING BRAVERY) y se ocupase de la reprogramación de otro amarradero a fin de que la operación de atraque de la nave POLA INDIAN se desarrollara con normalidad evitándole contingencias que pudieran causarle perjuicios, cumpliendo de ése modo con la prestación de un servicio de calidad conforme a lo previsto por el Contrato de Concesión.

56. No obstante, ello no ocurrió así pues el arribo de la nave VIKING BRABERY, y la prioridad con la que contaba, ocasionó que las operaciones de desestiba de la nave POLA INDIAN se desarrollaran de modo tal que incurriera en maniobras de desatraque y de segundo atraque que le generaron gastos adicionales a los inicialmente previstos de acuerdo con el Plan de Trabajo planificado por la propia APM.

57. Cabe recordar que el Plan de Operaciones es el documento elaborado por la Entidad Prestadora en el cual se detallan todas las actividades de una operación de carga o descarga, convirtiéndose en el documento que determina la actuación, tanto de la Entidad Prestadora como del usuario, durante la ejecución del servicio portuario.

58. De ahí que el cumplimiento del Plan de Operaciones por parte de la Entidad Prestadora cobre especial relevancia pues lo acordado en él permite al consignatario de la carga conocer las condiciones en las cuales se prestará el servicio brindado por APM.

59. En este punto, debe acotarse que no se está desconociendo el orden de prelación previsto en el artículo 44 del Reglamento de Operaciones de APM según el cual tienen prioridad las naves que cuentan con ventana de atraque sobre aquellas que no, sino que una vez otorgada la referida ventana de atraque a una primera nave; la Entidad Prestadora no puede realizar la programación de asignación de amarraderos de otra nave, de modo que las posteriores variaciones en el desarrollo de su respectivo Plan de Operaciones ocasionen al usuario titular de ésta o a su representante sobrecostos que no le corresponde asumir, en tanto que los costos generados por la inadecuada planificación y asignación de los amarraderos por parte de la Entidad Prestadora no puede trasladarse a los usuarios del servicio.

60. Ahora bien, cabe recordar que de conformidad con el artículo 34 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN[24], corresponde a la Entidad Prestadora probar que los servicios se brindaron de conformidad con las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.

61. Por el contrario, se verifica que pese a que APM conocía acerca de la programación de ventana de atraque a favor de la nave VIKING BRAVERY en el muelle 1-A desde el 23 de abril de 2019, programó el atraque y desarrollo de operaciones de descarga de la nave POLA INDIAN en el mismo muelle, ocasionando que el usuario se viera obligado a detener sus operaciones de desestiba y luego realizara maniobras de desatraque y segundo atraque; por lo que la Entidad

---

[24] ***Reglamento de Reclamos del OSITRAN***

***"Artículo 34.- Procedimiento ante la Entidad Prestadora***
*El procedimiento de solución de reclamos, se rige por lo dispuesto en este Reglamento y en el Reglamento de Atención de reclamos de usuarios de la entidad prestadora, aprobado por OSITRAN.*
*En tanto dicho reglamento no sea aprobado, regirán directamente las disposiciones de este reglamento.*
*Similar obligación procede respecto de las modificaciones que se introduzcan al reglamento aprobado.*
*En los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio corresponde a la Entidad Prestadora probar que estos se brindaron conforme las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente."*

Prestadora no cumplió con planificar diligente y adecuadamente la asignación de muelles en el Terminal Portuario de modo que no se generaran perjuicios al usuario.

62. En ese sentido, habiéndose acreditado la existencia de deficiencias en el servicio de descarga brindado por APM, que generaron que CANOPUS, en su calidad de agente marítimo de ADM ANDINA, incurriera en sobrecostos por concepto de desatraque y segundo atraque de la nave POLA INDIAN en el muelle 1-A, corresponde que APM asuma dichos sobrecostos; esto es, el pago de los US$ 13, 997.82 incluidos en las facturas N° E001-10, E001-179 y F001-0004130; y consecuentemente, quede sin efecto el cobro que CANOPUS pretende trasladar a ADM ANDINA por los conceptos antes mencionados.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN[25];

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- ACUMULAR** los expedientes N° 159-2019-TSC-OSITRAN y 162-2019-TSC-OSITRAN.

**SEGUNDO.- REVOCAR** la Resolución Nº 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0260-2019 y la Resolución N° 1 emitida en el expediente APMTC/CL/0289-2019, y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por INVERSIONES CANOPUS S.A. y ADM ANDINA PERÚ S.R.L, al haberse verificado la existencia de deficiencias en el servicio de descarga brindado por la Entidad Prestadora; correspondiendo que APM TERMINALS CALLAO S.A. asuma los sobrecostos incurridos por CANOPUS; esto es, el pago de los US$ 13, 997.82 incluidos en las facturas N° E001-10, E001-179 y F001-0004130; y por ende, quede sin efecto el cobro que CANOPUS pretende trasladar a ADM ANDINA PERÚ por los conceptos antes mencionados.

**TERCERO.- DECLARAR** que con la presente resolución queda agotada la vía administrativa.

**CUARTO**.- **NOTIFICAR** a INVERSIONES CANOPUS S.A., a ADM ANDINA PERÚ S.R.L y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

---

[25] ***Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN,*** *aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 019-2011-CD-OSITRAN*
*"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables*
*(…) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:*
*a) Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;*
*b) Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;*
*c) Integrar la resolución apelada;*
*d) 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. (…)"*

**QUINTO.- DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

***Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Roxana María Irma Barrantes Cáceres y Francisco Javier Coronado Saleh.***

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**
**Vicepresidenta**
**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS**
**OSITRAN**

NT 2020030691