

Salaverry, 19 de enero de 2021

Señores,

**TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A.**  
**Calle Amador Merino Reyna 267, Oficina 1002, San Isidro**  
**Lima - Perú**

Asunto: Se expide Resolución N° 001-2021/STI-GOC  
Expediente: N° 002-2020/STI-GOC  
Materia: Reclamo por cobro en Alquiler de Amarradero

**SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.** (“STI”), identificada con número de inscripción en el Registro Único de Contribuyentes N° 20603487321, con domicilio, para estos efectos, en Calle Cordova S/N, Salaverry, Trujillo (en adelante, “TPMS”), en virtud al contrato de concesión suscrito con el Estado peruano (en adelante, el “Contrato de Concesión”), en relación a la materia, su representada ha cumplido con los artículos 12 y 13 del Reglamento de Atención de Reclamos de Usuarios De Salaverry Terminal Internacional S.A. para presentar su reclamo, por lo que, pasamos a exponer lo siguiente:

#### 1. ANTECEDENTES:

- 1.1. Con fecha 27 de septiembre de 2020, a las 10:30 horas, arribó la nave MN YANGTZE SPIRIT al TPMS.
- 1.2. Con fecha 28 de septiembre de 2020, se realizó la reunión pre operativa para planificar la operación de descarga de la nave de la referencia entre las partes involucradas, agencia marítima, agentes de estiba, STI y cliente.
- 1.3. Con fecha 01 de octubre de 2020, a las 5:00 horas, la nave MN YANGTZE SPIRIT atracó en el amarradero 1B, a fin de descargar tuberías de treinta y siete (37) y veinticuatro (24) metros de longitud de dieciocho (18) toneladas de peso.
- 1.4. A las 8:35 horas, del mismo 01 de octubre de 2020, se dio inicio a las operaciones de descarga de la nave de la referencia, luego de realizar una inspección visual de la carga a bordo y verificar las condiciones de estiba de la misma, las cuales permitían reconfirmar que la maniobra de descarga a realizar sería una operación en tándem (con dos (2) grúas en simultaneo) que significaba un riesgo adicional durante la operación.
- 1.5. Durante las jornadas de las 7:00 horas a las 15:00 horas y de las 15:00 horas a las 23:00 horas del 01 de octubre de 2020, se evaluaron las condiciones de seguridad de la operación, la visibilidad, riesgos involucrados, entre otros, y, en coordinación con el área de seguridad industrial del TPMS, se concluye que la operación no podría continuar en horario nocturno debido a que implicaba riesgos no controlados que podrían afectar la vida y la salud del personal involucrado en la operación.

- 1.6. Es así que, a las 21:00 horas del mismo día, la Gerencia de Operaciones comunicó a la nave MN YANGTZE SPIRIT que las operaciones de descarga se paralizarían a las 23:00 horas, señalando una serie de riesgos, tanto a nivel operativo, como por condiciones meteorológicas, donde se detuvo las operaciones de descarga durante los siguientes turnos:

N°	Hora y fecha de inicio	Hora y fecha de fin
1	22:45 horas del 1 de octubre de 2020	7:00 horas del 2 de octubre de 2020
2	22:55 horas del 2 de octubre de 2020	7:00 horas del 3 de octubre de 2020
3	22:21 horas del 3 de octubre de 2020	7:00 horas del 4 de octubre de 2020
4	22:50 horas del 4 de octubre de 2020	7:00 horas del 5 de octubre de 2020
5	22:50 horas del 5 de octubre de 2020	7:00 horas del 6 de octubre de 2020

- 1.7. Asimismo, durante las coordinaciones de paralización, se involucró a la Autoridad Portuaria Nacional, a quien se hizo de conocimiento que debido a condiciones de seguridad la operación debía paralizarse en horario nocturno (ver Anexo I: correos electrónicos de comunicaciones entre las partes)

## 2. ANALISIS:

### 2.1. Aspecto operativo:

- 2.1.1. La nave MN YANGTZE SPIRIT y/o su agente marítimo no sostuvieron las comunicaciones necesarias respecto a las operaciones de descarga de mercadería, disposiciones especiales y de seguridad respecto al tipo de carga, no solicitó aprobación de la nave y carga de acuerdo al Artículo 7.2.1 del Reglamento de Operaciones del Terminal Portuario, el cual indica expresamente que toda nave que solicitara a traque en el Terminal, debe ser previamente aprobada por la Gerencia de Operaciones.
- 2.1.2. La carga era sobredimensionada en una nave granelera con grúas de menor capacidad a los bultos que traía cargados, lo cual significaba realizar una maniobra de riesgo por tener que utilizar dos grúas en simultáneo.
- 2.1.3. El peso y las dimensiones de la carga obligaban a hacer maniobras en tándem, es decir, trabajar dos (2) grúas en simultáneo para descargar bulto a bulto. Resultando esto en una maniobra de riesgo.
- 2.1.4. Una vez iniciada la operación de descarga, evaluando la maniobra de riesgo que significa el izaje de tuberías sobredimensionadas con dos (2) grúas en tándem, se solicitó al área de seguridad una evaluación de riesgos para determinar que la operación era viable inclusive durante el turno nocturno. Esta evaluación resultó negativa.
- 2.1.5. La evaluación de seguridad resultó negativa debido a los siguientes puntos:
- Grúas de capacidad inferior a treinta toneladas (30 TM), respecto a la carga que debía descargar.
  - Maniobra de descarga riesgosa: tándem.
  - Poca visibilidad debido a la presencia de "loggers" en la nave que no permitía realizar una maniobra de descarga segura.

- Brisa y llovizna nocturna generaba que la superficie de la tubería se torne resbalosa y los estibadores no puedan desplazarse de manera segura a bordo de la nave y la carga, y por ende proceder con la maniobra de izaje.
- Zonas de maniobra restringida por espacios reducidos y con desniveles, generando riesgos de caída a desnivel de personal operativo.

- 2.1.6. Con fecha 27 de noviembre de 2020, La Capitanía de Puerto de Salaverry, mediante Constancia Certificada N° 003-2020-SY en virtud a la solicitud de Tramarsa Servicios Generales S.A., en calidad de agente de estiba, se emita una constancia de inspección de la condición de las grúas de la nave MN YANGTZE SPIRIT, por lo que se certifica que en dicha inspección se estaba realizando una maniobra de riesgo (en tándem con carga sobredimensionada), entre otras actividades de riesgo (ver Anexo II: Constancia Certificada N° 003-2020-SY). Lo que nos permite reafirmar que la operación que se estaba realizando era una operación de riesgo y los equipos de desestiba utilizados, es decir, grúas de nave, no eran los óptimos para realizar la descarga.
- 2.1.7. Asimismo, en relación a todos los riesgos que suponía la operación de descarga de carga sobredimensionada en horario nocturno, el TPMS en coordinación con la agencia de estiba, sindicato de estibadores, y área de seguridad del TPMS deciden restringir la operación de descarga en horario nocturno (ver Anexo III: Informe N° 056- 2020 STI/SEG).
- 2.1.8. Habiendo tomado todas las previsiones y evaluando todos los riesgos presentes en la operación se continuó con la descarga diurna, a pesar de ello y debido a la maniobra de riesgo que significaba esta descarga, se dio un incidente de riesgo en el cual parte de las poleas y cables de una de las grúas se rompió cayendo de manera abrupta en la superficie del muelle, poniendo en riesgo al personal de estiba presente durante la operación (ver Anexo IV, Anexo V y Anexo VI)
- 2.1.9. En ese sentido, la nave que arribó al puerto no fue aprobada por el TPMS previo a su arribo por falta de diligencia de la agencia marítima en su anuncio, la misma no contaba con el equipamiento necesario para realizar la descarga de manera segura de los bultos que traía a bordo.
- 2.1.10. Tratándose de carga sobredimensionada (37 metros y 24 metros, y 18 TM y 5.6 TM por bulto, respectivamente) el concesionario del TPMS, como responsable de la operación de descarga, debía tomar todas las previsiones operativas y de seguridad para realizar una operación eficiente y con riesgos controlados; por lo que, luego de hacer un análisis objetivo sobre los riesgos y contingencias de la operación se decide limitar las operaciones de descarga con luz diurna.
- 2.1.11. Sobre la base de lo señalado, el concesionario del TPMS no debe verse perjudicado por la falta de diligencia de terceros en cuanto a la planificación de operaciones de embarque o descarga, y por ende a los costos asociados a las mismas.

## 2.2. Aspecto legal:

- 2.2.1. De acuerdo al numeral 7.2 del Reglamento de Operaciones, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 572-2019-APN/GG, se establecen que las comunicaciones entre los usuarios y STI se realiza mediante, entre otros, mediante correo

electrónico; asimismo, en la Junta de Operaciones comprenderá aspectos relacionados a las naves, descarga de mercadería, entre otros. Asimismo, de acuerdo al Artículo 7.2.1, toda nave que requiere ser atendida en el Terminal debe ser aprobada previamente por la Gerencia de Operaciones y dicha solicitud de aprobación no fue realizada.

- 2.2.2. Asimismo, de acuerdo al Art. 33° de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, establece que los administradores portuarios implantan sistemas de seguridad integral en los puertos bajo su administración, incluyendo seguridad industrial, la seguridad del recinto y sus instalaciones, entre otros;
- 2.2.3. En esa línea, de acuerdo al numeral 2 de la Política en Salud, Seguridad, Protección y Medio Ambiente, STI se encuentra comprometido en la participación activa en el reporte de actos y condiciones inseguras, así como en la suspensión de tareas en caso alguna fuera identificada durante la ejecución de actividades.
- 2.2.4. En ese sentido, STI cuenta con la potestad de suspender operaciones, en el supuesto caso existan actos y/o se generen condiciones de inseguridad, por lo que corresponde señalar que el reclamo por uso de amarradero fue debidamente realizado.
- 2.2.5. Asimismo, si bien es cierto que las condiciones climáticas pueden suscitarse en el TPMS, y ello se encuentran dentro de los riesgos económicos que asume la entidad prestadora, resulta razonable considerar que STI se encuentra en mejor condición de poder prever las posibles contingencias que se pueden presentar en el TPMS y aun menor costo; sin embargo, la paralización de la operación de la descarga se dio por motivos imputables a la nave MN YANGTZE SPIRIT, por traer carga en una nave que no correspondía para ese tipo de carga con grúas de menor capacidad.
- 2.2.6. En relación al costo de oportunidad de STI, entendido como aquel importe que dicha entidad prestadora deja de percibir debido a la ocupación de los espacios del muelle, se encuentra afectado, teniendo en cuenta que si bien la nave MN YANGTZE SPIRIT permaneció en el uso de amarradero, este hecho si lo perjudicó económicamente, puesto que por la falta de diligencia por parte de MN YANGTZE SPIRIT -señalados en los numerales precedentes-, no se permitió una gestión operativa eficiente en la descarga de los bultos y no permitiendo el ingreso a otros usuarios en el TPMS, por lo que corresponde el cobro del servicio de amarradero.

### 3. RESOLUCIÓN:

En virtud de los argumentos señalados, se declara **INFUNDADA** la solicitud de reclamo presentada por su representada, por lo que si corresponde la facturación del monto cobrado a MN YANGTZE SPIRIT por el servicio de amarradero durante los turnos señalados en el numeral 1.6. del presente.



Antenor León León  
Gerente de Operaciones y Comercial  
Salaverry Terminal Internacional S.A.

Anexos:

- Anexo I Correos electrónicos entre las partes
- Anexo II Constancia Certificada N°003-2020-SY
- Anexo III Informe N° 056-2020 STISEG
- Anexo IV Reporte de caída de parte de la grúa
- Anexo V Protesta de Solicitud de Constatación
- Anexo VI Comunicación de Transtotal por falla de grúa