

RESOLUCIÓN N° 002-2025/STI-GOC

Salaverry, 25 de agosto de 2025

Señores
SERPAC PORTUARIA S.A.C.
Av. Sáenz Peña 284 – Of. 405
Callao.-

Expediente: N° 002-2025/STI-GOC

Asunto: Expedimos Resolución N° 002-2025/STI-GOC.

Materia: Reclamo por facturación de servicios

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 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 36 y 37 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN (“Reglamento de Reclamos de OSITRAN”), para presentar su reclamo, por lo que pasamos a exponer lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

1.1. El día 10 de julio de 2025 a las 17:00 horas arribó al Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, “TPMS”) la nave Unity Moon, representada por su agente marítimo Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA, para realizar la operación de descarga de 34,770.640 TM de maíz.

Dicha nave se encontró amarrada en muelle el día 11 de julio de 2025 a las 14:12 horas, con ShoreTension¹.

La nave inició operaciones el día 11 de julio de 2025 a las 16:40 horas y terminó operaciones el día 14 de julio de 2025 a las 11:10 horas, sin ningún inconveniente durante su estadía.

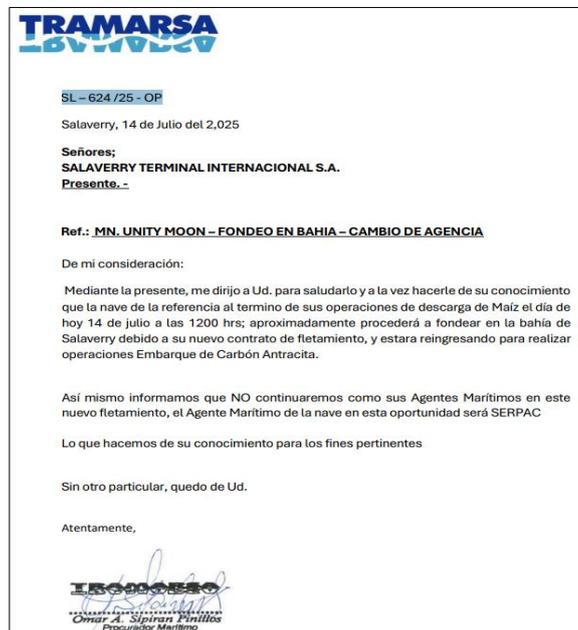
1.2. El día 11 de julio de 2025, mediante la Resolución N° RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY, emitida por la Capitanía de Puerto de Salaverry, se dispuso del cierre nivel V del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, a partir del 11 de julio de 2025 a las 19:30 horas. El cierre se dispuso debido a condiciones de oleaje anómalas, con el fin de evitar posibles riesgos para la vida humana y el medio ambiente acuático.

¹ Sistema de amarre dinámico que consiste en asegurar la nave con unos pistones hidráulicos que disminuyen los desplazamientos de la nave amarrada, garantizando una operación segura y minimizando riesgos a la infraestructura y las personas. Conforme al numeral 8.3.7. Reglamento de Operaciones - Rev. 06 de STI, la utilización de dicho equipo dependerá de las condiciones de oleaje, vientos, tipo de operación y/ especialidad de la carga a embarcar/descargar, etc., y la decisión sobre su utilización recae en el área de tráfico de STI.

En la referida resolución se estableció, como excepción a la medida de cierre, la operación en muelles que cuenten con equipos Shore Tension instalados. En ese sentido, dado que el muelle 2-B, donde atracó la nave Unity Moon, disponía de dichos equipos, la nave pudo permanecer en muelle realizando la descarga de maíz.

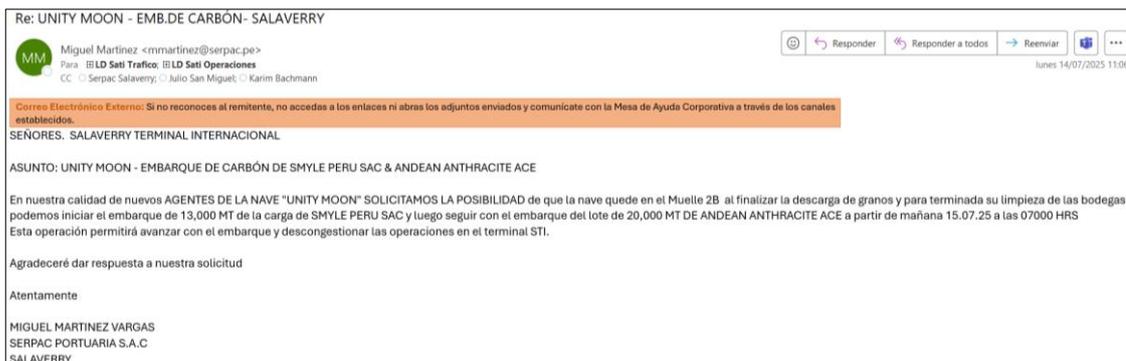
- El día 14 de julio de 2025 a las 11:04 horas, TRAMARSA reemitió vía correo a STI la carta SL – 624 /25 – OP, señalando que a partir del 14 de julio de 2025 a las 12:00 horas ellos dejarían de ser representantes de la nave Unity Moon, pasando a desempeñar dicha función, como nuevo agente marítimo de la nave, SERPAC PORTUARIA S.A.C. (en adelante, “Serpac” o la “Reclamante”).

A continuación, se muestra dicha carta:



- Con fecha 14 de julio de 2025, vía correo electrónico recibido a las 11:06 horas, la Reclamante (nuevo agente marítimo de la nave Unity Moon) solicitó a STI la permanencia de la nave en el muelle 2-B, a fin de proceder al embarque de 33,000.00 TM de carga de las empresas SMYLE PERU S.A.C. & ANDEAN ANTHRACITE ACE, indicando que estaría lista para iniciar operación el día 15 de julio de 2025 a las 07:00 horas, luego de efectuar la correspondiente limpieza de bodegas.

A continuación de muestra dicho correo electrónico:



plazo de 2 días hábiles, precise con claridad la pretensión de su reclamo, pues del texto de Reclamo se advertía una incongruencia entre lo señalado en el asunto del documento (solicitud de anulación y/o emisión de Nota de Crédito de la Factura Electrónica N.º F103-00026639), y lo señalado en el cuerpo del documento (consulta respecto del sustento contractual y la base normativa relacionada a un supuesto doble cobro por el servicio de acceso).

- 1.10. Ante ello, el 11 de agosto de 2025, mediante carta s/n remitida vía correo electrónico, Serpac subsanó la observación, precisando que su pretensión consiste en la anulación de la referida Factura Electrónica N.º F103-00026639 (en adelante, la “Subsanación”).

2. ANALISIS:

- 2.1. Conforme a lo expuesto en sus escritos de Reclamo y de Subsanación de reclamo, Serpac sustenta su pretensión en lo siguiente:

i. Que la nave Unity Moon arribó el día 10 de julio de 2025 al TPMS de Salaverry, y atracó al muelle 2-B el 11 de julio de 2025 para descargar granos, siendo el agente marítimo en dicha operación la empresa TRAMARSA. La descarga de granos terminó el día 14 de julio 2025.

ii. Que, posteriormente, la misma nave tenía que cargar un lote de carbón Antracita en el mismo muelle 2-B, por lo que, como nuevo agente marítimo de la nave, el 14 de julio de 2025, vía correo electrónico, solicitó a STI la permanencia de la nave en el muelle 2-B, a fin de proceder al embarque de 33,000.00 TM de carga de las empresas SMYLE PERU S.A.C. & ANDEAN ANTHRACITE ACE, indicando que estaría lista para iniciar operación aun el día 15 de julio de 2025 a las 07:00 horas.

Sobre este punto Serpac copia textualmente el correo cuyo contenido fue explicado y se muestra en el numeral 1.4 de esta resolución.

iii. Que STI dio respuesta a su comunicación el 14 de julio de 2025, vía correo electrónico, indicando que la nave debía desatraca debido a la necesidad de realizar mantenimiento a los Shore Tension y a la medida de cierre de puerto dispuesta mediante la Resolución N° RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY.

Sobre este punto Serpac copia textualmente el correo cuyo contenido fue explicado y se muestra en el numeral 1.5 de esta resolución.

iv. Que debido a lo indicado por STI la nave tuvo que salir a bahía el 14 de julio de 2025, a continuar con su preparación de bodegas y en espera de apertura del puerto, para poder reingresar a muelle y realizar el embarque de carbón.

v. Que el día 30 de julio de 2025 recibieron la Factura N.º F103-00026639, por concepto de servicio de acceso de la nave, por atraque y desatraque, respectivamente, desde el 19 hasta el 27 de julio 2025.

- vi. Que la Factura N.º F103-00026639 que emitió STI no aplica, debido a que la nave solamente procedió a fondear en espera de reapertura de puerto el día 19 de julio de 2025, fecha en que la nave procedió a su ingreso al muelle para su siguiente empleo, embarque de carbón Antracita.
- vii. Que no está de acuerdo con el cobro por el servicio de acceso, pues considera que se le está cobrando dos veces por el mismo concepto. Señala que la nave salió a bahía por disposición de STI, debido al cierre de puerto en nivel V, y posteriormente volvió a ingresar para efectuar la carga de carbón.
- viii. Que la nave ya había pagado su servicio de acceso al puerto cuando TRAMARSA fue el agente marítimo y tramitó el ingreso de la nave al muelle 2-B para su descarga de granos, y solo debe pagar por la única vez que entró a las instalaciones del terminal de STI, que fue el día 11 de julio 2025.
- ix. Que, consideran que se trató de un servicio continuado, uno tras otro, del cual STI estuvo de acuerdo e implícitamente aceptó dicho servicio continuado, ya que la nave salió de bahía por instrucciones del STI y por cierre de Puerto nivel V y una vez que abrió el Puerto volvió al mismo muelle 2-B y cargó el carbón.
- x. Que, consideran que no existe una base normativa para emitir un doble cobro-factura por el servicio de acceso, ya que dicho servicio se sustenta en el art. 8.18 del Contrato de Concesión y además el artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN indica que en los reclamos relacionados con la facturación del servicio corresponde a la entidad prestadora probar que estos se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente.

2.2. Sobre lo afirmado por Serpac en su Reclamo y Subsanación, debe tenerse en cuenta lo siguiente:

a) Sobre el alegado doble cobro por el Servicio de Acceso y a que solo debía realizarse el cobro por dicho servicio por el ingreso de la nave Unity Moon al terminal portuario el 11 de julio de 2025

2.2.1. Conforme a lo establecido en las cláusulas 8.22 y en el numeral 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, STI tiene el derecho de cobrar a los usuarios una tarifa por la prestación de Servicios Estándar:

“8.22. Por la prestación de los Servicios Estándar y los Servicios Especiales sujetos a regulación tarifaria, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar las Tarifas, las que en ningún caso podrán superar las Tarifas Máximas, actualizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5 y lo que se determine oportunamente respecto a los Servicios Especiales sujetos a regulación tarifaria.”

*“ANEXO 5
RÉGIMEN TARIFARIO*

1- La tarifa es la contraprestación económica que cobrará el CONCESIONARIO 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. “

2.2.2. De acuerdo a lo previsto en la cláusula 8.18 del Contrato de Concesión, el servicio de acceso a las naves es un Servicio Estándar que comprende el ingreso de las naves al terminal portuario, las torres de enfilación, el balizamiento, entre otros.

Asimismo, también conforme a dicha cláusula, las operaciones de embarque y descarga son operaciones distintas. Siendo que: i) la primera comprende desde que la carga ingresa al terminal portuario hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar; y, ii) la segunda comprende desde el amarre de la nave, hasta el retiro de la carga del terminal por el usuario. Y ambas incluyen un tiempo de permanencia de la carga en el almacén del terminal portuario, incluido en la tarifa.

A continuación, se cita el texto de la referida cláusula para mejor lectura:

"8.18. SERVICIO ESTÁNDAR

Son aquellos servicios portuarios que, desde la Toma de Posesión y durante el período de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite.

El Servicio Estándar comprende todas las actividades operativas y administrativas necesarias para atender a la Nave o a la carga, así como para llevar a cabo el embarque o la descarga.

En cuanto a la atención a la carga, en el caso de embarque, comprende desde que la carga ingresa al TPMS hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de la descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario del TPMS. Asimismo, tanto en el caso del embarque como en el de la descarga, incluye un tiempo de permanencia de la carga en el almacén del TPMS incluido en la tarifa, de acuerdo a lo establecido en el literal b) siguiente, así como están incluidos los gastos administrativos, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del TPMS para su posterior embarque.

Los Servicios Estándar se clasifican en:

- a. Servicios a la Nave*
- b. Servicios a la Carga*
- c. Servicios al Pasajero*

(...).

a. SERVICIOS A LA NAVE:

Comprende los servicios de:

(...)

ii) Acceso a las Naves: Comprende el servicio de ingreso a las Naves al TPMS, el dragado de mantenimiento, las torres de enfilación, balizamiento y ayudas a la navegación que no sean de competencia de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI). La tarifa por este concepto se aplica por unidad de arqueo bruto (UAB) de las Naves que acceden al TPMS. La presente tarifa será cobrada a la Nave."

2.2.3. Como se ha señalado en los antecedentes de la presente resolución, y tal como lo ha reconocido Serpac en su Reclamo y Subsanación, no constituyen hechos controvertidos las siguientes acciones realizadas por la nave Unity Moon:

- 1) La nave Unity Moon arribó al TPMS el 10 de julio de 2025, iniciando el 11 de julio de 2025 a las 16:40 horas la operación de descarga de 34,770.640 TM de maíz en el muelle 2-B, la cual concluyó el 14 de julio de 2025 a las 11:10 horas. En dicha operación su agente marítimo fue TRAMARSA.
- 2) Concluidas las operaciones de descarga, y teniendo como nuevo agente marítimo a Serpac, el 14 de julio de 2025 la nave desatraco del muelle y se dirigió a bahía, a fin de acatar la medida de cierre de puerto nivel V dispuesta por la Capitanía de Puerto de Salaverry mediante Resolución N° RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY de fecha 11 de julio de 2025, así como para realizar la limpieza de sus bodegas.
- 3) Una vez levantada la medida de cierre, el 19 de julio de 2025 la nave Unity Moon ingresó nuevamente al TPMS para efectuar la operación de embarque de 33,000.00 TM de carbón antracita en el muelle 2-B, la cual se desarrolló hasta el 23 de julio de 2025.

Con lo expuesto, se aprecia con claridad que la nave Unity Moon efectuó dos ingresos al TPMS, para operaciones distintas y bajo la representación de diferentes agentes marítimos.

Dicho detalle se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 1

N.º de operación	Operación	Agente marítimo	Fecha de ingreso a puerto	Fecha de inicio	Fecha fin
1	Descarga de 34,770.640 TM de maíz	TRAMARSA	10.07.2025	11.07.2025	14.07.2025
2	Embarque de 33,000.00 TM de carbón antracita	Serpac	19.07.2025	19.07.2025	23.07.2025

2.2.4. Por lo tanto:

- a) No se configura, como erróneamente sostiene Serpac, un doble cobro por el mismo servicio de acceso al TPMS. Se trata, por el contrario, de dos cobros diferenciados, correspondientes a dos ingresos distintos, efectuados en fechas distintas, para la ejecución de operaciones distintas y bajo la representación de diferentes agentes marítimos.
- b) Tampoco es correcto afirmar, como lo hace Serpac, que la nave Unity Moon ingresó una sola vez al terminal portuario. En realidad, la nave efectuó dos ingresos, en fechas diferentes, para operaciones diferentes y con agentes marítimos distintos.

Al tratarse de un nuevo ingreso al TPMS, en fecha distinta, para ejecutar una nueva operación y bajo la representación de un nuevo agente marítimo, el 22 de julio de 2025 STI emitió la Factura N.º F103-00026639, por el monto de USD 49,494.31 (Cuarenta y nueve mil cuatrocientos noventa y cuatro con 31/100 dólares de los Estados Unidos de América), correspondiente al servicio de acceso.

2.2.5. Asimismo, en observancia de lo dispuesto en el artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, corresponde precisar que la emisión de la Factura N.º F103-00026639 se encuentra sustentada en la aplicación de las cláusulas 8.18 y 8.22, así como del numeral 1 del Anexo 5 del

Contrato de Concesión, además de nuestro Tarifario y del Procedimiento de Aplicación de Tarifas vigente, los cuales se encuentran debidamente publicados en nuestra página web.

Por lo expuesto, el reclamo debe ser desestimado también en este extremo.

b) Sobre la salida de la nave a bahía por indicación de STI

- 2.2.6. Serpac sostiene que el desatraque de la nave del muelle 2-B obedeció a una indicación de STI, lo cual es correcto. Tal decisión, como se señaló previamente, respondió a la necesidad de someter a mantenimiento los equipos ShoreTension instalados en dicho muelle debido a fallas.

En consecuencia, el muelle dejó de contar con dichos equipos, lo que obligaba a dar estricto cumplimiento a la medida de cierre de puerto en nivel V, dispuesta por la Capitanía de Puerto de Salaverry mediante Resolución N.º RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY, de fecha 11 de julio de 2025, la cual se adjunta como anexo a la presente resolución.

- 2.2.7. Como es de pleno conocimiento de Serpac, dicha resolución, citada en el numeral 1.2 precedente, estableció que únicamente podían realizarse operaciones en muelles equipados con ShoreTension. Por lo tanto, de no haber desatracaado la nave Unity Moon y de haberse ejecutado la operación de embarque de carbón antracita en el muelle 2-B pese a la medida de cierre, STI habría contravenido lo dispuesto en el artículo 52 del Reglamento del Decreto Legislativo N.º 1147, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 015-2014-DE, incurriendo en una infracción administrativa:

“Artículo 52.- Apertura y cierre de puerto

El capitán de puerto está facultado para suspender temporalmente, de forma total o parcial, las actividades en el puerto y áreas del litoral por razones de riesgo para la vida humana y el medio ambiente acuático ocasionadas por la braveza de mar u otras circunstancias. Para el caso de las naves mercantes de tráfico comercial que se encuentren en las instalaciones portuarias, la apertura o cierre del puerto se realiza en la medida de que las condiciones hidro-oceanográficas y/o condiciones meteorológicas lo amerite y que genere riesgo o peligro, en coordinación con la Autoridad Portuaria. Para el cumplimiento de esta función, el capitán de puerto utiliza todos los medios disponibles para comunicar estas disposiciones.”

La disposición de cierre de puerto que compete únicamente a la Capitanía de Puerto, y es una medida que escapa al ámbito de control de STI, y que de ninguna forma puede desacatarse.

- 2.2.8. Sumado a lo expuesto, debe considerarse que, cuando se programa una operación de descarga seguida de una operación de embarque, resulta indispensable realizar previamente la limpieza y lavado de bodegas. Sobre este aspecto, Serpac tenía pleno conocimiento, pues así lo reconoció expresamente en su escrito de Reclamo y Subsanación; así como en su correo de fecha 14 de julio de 2025, referido en el numeral 1.4 de la presente resolución.

Dicha limpieza debe efectuarse en bahía, ya que, de permitirse su ejecución en muelle, se generaría la inoperatividad del amarradero por un plazo aproximado de 24 horas, tiempo durante el cual las naves fondeadas en bahía a la espera de su turno de ingreso se verían directamente perjudicadas al no poder atracar y realizar sus operaciones.

Lo anterior configuraría un escenario evidente de ineficiencia en la prestación de los servicios y en la ejecución de las operaciones portuarias, en contravención a lo dispuesto en:

- a) La cláusula 8.6 del Contrato de Concesión, conforme a la cual STI es responsable de prestar los Servicios Estándar, dentro de ellos el Servicio de Acceso, de manera continua, eficiente y regular:

“8.6 El CONCESIONARIO es responsable de brindar a los Usuarios:

(i) Acceso a todos los Servicios Estándar y Servicios Especiales, para lo cual el CONCESIONARIO deberá prestarlos directa, o indirectamente, de manera continua, eficiente y regular, conforme a lo dispuesto en los reglamentos internos indicados en la Cláusula 8.12, respetando los principios consagrados en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN;”

- b) El artículo 61 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N.º 003-2004-MTC (“RLSPN”), conforme al cual los servicios portuarios deben prestarse, entre otros, en condiciones de eficiencia, regularidad y continuidad:

“Artículo 61.- Son servicios portuarios las actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación.”

- c) El Principio de Eficiencia contemplado en el literal c) del artículo IV de la “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”, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 059-2016-APN-DIR, conforme al cual las disposiciones de dicha norma -de obligatorio cumplimiento para STI- relativas, entre otros, a la programación de las operaciones en los terminales portuarios, tienen por finalidad lograr un uso eficiente de las instalaciones portuarias:

“c) Principio de eficiencia

Las disposiciones contenidas en la presente norma se orientan a lograr un uso eficiente de los recursos, así como de los frentes de atraque en los terminales e instalaciones portuarias para satisfacer las necesidades de los usuarios, sin perjuicio de los derechos de los administradores portuarios contenidos en los respectivos contratos de concesión.”

- d) El numeral 1.1, literal g) del numeral 7.1 y el numeral 8.3.9 del Reglamento de Operaciones - Rev. 06 de STI, aprobado por Resolución de Gerencia General N° 0104-2025-APN/GG, conforme a los cuales las operaciones portuarias deben programarse de modo que puedan llevarse a cabo con eficiencia:

“1.1. Establecer disposiciones a las que se sujeta la Administración del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, en adelante TPMS, las empresas de servicios relacionados a la actividad portuaria y a los Usuarios en general, para que los servicios que Salaverry Terminal Internacional S.A., en adelante STI les proporcione, se efectúen con economía, eficiencia y seguridad, bajo los principios de No discriminación, neutralidad y prohibición de subsidios cruzados.”

“8.3.9. La asignación de amarraderos para el atraque de naves, con indicación de fecha y hora de arribo, se realizará en la Junta de Operaciones del Terminal, tomando en consideración la especialización de los amarraderos, relación de naves y las características y ubicación relativa de las áreas de almacenaje del Terminal, a fin de que los servicios se brinden con economía, eficiencia y seguridad. El Terminal podrá adoptar medidas de carácter temporal en la especialización de los amarraderos, con la finalidad de resguardar y optimizar la eficiencia, economía y seguridad de los servicios portuarios.”

“7.1. Planificación de Operaciones

La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del TPMS para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.

Contempla las siguientes acciones:

(...)

g) Planificar los embarques/descargas disponiendo se realicen de manera directa o indirecta procurando lograr una operación más eficiente.”

2.2.9. No obstante, lo anterior, debe considerarse que, aun en un escenario distinto al cierre total de puerto, como el que se presenta en este caso, si la nave Unity Moon hubiera realizado la limpieza de bodegas permaneciendo atracada en el muelle 2-B, ello habría afectado gravemente la eficiencia de las operaciones del TPMS.

De acuerdo con lo establecido en la Junta de Operaciones de fecha 14 de julio de 2025, se tenía previsto el arribo de las siguientes naves:

- M/N Chiloe Island – ETA 10/2154
- M/N Synval – ETA 13/2154
- M/N Franbo Ace – ETA 15/0800

SALAVERRY PORT - LINE UP															FOBSTL-0-0011		
2025 14 DE JULIO DEL 2025															Rev. 04		
CIERRE DE PUERTO NIVEL V, A EXCEPCION DE LOS AMARRADEROS QUE CUENTE CON SHOROTENSION A PARTIR DEL 11.07 A LAS 19:30																	
BERTH	ATB	ETD	VESSEL	LDA	BEAM	GRT	LAST PORT	MAX. DRAFT	MARITIME AGENCY	BERTH	LOAD/ DISCH	QTY	PRODUCT	CONSIGNEE / SHIPPER	NEXT PORT	CUSTOM AGENCY	
1-A																	
1-B																	
2-A																	
2-B	11/1400	14/1200	UNITY MOON	179.99	30.00	22,683	PERU - CALLAO	10.17	TRAMARSA		D	34,809	MAIZ A GRANEL	ADM ANDINA/CHIMU	BAHA SALAVERRY	DACHASAC/ SCHARFF	
ETA																	
10/2154			CHILOE ISLAND	189.99	32.29	32,377	ARGENTINA - SAN LORENZO	10.50	TRAMARSA		D	41,323	MAIZ Y SOYA A GRANEL	CARGILL/CHIMU	TBC	SCHARFF/DACHASAC	
13/2154			SYNVAL	189.99	28.30	23,974	PERU - PAITA	9.50	TRAMARSA		D	6,550	FERTILIZANTE A GRANEL	EQUILIBRA/MACROSOURCE	PERU - CALLAO	SEGUGROUP	
15/0800			FRANBO ACE	182.87	31.00	25,010	PERU - PAITA	9.58	TRAMARSA		D	5,399	FERTILIZANTE A GRANEL	MOLINOS	PERU - CALLAO	DACHASAC	
15/PM			UNITY MOON	179.99	30.00	22,683	PERU - BAHIA SALAVERRY	10.50	SERPAC		L	33,000	CARBON ANTRACITA	ANDIAN ARCHEAN - 20,000TM SMYLE - 13,000 TM	TBC	DACHASAC	
26/AM			TALUTHA	179.95	32.01	25,859	PERU - PISCO	TBC	TRAMARSA		D	16,000	SOYA A GRANEL	R TRADING / VITAPRO	TBC	TBC	
CALADOS DE INGRESO Y SALIDA: 10.50 m												TOTAL PROJECTED IN JUL:		15 VESSELS		230,904 TM	
AMARRADEROS 1A - 2A INGRESAN A MANTENIMIENTO DE DEFENSAS Y PANELES A PARTIR DEL 10.07 - SEGUN DISPONIBILIDAD												TOTAL ACCUMULATED IN JUL:		9 VESSELS		93,623 TM	

En ese escenario, es decir que, según los ETA registrados, el orden de arribo estaba dispuesto de la siguiente manera:

1. M/N Chiloe Island – ETA 10/2154
2. M/N Synval – ETA 13/2154
3. **M/N Unity Moon – ETA 15/0700**
4. M/N Franbo Ace – ETA 15/0800

Siendo así, de haberse mantenido la Unity Moon atracada en muelle el 14 de julio de 2025 para efectuar la limpieza de bodegas, se habría generado la indisponibilidad del amarradero para naves con un orden de arribo anterior, ocasionando ineficiencia en la programación y ejecución de las operaciones portuarias.

2.2.10. Dado que el desatraque de la nave Unity Moon y su salida a bahía fue dispuesta por STI en plena observancia de la medida de cierre de puerto nivel V establecida mediante la Resolución N° RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY, y a que la limpieza de bodegas de la nave debía ser realizada en bahía para mantener la eficiencia de la operatividad del TPMS; STI actuó en estricto cumplimiento de la normativa aplicable y del Contrato de Concesión. Por lo tanto, de ninguna forma puede cuestionarse la disposición de STI y el reclamo debe ser desestimado en este extremo.

c) Acerca de que el Servicio de Acceso brindado el 11 de julio de 2025 sería un servicio continuado aceptado implícitamente por STI

2.2.11. Serpac señala que se habría brindado un servicio de acceso continuado, uno tras otro, con el cual STI estuvo de acuerdo e implícitamente aceptó dicho servicio continuado, ya que la nave salió de bahía por instrucciones del STI y por cierre de puerto nivel V, y porque una vez que abrió el puerto volvió al mismo muelle 2-B y cargó el carbón.

2.2.12. Rechazamos lo afirmado por Serpac, debido a lo siguiente:

- i. De acuerdo con lo previsto en la cláusula 8.18 del Contrato de Concesión, citada previamente, el servicio de acceso a las naves es un Servicio Estándar que comprende el ingreso de las naves al terminal portuario, las torres de enfilación, el balizamiento, entre otros. Se trata de un servicio que comprende un conjunto de prestaciones que son brindadas cada vez que una nave ingresa al terminal portuario.

Por lo tanto, por su propia definición, no puede existir un servicio de acceso continuado y, por lo tanto, carece de todo sustento afirmar que STI habría aceptado implícitamente ello.

- ii. Como se ha explicado ampliamente en el numeral 2.2.6 y se resume en el Cuadro 1 precedente, la nave Unity Moon realizó dos ingresos al TPMS, en dos fechas distintas, para realizar dos operaciones distintas, bajo la representación de agentes marítimos distintos.

No se trata, por lo tanto, de un servicio de acceso continuado, como errada y convenientemente Serpac trata de argumentar, sino de dos servicios de acceso distintos, brindados en dos fechas distintas, para realizar dos operaciones distintas, bajo la representación de agentes marítimos distintos.

- iii. Como se ha detallado en el numeral 2.2.1 de esta resolución, y Serpac lo reconoce en su escrito de Reclamo, la instrucción de STI para que la nave desatraque del muelle 2-B el 14 de julio de 2025, luego de haber culminado su operación de descarga de maíz, se debió a la imprescindible observancia de la medida de cierre de puerto nivel V establecida mediante la Resolución N° RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY, y a que la limpieza de bodegas de la nave debía ser realizada en bahía.

- iv. La asignación del muelle 2-B para el inicio del embarque de carbón antracita el 19 de julio de 2025 (el mismo muelle asignado previamente para la descarga de maíz), respondió no a la existencia de un “servicio continuado”, sino al ejercicio del derecho a la planificación de las operaciones de embarque y descarga, y la asignación de amarraderos, lo cual debe hacerse bajo criterios de eficiencia, economía y seguridad, conforme a lo previsto en el literal c) del numeral 7.1 y el numeral 8.3.9 del Reglamento de Operaciones - Rev. 06 de STI:

“7.1. Planificación de Operaciones

La planificación de las operaciones portuarias se llevará a cabo a fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos del TPMS para las operaciones que sean solicitadas por los usuarios.

Contempla las siguientes acciones:

(...)

c) Planificar la asignación de amarraderos.”

“8.3. Uso de Amarradero

(...)

8.3.9. La asignación de amarraderos para el atraque de naves, con indicación de fecha y

hora de arribo, se realizará en la Junta de Operaciones del Terminal, tomando en consideración la especialización de los amarraderos, relación de naves y las características y ubicación relativa de las áreas de almacenaje del Terminal, a fin de que los servicios se brinden con economía, eficiencia y seguridad. El Terminal podrá adoptar medidas de carácter temporal en la especialización de los amarraderos, con la finalidad de resguardar y optimizar la eficiencia, economía y seguridad de los servicios portuarios.”

2.2.13. Por lo señalado, el reclamo también debe ser desestimado en este extremo.

d) Acerca de que no existe base legal para la emisión de la Factura N.º F103-00026639

2.2.14. Como se ha expuesto en los numerales 2.2.4 y 2.2.5 de esta resolución, la emisión de la referida Factura N.º F103-00026639 se sustenta en la aplicación de las cláusulas 8.18 y 8.22, y el numeral 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, así como en nuestro tarifario y Procedimiento de Aplicación de Tarifas vigente² que se encuentran debidamente publicados en nuestra página web.

Al existir base legal suficiente para la emisión de la factura, el reclamo también debe ser desestimado en este extremo.

² Que en su numeral 3.1.2, en concordancia con su numeral 1.1.2, establece que el “Servicio de Acceso: Comprende el servicio de ingreso a las Naves al TPMS, el dragado de mantenimiento, las torres de enfilación, balizamiento y ayudas a la navegación que no sean de competencia de la Dirección General de Capitánías y Guardacostas (DICAPI). La tarifa por este concepto se aplica por unidad de arqueado bruto (UAB) de las Naves que acceden al TPMS. La presente tarifa será cobrada a la Nave.”

3. SE RESUELVE:

- 3.1. En virtud de los argumentos señalados, **DECLARAR INFUNDADO** el reclamo presentado.
- 3.2. *Se pone en conocimiento de la Reclamante que, en caso de no encontrarse de acuerdo con la presente resolución, puede presentar: i) un recurso de reconsideración ante STI, con base en una nueva prueba, a fin de que se emita un nuevo pronunciamiento; o, ii) un recurso de apelación ante STI, a fin de que sea elevado el expediente al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN y dicho órgano emita un pronunciamiento en segunda instancia administrativa. Cualquiera de los recursos señalados debe ser presentado dentro del plazo de 15 días hábiles, contados desde el día siguiente de notificada la presente resolución.”*

ANEXOS: [Resolución N° 002-2025-STI-GOC](#)

N°	Documento adjunto	Fecha	Referencia de la Resolución
1	Carta SL – 624 /25 – OP remitida por TRAMARSA a STI	14/07/2025	Numeral 1.3
2	Correo remitido por Serpac a STI	14/07/2025	Numeral 1.4
3	Correo remitido por STI a Serpac	14/07/2025	Numeral 1.5
4	Resolución N° RC. 054-2025/MGP/DICAPI/SY	11/07/2025	Numeral 2.2.1
5	Resolución N° RC. 056-2025/MGP/DICAPI/SY	18/07/2025	Numeral 1.6
6	Situación Portuaria	14/07/2025 15/07/2025 16/07/2025 17/07/2025 18/07/2025	



Jose Luis Luna Ramirez
Apoderado
Salaverry Terminal Internacional S.A.