

Salaverry, 29 de enero de 2025

Señores,

TRANSTOTAL AGENCIA MARÍTIMA S.A.

Calle Amador Merino Reyna N° 267, oficina N° 1002, San Isidro

Lima - Perú

Asunto: Se expide Resolución N° 001-2025/STI-GOC

Expediente: N° 001-2025/STI-GOC

Materia: Reclamo por falta de calidad y daños

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 4 de noviembre de 2024, el cliente Smyle Perú solicitó a la Gerencia de Operaciones y Comercial de STI la aprobación de la MN Cetus Omura. En dicha comunicación, el broker de la nave especificó que la fecha máxima de laycan era el 01 de diciembre de 2024.
- 1.2. El mismo 04 de noviembre de 2024, la nave Cetus Omura, nominada por el cliente Smyle Perú, fue aprobada por la Gerencia de Operaciones y Comercial de STI para realizar la operación de embarque de aproximadamente 15,000 toneladas métricas (TM) de carbón antracita a granel, con un tiempo estimado de arribo (ETA) para el 24 de noviembre de 2024.
- 1.3. Con fecha 14 de noviembre de 2024, el agente marítimo Iturri Agente Portuario notificó formalmente a STI, mediante correo electrónico y en la junta de operaciones, que el ETA de la nave se actualizaba para el 20 de noviembre de 2024.
- 1.4. El 15 de noviembre de 2024, el agente marítimo actualizó el ETA de la nave para el 28 de noviembre de 2024.
- 1.5. El 21 de noviembre de 2024, el agente marítimo realizó una nueva actualización, indicando que el ETA sería el 29 de noviembre de 2024.
- 1.6. El 27 de noviembre de 2024, el agente marítimo informó nuevamente una modificación en el ETA de la nave, indicando su arribo para el 01 de diciembre de 2024, en horario AM.

- 1.7. Con fecha 27 de noviembre de 2024 a las 13:00 horas, la nave Egret River, del cliente Vittera Agriculture, atracó en el amarradero 1B para realizar la descarga de 36,883.68 TM de maíz.
- 1.8. También el 27 de noviembre de 2024, a las 15:00 horas, la nave BBC Jupiter, del cliente Andean Anthracite Ace, atracó en el muelle 2B para realizar el embarque de 30,000 TM de carbón antracita.
- 1.9. El 28 de noviembre de 2024, el agente marítimo actualiza el ETA de la nave para el 30 de noviembre de 2024 a las 12:00 horas.
- 1.10. El 29 de noviembre de 2024, el agente marítimo informó nuevamente la modificación en el ETA para el 30 de noviembre de 2024 a las 19:00 horas.
- 1.11. El 30 de noviembre de 2024, el agente marítimo confirma que la nave arribaría ese mismo día a las 19:00 horas.
- 1.12. El 30 de noviembre de 2024, a las 11:30 horas, se llevó a cabo la reunión Pre Operativa de la nave Cetus Omura, donde se confirmó que el muelle asignado para la maniobra de atraque sería el **amarradero 2-A**, con inicio de operaciones programado para el 01 de diciembre de 2024, a las 12:00 horas.

En dicha reunión Pre Operativa, se informó al agente general Transtotal Agencia Marítima S.A. (en adelante, "Transtotal"), que el atraque de la MN Cetus Omura no podía realizarse al arribo de la nave, el 30 de noviembre de 2024 a las 19:00 horas, debido a que el atraque de la MN Cetus Omura estaba condicionado a una de las siguientes situaciones:

- i. El desatraque de la MN Egret River del muelle 1-B, lo cual permitiría cumplir con el límite de sumatoria de mangas de acuerdo con el estudio de maniobras del TPMS.
 - ii. El desatraque de la MN BBC Jupiter del muelle 2-B, lo cual habilitaría la disponibilidad de un amarradero para la maniobra en dicho muelle.
- 1.13. El 30 de noviembre de 2024, a las 19:00 horas, la MN Cetus Omura arribó al puerto para realizar la operación de embarque de 15,000 TM de carbón antracita para el cliente Smyle.
 - 1.14. El 1 de diciembre de 2024 a las 00:15 horas, desatraco del amarradero 1-B la nave Egret River mencionada en el numeral 1.7.

Ante el desatraque de la referida nave del amarradero 1-B, se posibilitó el atraque de la MN Cetus Omura en el amarradero 2-A.

- 1.15. La MN Cetus Omura inició la maniobra de atraque el 1 de diciembre de 2024 a las 12:20 horas. a solicitud del agente marítimo, ya que, al no encontrarse ninguna nave en el amarradero 1-B, las condiciones operativas permitían su ingreso conforme a los lineamientos técnicos del Estudio de Maniobras del TPMS.

- 1.16. A pesar de haber completado su maniobra de atraque, la operación de embarque en la MN Cetus Omura no pudo comenzar debido a problemas identificados en las bodegas de la nave. Ello, debido a que, tras el atraque y la inspección de bodegas previa al inicio del embarque, el surveyor SGS determinó que las bodegas de la nave se encontraban sucias, lo que resultó en su rechazo para la operación de embarque.

Ante esta situación, Iturri Agente Portuario, en calidad de Agente Marítimo, y el embarcador solicitaron el desatraque de la nave para realizar los trabajos de limpieza correspondientes en bahía, a fin de garantizar que las bodegas estuvieran en condiciones óptimas para el embarque. El Terminal contaba con equipos, recursos y personal para iniciar la operación de embarque, lo cual generó una falsa nombrada de personal y de recursos en general.

- 1.17. A raíz de lo anterior, la maniobra de desatraque de la MN Cetus Omura inició el 1 de diciembre de 2024 a las 17:25 horas, con dirección a bahía para realizar la limpieza de las bodegas.
- 1.18. El 3 de diciembre de 2024, Transtotal solicitó el atraque de la MN Cetus Omura en el amarradero 2-B con equipos ShoreTension. Sin embargo, la decisión de STI en la Junta de Operaciones y en la reunión Pre Operativa, con base en lo establecido en el Reglamento de Operaciones, fue asignarle el **amarradero 2-A**.

Dicho amarradero fue asignado debido a su mejor protección ante condiciones de oleaje en comparación con el amarradero 2-B.

- 1.19. El 3 de diciembre de 2024 a las 13:00 horas, la MN Cetus Omura inició la maniobra de atraque en el amarradero 2-A.
- 1.20. El 3 de diciembre de 2024 a las 13:00 horas, arribó la MN Uni Horizon para la descarga de 31,432.92 toneladas de maíz y soya.

A dicha nave se le asignó el amarradero 1-A debido a su volumen de carga, las condiciones de oleaje y los criterios de seguridad operativa. Adicionalmente, se decidió utilizar equipos ShoreTension para garantizar la estabilidad de la nave, considerando que la operación tomaría 10 jornadas de trabajo, cada una de 8 horas.

- 1.21. El 3 de diciembre de 2024 a las 19:24 horas, Transtotal solicitó vía correo electrónico el uso de ShoreTension en el muelle 2-A debido a las condiciones de oleaje. Sin embargo, los equipos disponibles estaban asignados a la operación de la MN Uni Horizon.
- 1.22. La maniobra de atraque de la MN Uni Horizon en el amarradero 1-A comenzó el 3 de diciembre de 2024 a las 20:30 horas, utilizando ShoreTension.
- 1.23. El 3 de diciembre de 2024, Transtotal solicitó, a cuenta del armador, el servicio de carnereo con el remolcador Tortel, a petición del capitán y la tripulación de la nave MN Cetus Omura. Decisión de la cual no participó STI.

1.24. El día 9 de enero de 2025, vía correo electrónico, Transtotal formuló un reclamo (en adelante, el “Reclamo”), en el cual alega falta de calidad y oportuna prestación servicios durante las operaciones de carga de la nave MN Cetus Omura, y solicita el pago de sobrecostos en los que afirma haber incurrido, por la suma de USD 31,152.00 (Treinta y un mil ciento cincuenta y dos con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).

2. ANÁLISIS:

2.1. Transtotal sustenta su Reclamo en lo siguiente:

a) Respecto al alegado cambio de muelle 2-A al 2-B, de forma unilateral, para el primer atraque de la nave

2.1.1. Transtotal señala lo siguiente:

- i. Que el 29 de noviembre de 2024, durante la Junta de Puerto, STI les informó que la nave Cetus Omura no podría ingresar al muelle 2-A, debido a que en dicho muelle se encontraba la nave BBC Jupiter realizando operaciones de embarque de carbón; lo que ocasionaba que existieran restricciones operativas y falta de espacio en las unidades utilizadas para el embarque en ambas naves.
- ii. Que, la nave Cetus Omura arribó a la bahía de Salaverry el día 30 de diciembre de 2024 a las 19:00 horas y tuvo que permanecer fondeada en bahía a la espera de un muelle disponible, desde las 20:00 horas del 30 de noviembre de 2024 hasta las 12:00 horas del 1 de diciembre de 2024.
- iii. Que el 1 de diciembre de 2024 a las 10:30 horas STI les informó que el muelle 2-A estaría disponible para su uso a partir de las 12:00 horas. Ello, según afirma Transtotal, contradecía las instrucciones iniciales en la junta del 29 de noviembre de 2024.
- iv. Que si el muelle 2-A estuvo libre desde el 29 de noviembre de 2024, afirmación que respalda en el Port Line Up de STI del 29 de noviembre 2024, que ofrece como medio probatorio, donde -señala- se refleja la disponibilidad del muelle 2-A. Por ello, concluye que la nave Cetus Omura pudo haber ingresado al muelle sin perder dos jornadas de trabajo y sin que se generen costos no considerados.
- v. Que con correo electrónico del 1 de diciembre a las 12:03 horas, solicitó al área de Operaciones de STI que confirme el motivo del cambio de la asignación del muelle de forma unilateral, pese a que, en la Junta Pre Operativa del 30 de noviembre de 2024 se les había indicado que la nave no podía ingresar a dicho muelle por temas de seguridad.

Ante ello, señalan que la respuesta de STI se indicó que el cambio de muelle se debió a temas de logística, temas operativos con otras naves y disponibilidad de cargas cruzadas.

- vi. Que la nave Cetus Omura tuvo que permanecer en bahía a la espera de un muelle disponible, para que recién el día 1 de diciembre a las 10:30 horas STI les informara que aquella podía ingresar al muelle 2-A a las 12:00 horas del mismo día.

Ello, señalan, evidencia una contradicción de STI en relación con las restricciones mencionadas en la junta del 29 de noviembre de 2024 debido al atraque de la nave BBC Jupiter, ya que el muelle 2-A estuvo libre desde dicha fecha, y la nave nave Cetus Omura pudo haber ingresado sin perder dos jornadas de trabajo.

b) Respecto al alegado cambio de muelle 2-B al 2-A de forma unilateral para el segundo atraque de la nave

2.1.2. Transtotal señala lo siguiente:

- i. Que, durante la reunión de coordinación portuaria, STI indicó que el muelle asignado para el atraque de buques era el muelle 2-B, el cual estaba equipado con un sistema de 'Shore Tension' para ser utilizado en caso de que las condiciones del mar sean desfavorables.

Sin embargo, el 3 de diciembre de 2024 STI informo minutos antes del atraque de la nave Cetus Omura que el muelle asignado sería el muelle 2-A en lugar del muelle 2-B, lo que contradice las instrucciones iniciales.

- ii. Que, mediante comunicación electrónica del mismo 3 de diciembre de 2024, se consultó al Área de Operaciones de STI el motivo del cambio unilateral del muelle asignado, sin haber recibido respuesta.
- iii. Que se evidencian las contradicciones que tuvo STI frente a los acuerdos adoptados para las operaciones de la nave Cetus Omura, al cambiar de forma unilateral y arbitraria el muelle asignado minutos antes del segundo atraque de la nave.
- iv. Que dicho tipo de decisiones arbitrarias generaron que incurrieran en sobrecostos adicionales por la suma de USD 31,152.00 dólares, por el uso de un remolcador adicional (remolcador de carnereo), para realizar las labores de atraque desde las 22:30 hrs del 3 de diciembre hasta las 23:15 horas del 4 de diciembre de 2024; ya que, de haberles brindado acceso al muelle 2-B como se había pactado en un inicio, donde se encontraban los shoretension, no hubieran tenido que incurrir en los sobrecostos adicionales mencionados.

c) Respecto al alegado incumplimiento de acuerdos adoptados en las juntas Pre Operativas y Operativas

2.1.3. Transtotal señala lo siguiente:

- i. Que STI incumplió lo establecido en el artículo 4.1, 4.2 y 4.3 de la Norma Técnico Operativa aprobada por la RAD 059-2016-APN/DIR (en adelante, la "Norma Técnico Operativa"), al tomar la decisión, de forma unilateral y arbitraria, de cambiar el muelle asignado a la nave Cetus Omura, incumpliendo los acuerdos adoptados en la Junta Pre Operativa del 29 y 30 de noviembre de 2024, y no efectuando las comunicaciones de manera oportuna conforme la referida norma.

- ii. Que STI incumplió el artículo 5 de la Norma Técnica Operativa, respecto a la gestión y/o asignación de recursos para ejecutar operaciones de forma oportuna, en calidad y cantidad necesaria; al no asignar los recursos y equipamientos necesario para realizar las operaciones de descarga de la nave Cetus Omura, generado con ello la pérdida de dos jornadas de trabajo y sobre costos adicionales no contemplados en sus operaciones.
- iii. Que STI incumplió los artículos 6.3 y 6.4 de la Norma Técnica Operativa, respecto de la comunicación previa y oportuna a los usuarios directamente involucrados sobre los cambios de asignación de amarraderos o en la planificación de las operaciones; al tomar decisiones unilaterales y arbitrarias sobre los cambios de muelle sin respetar los acuerdos adoptados mientras se ejecutan las operaciones.

2.2. Sobre lo afirmado por Transtotal en su Reclamo, debe tenerse en cuenta lo siguiente:

a) Cuestión previa: Sobre la facultad de STI de asignar los amarraderos, sobre la base de criterios de economía, eficiencia y seguridad

2.2.1. Conforme a lo establecido en el literal c) del numeral 7.1 del Reglamento de Operaciones - Rev. 04 de STI (en adelante, el "Reglamento de Operaciones de STI"), STI planifica la asignación de amarraderos:

"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."

Asimismo, de acuerdo con el numeral 8.9 del Reglamento de Operaciones de STI, la asignación de amarraderos es realizada por STI en la Junta de Operaciones, 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:

"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."

Así, el Reglamento de Operaciones de STI establece que es responsabilidad de STI realizar la planificación de las operaciones considerando los recursos con los que cuenta el terminal portuario, lo que incluye la adopción de medidas de acuerdo a la magnitud de la operación y los recursos necesarios, así como también la asignación de amarraderos, tomando en consideración la especialización de estos, prelación de naves y las características y ubicación relativa de las áreas de almacenaje del terminal portuario.

De esa forma, conforme se encuentra previsto en el Reglamento de Operaciones de STI, es este quien asigna los amarraderos, y quien planifica e imparte las disposiciones para el desarrollo de las operaciones de carga y descarga.

b) Respecto al alegado cambio de muelle 2-A al 2-B, de forma unilateral, para el primer atraque de la nave

2.2.2. Respecto del alegado “cambio” del amarradero 2-A por el 2-B que afirma Transtotal en su Reclamo¹, debemos señalar que el mismo es inexistente y dicha afirmación no responde a la verdad. Ello se debe a que, para que se produzca un cambio, se debe dejar una cosa o situación para tomar otra², y ello no ha sucedido respecto del primer atraque de la nave Cetus Omura, pues el muelle asignado para el primer atraque de la referida nave fue, en todo momento, el muelle o amarradero 2-A.

En ningún momento se asignó a la nave Cetus Omura el amarradero 2-B, y ello se encuentra acreditado no solo con las afirmaciones de Transtotal en su Reclamo, en las que señala que STI le asignó el muelle 2-A, sino también de los medios probatorios ofrecidos por esta, como el documento de Planificación de la Nave, FORSTI-O-0022, del 1 de diciembre de 2024; en el que claramente se señala que el muelle asignado es el muelle 2-A:



FORSTI-O-0022
Rev 05

PLANIFICACIÓN DE NAVE

Nave: CETUS OMURA Agente General: TRANSTOTAL Agente Marítimo: ITURRI Armador: CETUS OMURA SHIPPING ETD. LTD Último Puerto: PUNTA LOBITOS Próximo Puerto: TBC Carga: ANTRACITA A GRANUL Operación: DIRECTA Surveyor: SGS Agente de Estiba: STI	Fecha: 1/12/2024 MUELLE ASIGNADO 2-A <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #f4a460;">Operación</th> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">Embarque</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Descarga</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #f4a460;">Calados de Ingreso</th> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">Proa</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">8.19 mts.</td> </tr> <tr> <td>Popa</td> <td style="text-align: center;">7.50 mts.</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #f4a460;">Calados de Salida</th> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">Proa</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">9.94 mts.</td> </tr> <tr> <td>Popa</td> <td style="text-align: center;">10.20 mts.</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #f4a460;">SWL (Dollards)</th> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">SP</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>TR</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </table>	Operación		Embarque	X	Descarga		Calados de Ingreso		Proa	8.19 mts.	Popa	7.50 mts.	Calados de Salida		Proa	9.94 mts.	Popa	10.20 mts.	SWL (Dollards)		SP	-	TR	-
Operación																									
Embarque	X																								
Descarga																									
Calados de Ingreso																									
Proa	8.19 mts.																								
Popa	7.50 mts.																								
Calados de Salida																									
Proa	9.94 mts.																								
Popa	10.20 mts.																								
SWL (Dollards)																									
SP	-																								
TR	-																								

ARRIVAL REPORT		
	Fecha	Hora
Arribo y Fondeo	30.11.2024	19:00 hrs
Libre Plática		
Inspección de bodegas		
Atraque	01.12.2024	12:00 hrs
Draft survey Inicial	01.12.2024	15:00 hrs
Inicio de Operación	01.12.2024	15:00 hrs
Termino de Operación	03.12.2024	23:00 hrs
Draft survey Final	04.12.2024	00:00 hrs
Desatraque	04.12.2024	01:00 hrs

¹ En el numeral 2.1 de su Reclamo Transtotal señala: “RESPECTO AL CAMBIO DE MUELLE 2A AL 2B DE FORMA UNILATERAL PARA EL PRIMER ATRAQUE DE LA NAVE”.

² Ver: <https://dle.rae.es/cambiar>.

En ese sentido, resulta claro que la alegación de que se produjo un cambio de muelle 2-A por el 2-B, debe necesariamente responder a un error en la estructuración del sustento del Reclamo de Transtotal.

2.2.3. Sin perjuicio de lo anterior, respecto de las demás alegaciones sobre este extremo, sobre las que sustenta falta de calidad en el servicio señalando que la nave Cetus Omura pudo atracar en el muelle 2-A desde el momento del arribo de dicha nave (el 30 de noviembre de 2024 a las 19:00 horas) y no perder dos jornadas de trabajo; debemos señalar que dichas alegaciones tampoco responden a la verdad.

En efecto, como es de pleno conocimiento de Transtotal y se encuentra plenamente acreditado por el correo electrónico de fecha 1 de diciembre de 2024 remitido por el Supervisor de Muelles de STI; luego de la Reunión Pre Operativa realizada el 30 de noviembre de 2024 a las 11:30 horas, se asignó a la nave Cetus Omura el **muelle 2-A**:

PRE OPERATIVA//MN CETUS OMURA

Desde Supervisor de Muelles - Salaverry <supervisormuelle@sati.com.pe>

Fecha Dom 01/12/2024 10:59 AM

Para LD Sati Seguridad <LD_Seguridad@sati.com.pe>; LD Sati Operaciones <LD_Operaciones@sati.com.pe>

CC aduanas@iturri.com.pe <aduanas@iturri.com.pe>; hmillones@iturri.com.pe <hmillones@iturri.com.pe>; edil@iturri.com.pe <edil@iturri.com.pe>; ljiturri@iturri.com.pe <ljiturri@iturri.com.pe>; g.paredes@iturri.com.pe <g.paredes@iturri.com.pe>; sandra.millones@iturri.com.pe <sandra.millones@iturri.com.pe>; ldiaz@iturri.com.pe <ldiaz@iturri.com.pe>; drodriguez@smylemineria.com <drodriguez@smylemineria.com>; jgalan@smylemineria.com <jgalan@smylemineria.com>; LD Tramarsa SVY Operations <svyoperations@tramarsa.com.pe>; Sandro Martin Palma Basile <SPalma@sati.com.pe>; Jose Luna Ramirez <jluna@sati.com.pe>

2 archivos adjuntos (294 KB)

PLANO Y SECUENCIA DE EMBARQUE.pdf; FORSTI-O-0022 ED 3 Planificacion de Naves.pdf;

Estimados,

Buen día, según lo coordinado en la reunión preoperativa:

- Arribo y fondeo: 30/1900
- Atraque: 01/1200
- Termina de operación: 03/2300
- Muelle Asignado: 2-A

Se anexa la planificación de nave, plano de estiba, secuencia de descarga y permisos de salida.

Estimados,

Buen día, según lo coordinado en la reunión preoperativa:

- Arribo y fondeo: 30/1900
- Atraque: 01/1200
- Termina de operación: 03/2300
- Muelle Asignado: 2-A

Se anexa la planificación de nave, plano de estiba, secuencia de descarga y permisos de salida.

MN CETUS OMURA				
RECALADA 1461				
NE	CARGA	KG	CLIENTE	AGENCIA
35-2024	ANTRACITA	15,000.000	SMYLE PERU S.A.C.	DESPACHOS ADUANEROS CHAVIMOCHIC S.A.C.

En caso de consultas, reclamos y/o sugerencias relacionadas a la operación deberán ser canalizadas a través de nuestro equipo Comercial:

Asimismo, como es de conocimiento de Transtotal, quien lo reconoce en los numerales 1.2 y 2.1.1 de su Reclamo; en la reunión Pre Operativa realizada el 30 de noviembre de 2024 a las 11:30 horas se le informó que, al arribo de la nave Cetus Omura, es decir, a las 19:00 horas del 30 de noviembre de 2024, la nave no podía atracar en el **muelle 2-A** (muelle que se había decidido asignarle), debido a que:

- La nave MN BBC Jupiter, que en la referida fecha y hora se encontraba realizando el embarque de 30,000 TM de carbón antracita en el amarradero 2-B; y,
- La nave MN Egret River, que en la referida fecha y hora se encontraba realizando la descarga de 36,883.68 TM de maíz y soya en el amarradero 1-B, tiene una manga de 32.26 metros.

Así, se le indicó a Transtotal que según el Estudio de Maniobras del TPMS, al cual se debe dar cumplimiento, la sumatoria de mangas entre naves atracadas en muelles contiguos no debe exceder los 59.8 metros, y que, de permitirse el atraque de la MN *Cetus Omura* en el amarradero 2-A, la suma de mangas de dicha nave (30 metros) y las de la nave MN *Egret River* (32.26 metros) sumarían un total de 62.26 metros, y se incumpliría con el lineamiento del Estudio de Maniobras:

ENTRE MUELLES	ESPACIO ENTRE MUELLES	ESPACIO MINIMO DE SEGURIDAD REQUERIDO	SUMATORIA MAXIMA DE MANGAS DE NAVES DE MAYORES DIMENSIONES	ESLORA MAXIMA DEL REMOLCADOR A USARSE EN LOS ENTREMUELLES DE SALAVERRY
1B - 2A	97 MTS	10.6 MTS	59.8 MTS	26.51 MTS

Por ello, en la referida Junta de Operaciones se indicó a Transtotal que **el momento** del atraque de la nave Cetus Omura en el amarradero asignado, 2-A, estaría condicionado a:

- El desatraque de la MN Egret River del amarradero 1-B, lo cual permitiría cumplir con el límite de sumatoria de mangas de acuerdo con el estudio de maniobras del TPMS
- El desatraque de la MN BBC Jupiter del amarradero 2-B, lo cual habilitaría la disponibilidad de amarradero para la maniobra en dicho amarradero.

2.2.4. Lo anterior también se desprende del propio correo ofrecido como medio probatorio por Transtotal, remitido por STI aquel 1 de diciembre de 2024 a las 13:35 horas, en el que claramente se señala que el amarradero dispuesto en la reunión Pre Operativa del 30 de noviembre de 2024 fue el 2-A, y que en la junta se indicó la restricción existente debido a que la sumatoria de mangas de la nave Cetus Omura y la manga de la nave MN Egret River, excederían lo permitido (es decir, el lineamiento del Estudio de Maniobras):



SALAVERRY
TERMINAL INTERNACIONAL

De: Alejandro Martin Loyola Cordova <ALoyola@sati.com.pe>

Enviado: domingo, 1 de diciembre de 2024 13:34

Para: Juan Casas (TRANSTOTAL) <jcasas@transtotalperu.com>; LD Sati Operaciones <LD_Operaciones@sati.com.pe>; Gabriela Paola Chavez Sanchez <GChavez@sati.com.pe>; Jahaira Jamilet Llorca Zavaleta <JLlorca@sati.com.pe>; Sandro Martin Palma Basile <SPalma@sati.com.pe>; Diego Alonso Mestanza Mainetto <DMestanza@sati.com.pe>; LD Sati Trafico <LD_Trafico@sati.com.pe>; LD Grupo STI <Grupo_STI@sati.com.pe>; Diego Cassinelli Montero <dcassinelli@sati.com.pe>; Jose Reyes Ruiz <JReyes@sati.com.pe>; Juan Tipacti Silva <JTipacti@sati.com.pe>; LD Sati Seguridad <LD_Seguridad@sati.com.pe>

Cc: Mercy Quesquen (TRANSTOTAL) <mquesquen@transtotalperu.com>; Juan Carlos Loyola (TRANSTOTAL) <jloyola@transtotalperu.com>; Luis Jose Iturri de Orbegoso <ljiturri@iturri.com.pe>

Asunto: RE: INGRESO DE NAVE CETUS OMURA // MUELLE 2A

Buenas tardes Juan bien, claro el puerto dispone de los amarraderos en función a las operaciones que nos toca atender las pre operativa nos sirve para poder evaluar la Logística de la operación que nos garantice cumplir la productividad y eficiencia del embarque en este caso; ajustar el ETA de la nave y la distribución final de los amarraderos previniendo la eficiencia, seguridad y cumplimiento de los clientes en disponibilidad de carga y transporte comprometido para proceder a disponer en la interna la estiba para la operación.

El amarradero 2-A estuvo dispuesto según Junta de operaciones; previniendo el retraso de la nave que descargaba maíz en el 1-B tenía como marga 32.28 sumando los 30.00 de la nave del asunto supera lo permitido en atraque entre muelles.

M1-A se trabajó con dos GM la descarga y embarque de contenedores desde las 03/10:00 am del día de hoy limitando los espacios con la operación de corrales (Operación Insegura)

Se realiza un análisis de Logística de todos los clientes en este caso el mismo transportista que trabaría en la nave del asunto esta trabajando en el embarque de carbón BBC Jupiter que fue programado para trabajar 12 jornadas se está extendiendo 16 jornadas por falta de unidades

Este evento limitaría la atención de su nave y lo proyectado en atención de las naves que están en cartera granos limpios que tienen ETA para mañana

Este punto se toco en la pre operativa.

Juan las operaciones cambian por temas operativos a cada momento y se tiene que evaluar diferentes variables para garantizar operaciones limpias y seguras para todos los usuarios y clientes

Tener en cuenta disponibilidad de cargas cruzadas

Mangas de las naves

Términos de descarga

Estimamos cumplir con lo planificado en la estiba de la nave del asunto con el soporte comprometido en la Logística dispuesta por el cliente

ALC

2.2.4. Por ese motivo, si bien el amarradero 2-A se encontraba libre al momento del arribo de la nave Cetus Omura el 30 de noviembre de 2024 a las 19:00 horas, dicha nave no podía atracar en el mismo en dicho momento, debido a que, de hacerlo, se hubiera incumplido el lineamiento del Estudio de Maniobras, como se ha señalado previamente. Y dicha restricción operativa fue comunicada oportunamente a Transtotal, en la Junta de Operaciones del 30 de noviembre de 2024 a las 11:30 horas.

2.2.5. Con base en lo señalado se colige que no solo no existe el "cambio" que Transtotal alega. Sino que no existe ninguna contradicción. Por lo tanto, el reclamo debe ser desestimado en este extremo.

c) **Respecto al alegado cambio de muelle 2-B al 2-A de forma unilateral para el segundo atraque de la nave**

2.2.6. Respecto de lo alegado por Transtotal en el sentido de que para el segundo atraque de la nave Cetus Omura STI asignó el muelle 2-B, el cual estaba equipado con un sistema de 'Shore Tension' para ser utilizado en caso de que las condiciones del mar sean desfavorables, y que minutos antes del atraque STI informó que el muelle asignado sería el 2-A y no el 2-B, contradiciendo las instrucciones iniciales; debemos señalar que lo afirmado es contrario a la verdad.

2.2.7. En efecto, como es de conocimiento de Transtotal, el 1 de diciembre de 2024 a las 12:20 horas, luego del primer atraque de la nave Cetus Omura en el muelle 2-A, se realizó una inspección a las bodegas previa al inicio del embarque, y el surveyor SGS determinó que las bodegas de la nave se encontraban sucias, lo que resultó en su rechazo para la operación de embarque. Acerca de dicha condición de las bodegas, se dejó constancia mediante el correo de fecha 1 de diciembre de 2024 a las 18:42 horas, remitido por el Supervisor de Muelles de STI:

From: **Supervisor de Muelles - Salaverry** <supervisormuelle@sati.com.pe>
To: **Diego Alonso Mestanza Mainetto** <DMestanza@sati.com.pe>; **LD Sati Trafico** <LD_Trafico@sati.com.pe>
aduanas@iturri.com.pe <aduanas@iturri.com.pe>; **hmillones@iturri.com.pe** <hmillones@iturri.com.pe>; **LD Sati Operaciones** <LD_Operaciones@sati.com.pe>; **edil@iturri.com.pe** <edil@iturri.com.pe>; **ljiturri@iturri.com.pe** <ljiturri@iturri.com.pe>; **g.paredes@iturri.com.pe** <g.paredes@iturri.com.pe>; **sandra.millones@iturri.com.pe** <sandra.millones@iturri.com.pe>; **I.diaz@iturri.com.pe** <I.diaz@iturri.com.pe>; **drodriguez@smylemineria.com** <drodriguez@smylemineria.com>; **jgalan@smylemineria.com** <jgalan@smylemineria.com>; **LD Tramarsa SVY Operations** <svyoperations@tramarsa.com.pe>; **Sandro Martin Palma Basile** <SPalma@sati.com.pe>; **LD Sati Seguridad** <LD_Seguridad@sati.com.pe>; **Jose Luna Ramirez** <jluna@sati.com.pe>; **LD Sati Proteccion** <LD_Proteccion@sati.com.pe>
CC:
Subject: MN CETUS OMURA // BODEGAS DESAPROBADAS
Date: 01.12.2024 23:41:51 (+01:00)

Estimado Diego,
Buenas tardes,

Le informo que, debido a que la inspección realizada a bordo de la nave en mención, por parte de SGS las bodegas no fueron aprobadas, la nave procederá a retirarse y fondear en la bahía. Las bodegas las cuales requieren un proceso de limpieza antes de poder iniciar con el embarque programado. Esta solicitud fue realizada por la embarcación y coordinada con el agente marítimo.

Tomar en cuenta que por parte del puerto se realizaron los recursos a tiempo como la distribución de cuadrillas(2 CUADRILLAS) y los corrales en muro.



Quedamos atentos a alguna información adicional

Saludos cordiales,

Danika Timaná I.

Supervisor de Muelles

Terminal Portuario de Salaverry - Trujillo

Cel: +51 984234625

Web: www.sti.com.pe E-mail:

supervisor@muelles@sti.com.pe

Las condiciones en que se encontraban las bodegas de la nave Cetus Omura deben destacarse, ya que, de haberse tenido la diligencia de presentar las bodegas de la nave limpias y buenas condiciones, no hubiera sido necesario invertir mayor tiempo y realizar un segundo atraque.

Ante dicha situación, Iturri Agente Portuario y el embarcador solicitaron el desatraque de la nave para realizar los trabajos de limpieza correspondientes en bahía, a fin de garantizar que las bodegas estuvieran en condiciones óptimas para el embarque. Por ese motivo, la nave desatraco del amarradero 2-A el 1 de diciembre de 2024 a las 17:25 horas, con dirección a bahía para realizar la limpieza de las bodegas.

2.2.8. Posteriormente, el 3 de diciembre de 2024, Transtotal solicitó el atraque de la nave Cetus Omura en el amarradero 2-B con equipos ShoreTension.

Sin embargo, la decisión de STI en la reunión Pre Operativa, con base en lo establecido en el Reglamento de Operaciones, fue asignarle el **amarradero 2-A**. Ello se encuentra acreditado con el correo remitido por STI el 3 de diciembre de 2024 a las 3:21 pm, así como con el documento de Planificación de la Nave, FORSTI-O-0022, del 3 de diciembre de 2024, que se muestran a continuación:



FORSTI-O-0022
Rev. 05

PLANIFICACIÓN DE NAVE

Nave: CETUS OMURA	Fecha: 3/12/2024
Agente General: TRANSTOTAL	
Agente Marítimo: ITURRI	
Armador: CETUS OMURA SHIPPING ETD. LTD	
Último Puerto: PUNTA LOBITOS	
Próximo Puerto: TBC	
Carga: ANTRACITA A GRANEL	
Operación: DIRECTA	
Surveyor: SGS	
Agente de Estiba: STI	

ARRIVAL REPORT		
	Fecha	Hora
Arribo y Fondeo	30.11.2024	19:00 hrs
Libre Plática		
Inspección de bodegas		
Atraque	03.12.2024	12:00 hrs
Draft survey Inicial	03.12.2024	15:00 hrs
Inicio de Operación	03.12.2024	15:00 hrs
Termino de Operación	05.12.2024	23:00 hrs
Draft survey Final	05.12.2024	23:00 hrs
Desatraque	06.12.2024	01:00 hrs

MUELLE ASIGNADO	
2-A	

Operación	
Embarque	X
Descarga	

Calados de Ingreso	
Proa	8.19 mts.
Popa	7.50 mts.

Calados de Salida	
Proa	9.94 mts.
Popa	10.20 mts.

SWL (Bollards)	
SP	-
TR	-

(Ver siguiente página)



SALAVERRY

TERMINAL INTERNACIONAL

Desde Supervisor de Muelles - Salaverry <supervisormuelle@sati.com.pe>

Fecha Mar 03/12/2024 2:21 PM

Para LD Sati Seguridad <LD_Seguridad@sati.com.pe>; LD Sati Operaciones <LD_Operaciones@sati.com.pe>

CC aduanas@iturri.com.pe <aduanas@iturri.com.pe>; hmillones@iturri.com.pe <hmillones@iturri.com.pe>; edil@iturri.com.pe <edil@iturri.com.pe>; ljiturri@iturri.com.pe <ljiturri@iturri.com.pe>; g.paredes@iturri.com.pe <g.paredes@iturri.com.pe>; sandra.millones@iturri.com.pe <sandra.millones@iturri.com.pe>; l.diaz@iturri.com.pe <l.diaz@iturri.com.pe>; drodriguez@smylemineria.com <drodriguez@smylemineria.com>; jgalan@smylemineria.com <jgalan@smylemineria.com>; LD Tramarsa SVY Operations <svyoperations@tramarsa.com.pe>; Sandro Martin Palma Basile <SPalma@sati.com.pe>; Jose Luna Ramirez <jluna@sati.com.pe>

2 archivos adjuntos (251 KB)

FORSTI-O-0022 ED 3 Planificación de Naves.pdf; PLANO Y SECUENCIA DE EMBARQUE.pdf;

Estimados,

Buen día, según lo coordinado en la reunión preoperativa:

- Arribo y fondeo: 30/1900
- Atraque: 03/1200
- Terminó de operación: 05/2300
- Muelle Asignado: 2-A

Se anexa la planificación de nave, plano de estiba, secuencia de descarga y permisos de salida.

MN CETUS OMURA				
RECALADA 1461				
NE	CARGA	KG	CLIENTE	AGENCIA
35-2024	ANTRACITA	15,000.000	SMYLE PERU S.A.C.	DESPACHOS ADUANEROS CHAVIMOCHIC S.A.C.

En caso de consultas, reclamos y/o sugerencias relacionadas a la operación deberán ser canalizadas a través de nuestro equipo Comercial:

Cabe precisar que, en observancia de lo establecido en el numeral 8.3.9 del Reglamento de Operaciones de STI, el amarradero 2-A fue asignado debido a su mejor protección ante condiciones de oleaje en comparación con el amarradero 2-B.

2.2.9. De esa forma, se puede advertir que no es que STI inicialmente haya asignado el amarradero 2-B para el segundo atraque de la nave Cetus Omura y luego haya decidido cambiarlo por el amarradero 2-A, como señala Transtotal de manera contraria a la verdad; sino que STI no accedió a la solicitud de asignación del amarradero 2-B que formuló Transtotal y, en ejercicio de la facultad que le conceden los numerales 7.1 y 8.3.9 del Reglamento de Operaciones de STI; asignó para tal efecto el amarradero 2-A.

2.2.10. Por otro lado, respecto a lo alegado por Transtotal respecto a que al no haberseles asignado el amarradero 2-B, equipado con ShoreTension, lo que ocasionó que tuvieran que contratar el uso de un remolcador adicional (remolcador de carnereo), para realizar las labores de atraque desde las 22:30 horas del 3 de diciembre hasta las 23:15 horas del 4 de diciembre de 2024, y que ello les generó un sobre costo de USD 31,152.00, debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- El uso del sistema de amarre dinámico ShoreTension no constituye una obligación contractual del STI, sino que, como establece el numeral 8.3.7 del Reglamento de Operaciones de STI³, su utilización dependerá, entre otros, de las condiciones de seguridad y disponibilidad; y la decisión sobre su utilización recae en el área de tráfico de STI.

³ "8.3.7. STI posee el sistema de amarre dinámico (shoretension) 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

- ii. Simultáneamente al inicio del segundo atraque de la nave Cetus Omura en el muelle 2-A, el 3 de diciembre de 2024 a las 13:00 horas, arribó la MN Uni Horizon para la descarga de 31,432.92 toneladas de maíz y soya.

A dicha nave se le asignó el amarradero 1-A debido a su volumen de carga, las condiciones de oleaje y los criterios de seguridad operativa. Adicionalmente, se decidió utilizar equipos ShoreTension para garantizar la estabilidad de la nave, considerando que la operación requeriría 10 jornadas de trabajo, cada una de 8 horas.

En ese momento, STI contaba con un único set de ShoreTension en funcionamiento, ya que el otro set de pistones se encontraba en mantenimiento.

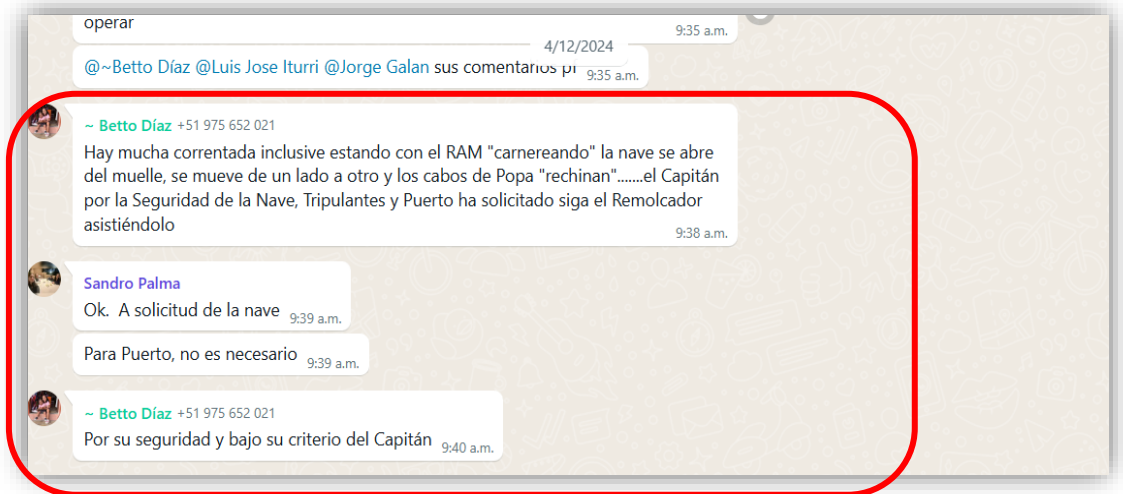
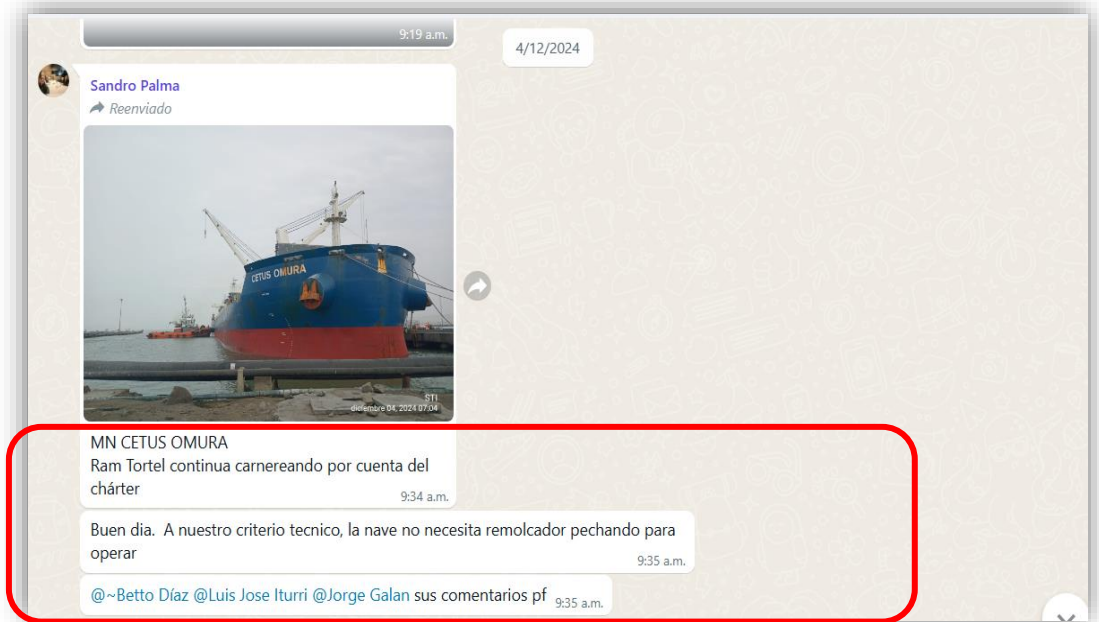
- iii. El 3 de diciembre de 2024 a las 19:24 horas, cuando Transtotal solicitó vía correo electrónico el uso de ShoreTension en el muelle 2-A debido a las condiciones de oleaje, los equipos disponibles estaban asignados a la operación de la MN Uni Horizon.

2.2.11. Asimismo, respecto a lo alegado por Transtotal respecto a tuvieron que contratar el uso de un remolcador adicional (remolcador de carnereo), para realizar las labores de atraque desde las 22:30 horas del 3 de diciembre hasta las 23:15 horas del 4 de diciembre de 2024, y que ello les generó un sobre costo de USD 31,152.00; **debemos señalar que STI no participó en dicha decisión**, pues como es de conocimiento de Transtotal, esta, por petición del capitán y la tripulación de la nave Cetus Omura, solicitó el servicio de carnereo con el remolcador Tortel.

Es más, como se acredita con las siguientes capturas del grupo de Whatsapp MN CETUS OMURA, personal de STI (Sandro Palma – Jefe de Operaciones) indicó a Iturri Agente Portuario (Betto Diaz) que, a su criterio técnico, la nave no necesitaba un remolcador de carnereo pechando para operar; siendo que el personal de Iturri Agente Portuario respondió que sí era necesario a criterio del Capitán de la nave Cetus Omura:

(Ver siguiente página)

infraestructura y las personas. 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.



Dado que STI no participó en la decisión de contratar el remolcador Tortel y que incluso indicó que a su criterio técnico este no era necesario; de ninguna forma puede atribuirse responsabilidad alguna a STI por los gastos en que se incurrió para dicha contratación.

Sin perjuicio de lo señalado en el numeral anterior y sumado a este, es importante tener en consideración que de acuerdo con el artículo 1331 del Código Civil, la prueba de los daños y perjuicios, y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inejecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso⁴. Como es claro, Transtotal no ha presentado ninguna prueba de haber incurrido en los "sobrecostos" que alega.

⁴ "Prueba de daños y perjuicios

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

2.2.12. Por las razones señaladas, el reclamo también debe ser desestimado en este extremo.

d) Respecto al alegado incumplimiento de acuerdos adoptados en las juntas Pre Operativas y Operativas

2.2.13. En relación con lo alegado por Transtotal en el sentido de haberse incumplido los artículos 4.1, 4.2 4.3, 5, 6.3 y 6.4 de la Norma Técnico Operativa, por presuntamente haber cambiado arbitrariamente la asignación de muelles para la nave Cetus Omura, sin respetar los acuerdos adoptados y sin realizar comunicaciones de manera oportuna conforme la referida norma; debemos señalar que lo referido por Transtotal en ese sentido no es correcto.

Como ampliamente hemos señalado en líneas anteriores y se encuentra probado, STI nunca “cambió” un muelle asignado por otro, como Transtotal pretende hacer ver. Conforme establece el Reglamento de Operaciones de STI, tanto para el primer como para el segundo atraque de la nave Cetus Omura, STI asignó el amarradero 2-A. En ningún momento se realizó algún cambio.

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

3. RESOLUCIÓN:

En virtud de los argumentos señalados, se declara INFUNDADO el reclamo presentado.



José Luis Luna Ramírez
Gerente de Operaciones y Comercial
Salaverry Terminal Internacional S.A.

ANEXOS

Documento adjunto	Fecha	Referencia de la Resolución
FORSTI-O-0022 - Planificación de la Nave	01/12/2024	Numeral 2.2.2
Correo remitido por Transtotal al Supervisor de Muelles de STI	01/12/2024	Numeral 2.2.3
Correo remitido por STI	01/12/2024	Numeral 2.2.4
Correo remitido por STI	01/12/2024	Numeral 2.2.7
FORSTI-O-0022 - Planificación de la Nave	03/12/2024	Numeral 2.2.8
Correo remitido por STI	03/12/2024	Numeral 2.2.8
Correo solicitando Aprobación de Nave por el cliente Smyle	04/11/2024	Numeral 1.1
Correo Aprobación de Nave por parte de STI	04/11/2024	Numeral 1.2
Correo de Anuncio de Nave por parte del Agente Marítimo Iturri	14/11/2024	Numeral 1.3
Situación Portuaria 14/11/2024	14/11/2024	Numeral 1.3
Situación Portuaria 15/11/2024	15/11/2024	Numeral 1.4
Situación Portuaria 21/11/2024	21/11/2024	Numeral 1.5
Situación Portuaria 27/11/2024	27/11/2024	Numeral 1.6
Situación Portuaria 28/11/2024	28/11/2024	Numeral 1.9
Situación Portuaria 29/11/2024	29/11/2024	Numeral 1.10
Situación Portuaria 30/11/2024	30/11/2024	Numeral 1.11
Situación Portuaria 03/12/2024	03/12/2024	Numeral 1.19
Cetus Omura Ship's Particular	-	Numeral 2.2.3
Egret River Ship's Particular	-	Numeral 2.2.3