

Carta No. **0064-2024-APMTC/CL**

Callao, 05 de marzo de 2024

Señores

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERU S.A.C.

Av. Álvarez Calderón No. 185 Of. 501

San Isidro. -

Atención : Carla Vega Mayhuay
Representante Legal

Asunto : Se expide Resolución No. 01

Expediente : **APMTC/CL/0027-2024**

Materia de reclamo : Reclamo por daños a contenedor

APM TERMINALS CALLAO S.A., ("APMTC") identificada con RUC No. 20543083888 y con domicilio en Av. Contraalmirante Raygada No. 111, distrito del Callao, en virtud a que **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERU S.A.C.** ("MSC" o la "Reclamante") ha interpuesto su reclamo dentro del plazo establecido en el artículo 2.3, y ha cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 2.4 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APM Terminals Callao S.A., pasamos a exponer lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1.1. Con fecha 13.02.2024, MSC presentó su reclamo por los supuestos daños (panel izquierdo y derecho) del contenedor TGBU7017192, durante las operaciones de embarque de la nave CAPE SOUNIO. Cabe resaltar que MSC responsabilizó a APMTC por todos los daños y pérdidas tanto de la unidad como de la carga, así como de los gastos que pudiesen generar como consecuencia del siniestro.

II. ANÁLISIS

De la revisión del reclamo interpuesto por MSC, se advierte que el objeto del mismo se refiere a la supuesta responsabilidad de APMTC respecto a los supuestos daños a los Front Bottomrail, Front Hole/Ript open, Dented in several places del contenedor TGBU7017192, durante las operaciones de embarque de la nave CAPE SOUNIO. Asimismo, responsabiliza a la Entidad Prestadora de todos los posibles daños a la carga, y a todos los gastos que se puedan generar como consecuencia del siniestro.

En ese sentido, a fin de proceder con la revisión de los argumentos de fondo del escrito de reclamo, corresponde evaluar la procedencia del mismo y verificar si este no se encuentra inmerso en alguna de las causales establecidas en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APMTC.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Determinar si la Reclamante ha acreditado fehacientemente el daño alegado, y que los mismos se deban al incumplimiento de una obligación de APMTC o a su cumplimiento parcial tardío o defectuoso.
- ii) Sobre al argumento de la Reclamante.
- iii) Respecto a las operaciones de embarque de contenedores.

2.1. Base legal aplicable a los casos de reclamos por daños alegados por la Reclamante.

A efectos de determinar si APMTC es responsable por los daños alegados por la Reclamante, resulta necesario definir la responsabilidad civil, de esta manera, el considerando quinto del Exp. No. 07585-2018-0-1801-JR-LA-84 indica:

"QUINTO: Respecto a la indemnización por daños y perjuicios. – La responsabilidad civil es una institución jurídica dentro del cual existe la obligación de indemnizar por daños causados en virtud a un incumplimiento de las obligaciones asumidas mediante una relación contractual o por el acontecimiento de un hecho ilícito o riesgo creado (fuente extracontractual), en donde su reparación deberá consistir en el establecimiento de una situación anterior o -cuando ello sea imposible- en un pago por concepto de indemnización

En ese sentido, refiriéndose a los elementos constitutivos de la responsabilidad civil el fundamento 14 de la Casación 3470-2015, Lima Norte menciona lo siguiente:

"(...) es necesario señalar por tanto que en la doctrina se han establecido cuatro elementos conformantes de la responsabilidad civil y estos son:

1) La antijuridicidad; entendida como la conducta contraria a ley o al ordenamiento jurídico;

2) El factor de atribución; que es el título por el cual se asume responsabilidad, pudiendo ser este subjetivo (por dolo o culpa) u objetivo (por realizar actividades o, ser titular de determinadas situaciones jurídicas previstas en el ordenamiento jurídico), considerándose inclusive dentro de esta subclasificación al abuso del derecho y la equidad (Cfr. ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Derecho de la Responsabilidad Civil. Primera Edición, Gaceta Jurídica Sociedad Anónima, Lima, 2002; página 80);

3) El nexo causal o relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido; y

4) *El daño, que es consecuencia de la lesión al interés protegido y puede ser patrimonial (daño emergente o lucro cesante) o extrapatrimonial (daño moral y daño a la persona).*

Respecto a la indemnización por daños y perjuicios por responsabilidad civil, el artículo 1321 del Código Civil señala:

“Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños a perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve. El resarcimiento por la inexecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inexecución.

Si la inexecución o el incumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída”.

-El subrayado es nuestro-

Por su parte, en relación a la prueba de los daños el artículo 1331 del Código Civil señala lo siguiente:

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

-El subrayado es nuestro-

Lo establecido en el Código Civil concuerda con lo dispuesto en el artículo 196 del Código Procesal Civil, que establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos:

“Artículo 196.- Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos”.

Así las cosas, uno de los requisitos exigibles para que APMTTC deba responder por los faltantes alegados por la Reclamante es que ésta, necesariamente, cumpla con acreditar la existencia del evento dañoso y que el mismo se originó a consecuencia del incumplimiento de una obligación de APMTTC o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

2.2. De los medios probatorios presentados por MSC.

A fin de acreditar el supuesto daño alegado, MSC adjuntó los siguientes medios probatorios: i) Fotografías de la descarga de la unidad en el Puerto de Antwerp, ii) Damage Report, iii) EIR de asignación de la unidad de MEDLOG; mediante los cuales

pretendería acreditar la responsabilidad de APMTC. Cabe resaltar que MSC no adjuntó medio probatorio respecto algún sobrecosto incurrido como consecuencia del daño al contenedor, ni respecto a un posible daño a la carga.

A continuación, procedemos a analizar los documentos presentados como medios probatorios:

2.2.1. Sobre las vistas fotográficas remitida por MSC.

Respecto a la vista fotográfica por MSC, debemos señalar que, si bien se aprecia el contenedor con el daño reclamado, éstas no son medio probatorio que determinen la responsabilidad de APMTC, ya que no acreditan que el daño ocurrió durante su estadía en la Terminal.

Lo señalado en el párrafo anterior, fue ratificado por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en el numeral 27 de la Resolución Final del Expediente No. 218-2018-TSC-OSITRAN, el cual señala lo siguiente:

"27.- Asimismo, si bien las fotografías adjuntadas por MEDITERRANEAN al expediente, mostrarían daños en la puerta del tablero eléctrico y display del contenedor TRLU1707422: dichos medios probatorios tampoco demuestran que los daños que se aprecian en estos hubieran sido ocasionados por personal de APM durante la prestación de sus servicios"

-El subrayado es nuestro-

En consecuencia, queda claro que las vistas fotográficas no acreditan que los daños al contenedor fueron de responsabilidad de APMTC.

Sin perjuicio de lo anterior, de acuerdo a una revisión con el Área de Operaciones de APMTC, se verifica que las imágenes adjuntas por MSC muestran un daño reciente, es decir, un daño que no pudo haberse generado en el puerto de origen (APMTC), sino en el puerto de destino (Puerto de Antwerp).

2.2.2. Respecto al Damage Report

El referido documento no acredita que el contenedor haya sido presuntamente dañado por causas imputables a APMTC; toda vez que, el literal v del artículo 1.1. del Reglamento de Operaciones de APMTC, señala lo siguiente:

"Artículo 1.- Definiciones y siglas

En el presente Reglamento, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican, de acuerdo a lo dispuesto en las normas listadas en el Capítulo V (Base Legal) del presente Reglamento, según corresponda.

1.1. Definiciones

v. Damage Report: Documento mediante el cual se describen los daños generados a la Nave, Carga, infraestructura y equipamiento de APMTC.”

En ese sentido, se entiende que el Damage Report adjunto al escrito de reclamo no es un documento que acredite la responsabilidad de APMTC; toda vez que, la Entidad Prestadora cuenta con su propio Damage Report para el reporte de daños a la carga que para el presente caso no fue emitido, debido que el daño alegado no fue generado en la entidad prestadora.

2.2.3. Sobre el Equipment Interchange Receipt (“EIR”) de asignación de la unidad de MEDLOG.

Respecto al EIR este es un documento donde se acredita la entrega del contenedor ya sea vacío o lleno al transportista a fin de realizar el transporte del mismo. En ese sentido, dicho documento no es prueba fehaciente a fin de acreditar la presunta responsabilidad de APMTC por el daño al contenedor, ya que no prueba que el daño reclamado ocurrió durante las operaciones de embarque del citado contenedor en la Terminal.

2.3. Respecto a lo prescrito en el Reglamento de Operaciones de APMTC en relación a los daños durante las operaciones en el TNM.

Es importante señalar que, de haber ocurrido el incidente durante las operaciones de embarque en el TNM, el capitán de la nave debió haber tomado conocimiento del mismo y debió actuar conforme el Art. 120 del REOP, ya que éste dispone cómo debe actuarse ante la incidencia de daños a la carga, la misma que prescribe lo siguiente:

"a) Daños a la Carga

i. Ante la ocurrencia de un Daño a la Carga, el representante señalado en el artículo 15, deberá comunicar dentro del plazo de ocho (8) horas de ocurrido el incidente al Shift Manager o al supervisor de la nave de APMTC o remitir un correo electrónico con información (imágenes o videos tomados por personas debidamente autorizadas por APMTC para tal efecto) conforme a lo siguiente:

Para contenedores

- apmtcopssseniorplanner@apmterminals.com
- apmtcopsplanning1@apmterminals.com
- apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com

Para carga general

- apmtcgplanners@apmterminals.com
- apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com

Dentro del mismo plazo se entregará el Damage Report. En caso el representante no cumpla con comunicar el referido incidente dentro del plazo señalado, APMTC declarará infundado cualquier reclamo sobre el particular.

-El subrayado es nuestro-

En ese sentido, se desprende que si el daño, objeto de reclamo, hubiera sido ocasionado en las instalaciones de APMTC, el representante de la nave debía comunicar el incidente al Shift Manager y/o supervisor de nave, o remitir un correo electrónico a las direcciones indicadas, con el objeto de que se emita un Damage Report que deje constancia del incidente, y éste sirva de medio probatorio para determinar la responsabilidad de quien corresponda. Dado que ello no ha sucedido, se evidencia que el daño no se produjo durante las operaciones de APMTC.

Cabe resaltar que, de acuerdo a los procedimientos anteriormente mencionados de haberse detectado el daño al contenedor en el TNM, éste hubiese sido advertido y reportado.

2.3 **Respecto a las operaciones de embarque de contenedores.**

MSC señaló que el presunto daño ocasionado al contenedor TGBU7017192, es un daño de estiba por las celdas guía que no suele advertirse hasta la descarga en el puerto siguiente. En ese sentido, alegan que el daño se conoció en el puerto de trasbordo de Antwerp.

Al respecto, es importante mencionar lo establecido en el Artículo 95 del Reglamento de Operaciones ("REOP") vigente al momento de los hechos, que dispone de forma expresa lo siguiente:

"Artículo 95.- (...)

La nave dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes suficientes, quienes deben coordinar con el personal operativo del Terminal Portuario las operaciones de movimientos de carga

-El subrayado es nuestro-

Lo establecido en el REOP, concuerda con lo dispuesto en el artículo 403 del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1147 que establece lo siguiente:

"Artículo 403.- Obligaciones del Capitán respecto de la carga

El Capitán tiene las siguientes obligaciones respecto a la carga:

a. Tomar las medidas de control y seguridad referentes a la estiba

de la carga, estabilidad de la nave y procedimientos para el transporte de mercancías peligrosas a fin de evitar averías a la carga, nave o a terceros y prevenir la contaminación.

- b. Dar cumplimiento a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional aplicables al Estado peruano referentes a la contaminación acuática.
- c. **Disponer en todo momento que los oficiales y tripulantes de guardia vigilen cuidadosamente la estiba y desestiba de la carga.**
- d. Impedir que se embarquen mercancías peligrosas sin tomar las precauciones recomendadas para su envase, manejo y segregación.
(...)"

-El subrayado es nuestro-

En ese sentido, queda establecido que la nave se encuentra en la obligación de tener personal suficiente para realizar las coordinaciones de embarque y descarga, es decir, personal responsable de las operaciones, el mismo que ante un caso de daños deberá dejar constancia de ello, a fin de poder acreditar con posterioridad la responsabilidad de dicho daño.

Asimismo, ratificamos que de haberse producido el daño en las instalaciones de APMTTC, el capitán de la nave debió haber tomado conocimiento del mismo, ya que, de acuerdo a las obligaciones del capitán de la nave establecidas en el Código de Comercio, se dispone que éste deberá vigilar cuidadosamente la estiba de la carga mientras se recibe a bordo, conforme el siguiente artículo:

"Artículo 625.- Obligaciones del capitán

Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen: (...)

5) **Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe a bordo la carga y vigilar cuidadosamente su estiba;** no consentir que se embarque ninguna mercancía o materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen o peso, dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorables en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero."

-El subrayado es nuestro-

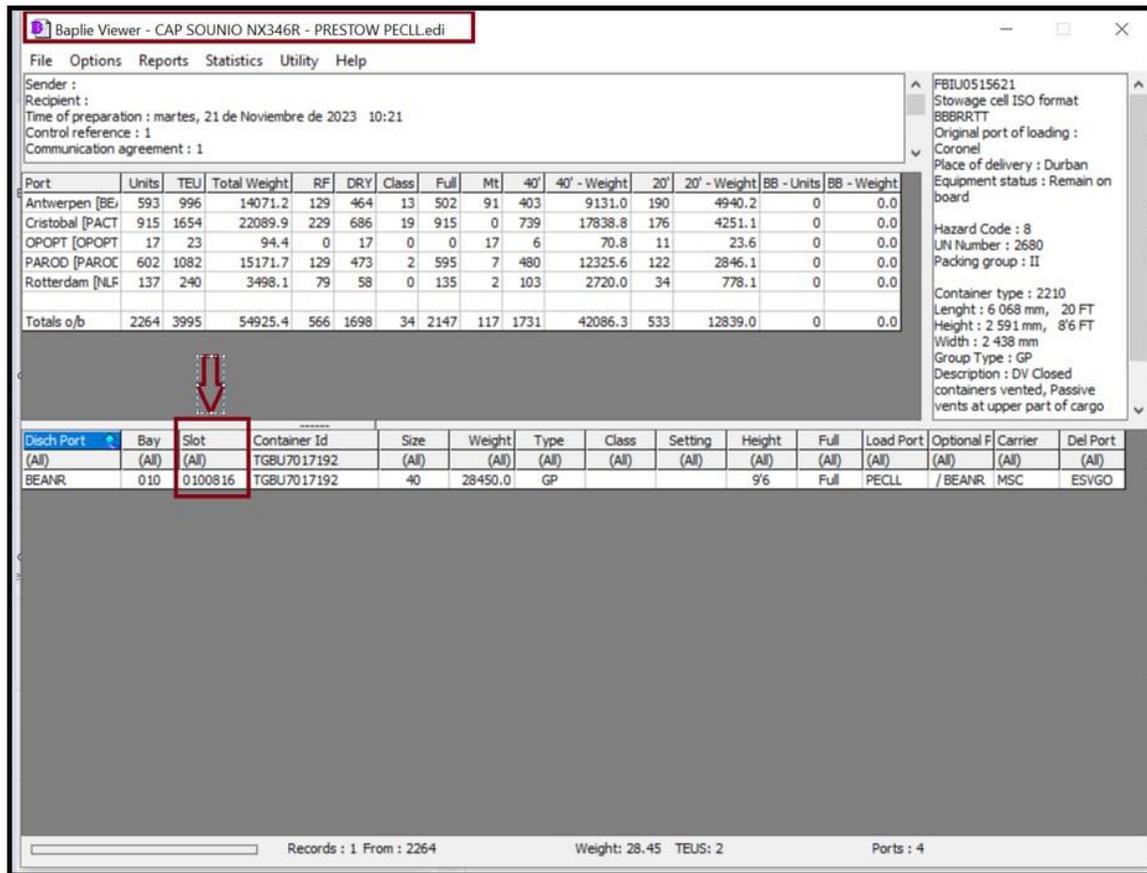
En consecuencia, siendo el capitán el encargado de verificar que se realice la estiba correctamente, entendiendo la estiba como "el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle, patio o medio de transporte", la ocurrencia de un supuesto incidente al momento del embarque necesariamente debió ser conocido

o informado al capitán de la nave.

Ahora bien, la Reclamante agrega que presuntamente el contenedor TGBU7017192 no se posicionó correctamente en las celdas guía del bay pertinente, debido a las malas manipulaciones del personal de APMTc.

Al respecto, es preciso indicar que la unidad permaneció en la posición inicial de estiba aprobada por la nave, como se observa:

PLANIFICACIÓN INICIAL



Baplie Viewer - CAP SOUNIO NX346R - PRESTOW PECLL.edi

File Options Reports Statistics Utility Help

Sender :
 Recipient :
 Time of preparation : martes, 21 de Noviembre de 2023 10:21
 Control reference : 1
 Communication agreement : 1

Port	Units	TEU	Total Weight	RF	DRY	Class	Full	Mt	40'	40' - Weight	20'	20' - Weight	BB - Units	BB - Weight
Antwerpen [BE]	593	996	14071.2	129	464	13	502	91	403	9131.0	190	4940.2	0	0.0
Cristobal [PACT]	915	1654	22089.9	229	686	19	915	0	739	17838.8	176	4251.1	0	0.0
OPOPT [OPOPT]	17	23	94.4	0	17	0	0	17	6	70.8	11	23.6	0	0.0
PAROD [PAROC]	602	1082	15171.7	129	473	2	595	7	480	12325.6	122	2846.1	0	0.0
Rotterdam [NLF]	137	240	3498.1	79	58	0	135	2	103	2720.0	34	778.1	0	0.0
Totals o/b	2264	3995	54925.4	566	1698	34	2147	117	1731	42086.3	533	12839.0	0	0.0

FBTU0515621
 Stowage cell ISO format
 888RRTT
 Original port of loading :
 Coronel
 Place of delivery : Durban
 Equipment status : Remain on board
 Hazard Code : 8
 UN Number : 2680
 Packing group : II
 Container type : 2210
 Length : 6 068 mm, 20 FT
 Height : 2 591 mm, 8'6 FT
 Width : 2 438 mm
 Group Type : GP
 Description : DV Closed
 containers vented, Passive
 vents at upper part of cargo

Disch Port	Bay	Slot	Container Id	Size	Weight	Type	Class	Setting	Height	Full	Load Port	Optional F	Carrier	Del Port	
(All)	(All)	(All)	TGBU7017192	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	
BEANR	010	0100816	TGBU7017192	40	28450.0	GP			9'6	Full	PECLL	/	BEANR	MSC	ESVGO

Records : 1 From : 2264 Weight: 28.45 TEUS: 2 Ports : 4

PLANIFICACIÓN FINAL

Baplie Viewer - CAPE SOUNIO - FINAL PLAN.edi

File Options Reports Statistics Utility Help

Sender :
 Recipient :
 Time of preparation : miércoles, 22 de Noviembre de 2023 02:12
 Control reference : 1
 Communication agreement : 1

Port	Units	TEU	Total Weight	RF	DRY	Class	Full	Mt	40'	40' - Weight	20'	20' - Weight	BB - Units	BB - Weight
Antwerpen [BE]	593	996	14071.2	129	464	13	502	91	403	9131.0	190	4940.2	0	0.0
Cristobal [PACT]	914	1652	22061.2	229	685	19	914	0	738	17810.1	176	4251.1	0	0.0
OPOPT [OPOPT]	17	23	94.4	0	17	0	0	17	6	70.8	11	23.6	0	0.0
PAROD [PAROC]	600	1079	15122.4	128	472	2	593	7	479	12298.7	121	2823.8	0	0.0
Rotterdam [NLF]	137	240	3503.4	79	58	0	135	2	103	2725.4	34	778.1	0	0.0
Totals o/b	2261	3990	54852.7	565	1696	34	2144	117	1729	42036.0	532	12816.7	0	0.0

FBUI0515621
 Stowage cell ISO format
 BBBRRTT
 Original port of loading :
 Coronel
 Place of delivery : Durban
 Equipment status : Remain on board
 Hazard Code : 8
 UN Number : 2680
 Packing group : II
 Container type : 2210
 Length : 6 068 mm, 20 FT
 Height : 2 591 mm, 8'6 FT
 Width : 2 438 mm
 Group Type : GP
 Description : DV Closed containers vented, Passive vents at upper part of cargo

Disch Port	Bay	Slot	Container Id	Size	Weight	Type	Class	Setting	Height	Full	Load Port	Optional F	Carrier	Del Port	
(All)	(All)	(All)	TGBU7017192	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	
BEANR	010	0100816	TGBU7017192	40	28450.0	GP			9'6	Full	PECLL	/	BEANR	MSC	ESVGO

Records : 1 From : 2261 Weight: 28.45 TEUS: 2 Ports : 4

Adicionalmente, dicha información fue confirmada vía correo electrónico por personal de APMTC, como se observa,

From: Raul Michael Berrocal Toro
Sent: miércoles, 22 de noviembre de 2023 14:23
To: pedro.moncada@msc.com; charterers.capesounio@skyfile.com; Leslie Lizbeth Bancayan CH001-AMEPLANNING@msc.com; PE087-Operations@msc.com;
Cc: roberto.meza@msc.com; PE087-Impodocmsc@msc.com; carolina.tovar@msc.com; alejandro.mora@msc.com; andres.mora@msc.com; hernan.salazar@msc.com; sara.tapia@msc.com; cristina.mendoza@msc.com; +D SPC PTY Supervisors; SPCPECLL; +D APMT Callao Planners; +D APMT Callao VESSEL PLANNER; +D APMT Callao SENIOR PLANNER; Cap San Sounio
Subject: RE: Load plan Cape Sounio NX 346 R CLL @ Stowage instructions next call to Callao.- FINAL PLAN
Attachments: CAPE SOUNIO - FINAL SCAN.pdf; CAPE SOUNIO - FINAL PLAN.edi; CAPE SOUNIO - RESTOW LIST.pdf

Dear Pedro / Master,
 Good day

Attached is the final plan.

Load moves: 665 conts (Reefers: 168 / OOG: NIL / DG: 11 / Full: 572 / Empty: 93)

Restow moves: 01 conts (Reefer with malfunction repaired)

Remarks:

Cancelled Units:

Unit Nbr	Type ISO	Position	Category	T-State	Frght Kind	POD	Line Op
MSMU4013743	45G1	Y-CLL-AF02E1	Export	Yard	FCL	CTB	MSC
MEDU9860881	45R1	Y-CLL-3J1404.2	Export	Yard	FCL	ROD	MSC
SEGU3983735	22G1	T-GEN_TRUCK	Export	Inbound	FCL	ROD	MSC

Dear Pedro, as discussed by phone, we proceed to move 20 reefer units (POD: CTB) from Bay 14 to Bay 50.

Please confirm if all is in good order, thanks in advance.

Best regards,



Raúl Berrocal
 APMTTC Planning Team
 APM Terminals Callao
 Av. Contralmirante Raygada Nro. 111
 Callao, Perú
 Central: +51 1 2008800 Direct 8985



En ese sentido, se verifica que el capitán de la nave no informó la presunta mala posición del contenedor en las celdas guías, queda demostrado que APMTTC no es responsable del presunto daño alegado por MSC.

Adicionalmente, el numeral 36 de la Resolución Final del Expediente No. 012-2017-TSC-OSITRAN, señala lo siguiente:

"Sobre el particular, si bien MEDITERRANEAN manifiesta que no resulta posible detectar ello hasta su arribo al Puerto de destino, cabe señalar que no podría alegar su imposibilidad de tomar conocimiento de lo sucedido en el momento en que se realizaban las operaciones de embarque en la en la nave, pues como señala el Reglamento de Operaciones de APM, las referidas operaciones y los movimientos de la carga, son efectuados en presencia del oficial de guardia y de la cantidad suficiente de tripulantes que la nave debe de disponer para la custodia y coordinación de operaciones durante todo el tiempo en el cual se preste el servicio"

Por tanto, al haberse demostrado que los daños reclamados no son imputables a APMTTC, no amerita resarcimiento alguno y corresponde declarar el reclamo INFUNDADO.

Sin perjuicio de ello, en caso de que la Reclamante considere que la presente Resolución viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, podrá interponer contra la misma los medios impugnatorios descritos en el Capítulo III, numerales 3.1.1 y 3.1.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTTC¹.

III. RESOLUCIÓN

En virtud de los argumentos señalados en la presente Resolución, se declara **INFUNDADO** el reclamo presentado por **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERU S.A.C.** visto en el **Expediente APMTTC/CL/0027-2024**.

¹ **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios**

"3.1.1 Recurso de Reconsideración

Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A. procede la interposición de recurso de reconsideración dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución. La sustentación de este requisito se hará con la presentación de nueva prueba. Este recurso es opcional por lo que su no interposición no impide la presentación del recurso de apelación. APM TERMINALS CALLAO S.A. se pronunciará en el plazo de veinte (20) días siguientes desde su admisión a trámite. Vencido dicho plazo, y de no existir acto resolutivo se aplicará el silencio administrativo positivo.

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."



Sofía Balbi

Gerente Comercial y de Experiencia del Cliente
APM Terminals Callao S.A.