

Carta No. 0185-2024-APMTC/CL

Callao, 09 de abril de 2024

Señores

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERU S.A.C.**

Av. Álvarez Calderón No. 185 Of. 501

San Isidro. -

<b>Atención</b>	: Carla Vega Mayhuay Representante Legal
<b>Asunto</b>	: Se expide Resolución No. 02
<b>Expediente</b>	: <b>APMTC/CL/0027-2024</b>
<b>Materia de reclamo</b>	: 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 cumplido con presentar el recurso de reconsideración dentro del plazo establecido en el artículo 3.1.1 y con los requisitos establecidos en el artículo 3.2 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 21.11.2023, el contenedor TGBU7017192 ingresó al TNM a fin de ser embarcado en la nave CAPE SOUNIO, con MFTO. 2023-02888.
- 1.2. Con fecha 22.11.2023, el contenedor TGBU7017192 fue embarcado en la nave CAPE SOUNIO, con MFTO. 2023-02888, cuya fecha de zarpe estaba programada para el mismo día.
- 1.3. Con fecha 13.02.2024, MSC presentó su reclamo por los supuestos daños a *los Front Bottomrail, Front Hole/Ript open, Dented in several places* (Riel inferior delantero, Agujero delantero/desgarro abierto, Abollado en varios lugares) 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.
- 1.4. Con fecha 05.03.2024, APMTC emitió la Resolución No. 01, recibida por la Reclamante el mismo día, declarando INFUNDADO el reclamo presentado por la Reclamante.
- 1.5. Con fecha 12.03.2024, MSC presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución No 01, solicitando la revisión de la resolución de primera instancia adjuntando como nueva prueba las imágenes OCR del ingreso del contenedor TGBU7017192 a la instalación portuaria, argumentando la responsabilidad de

APMTC ya que, presuntamente la unidad arribó al puerto de destino con los daños referidos.

## **II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN Y ANÁLISIS**

De la revisión del recurso impugnatorio de 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* (Riel inferior delantero, Agujero delantero/desgarro abierto, Abollado en varios lugares) del contenedor TGBU7017192, durante las operaciones de embarque de la nave CAPE SOUNIO.

Asimismo, responsabilizó 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.

La Reclamante adjuntó en calidad de prueba nueva el siguiente documento:

1. Imágenes del reconocimiento óptico de caracteres "OCR" de la balanza de ingreso de la unidad TGBU7017192.

En ese sentido, a fin de proceder con la revisión de los argumentos de fondo del escrito de recurso de reconsideración resulta necesario:

- i. Evaluar la procedencia del mismo y verificar si no se encuentra inmerso en alguna de las causales establecidas en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APMTC.
- ii. 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.
- iii. Sobre al argumento de la Reclamante.
- iv. Respecto a las operaciones de embarque de contenedores.

### **2.1. De la procedencia del recurso impugnatorio**

Respecto a los recursos impugnatorios del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTC, en el Capítulo III, numeral 3.1, prescribe lo siguiente:

#### ***CAPITULO III - Medios Impugnatorios***

*3.1 Recursos En el caso que los USUARIOS consideren que las resoluciones emitidas por APM TERMINALS CALLAO S.A. violan, desconocen o lesionan un derecho o interés legítimo, podrán interponer contra las mismas los Recursos de Reconsideración y Apelación.*

Ahora bien, respecto a los recursos de reconsideración, el citado Reglamento señala lo siguiente:

#### **2.1.1 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 resolutorio se aplicará el silencio administrativo positivo.*

*- El énfasis y subrayado es nuestro -*

En ese orden de ideas, el propio Reglamento establece los requisitos de admisibilidad y procedencia de los medios impugnatorio que pueden formular los Usuarios, los cuales se encuentran prescritos en el numeral 3.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTTC, como se menciona a continuación:

**"3.2. Requisitos de Admisibilidad y Procedencia de los medios impugnatorios. -**

*Es requisito de admisibilidad de los medios impugnatorios su interposición dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución materia de impugnación. Son requisitos de procedencia de los medios impugnatorios los siguientes:*

- a) Que se interpongan contra la decisión en primera de instancia referida a los supuestos considerados en el numeral 1.5.3 del presente Reglamento, contra los actos a que se refiere el numeral 206.2 del artículo 206 de la LPAG; esto es, los actos definitivos que ponen fin a la instancia y los actos de trámite que determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión.*
- b) Que se dirijan al órgano competente para concederlas o denegarlas, según lo previsto en los artículos precedentes.*
- c) Que se recaude nueva prueba en el caso del recurso de reconsideración.*
- d) Que se fundamente debidamente.*

*- El subrayado es nuestro-*

*La ausencia de alguno de los requisitos de admisibilidad o de procedencia dará lugar a que se declare la inadmisibilidad o improcedencia del medio impugnatorio interpuesto, según corresponda."*

*-El subrayado es nuestro-*

Es importante mencionar que el artículo 219 de la Ley del Procedimiento Administrativo General ("LPAG") prescribe lo siguiente:

**"Artículo 219.- Recurso de reconsideración**

*El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es*

*opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación”.*

En el presente caso se observa que, MSC interpuso su recurso de reconsideración dentro de los plazos establecidos. Asimismo, adjuntó la prueba nueva que se describe en el siguiente párrafo; por lo que el recurso de reconsideración es admisible.

## **2.2. Respecto al nuevo medio probatorio remitido por la Reclamante**





La Reclamante adjunta como prueba nueva: las imágenes OCR remitidas por APMTTC el día 06.03.2024, imágenes del ingreso del contenedor TGBU7017192. Mediante estas imágenes la Reclamante pretende acreditar que el contenedor ingresó sin daños a la terminal.

Al respecto, es importante señalar que el fin del sistema OCR es captar información relevante del contenedor, tales como número de contenedor, tara de contenedor, ubicación de precinto, etc. Por tanto, el fin de dichas imágenes no es acreditar o deslindar responsabilidad por daños a la estructura del contenedor.

En ese sentido, debemos enfatizar que ningún medio probatorio nuevo ni previamente presentado por MSC acreditan que el daño alegado se haya producido al momento del embarque del contenedor TGBU7017192 o durante su estadía en la instalación portuaria.






Sin perjuicio de lo anterior, mediante correo electrónico, APMTTC remitió imágenes a la Reclamante del ingreso de su contenedor a las instalaciones portuarias.

RE: Solicitud Imagenes Unidad **TGBU7017192**

 contenedores.clientes@apmterminals.com  
To  fernando.quevedo@msc.com  
Cc  Sandra Janireth De la cruz Chavieri;  pe087-legal@msc.com

Retention Policy RP Email 3 Year - Default Maersk Policy (3 years) Expires 7/03/2027

**CX EX**

 859 KB	 51 KB
 1058807_CarLeftUpper.jpg 85 KB	 1058807_Left1.jpg 1003 KB
 1058807_ContRightUpper_f.jpg 52 KB	

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Estimado Fernando,  
Buenas tardes, un gusto saludarlo.

Se adjunta fotos del Gate in de la unidad **TGBU7017192**.

Saludos cordiales.

GERALDINE ROMAN  
Customer Experience Agent Containers  
+51 (01) 200 8839 / +51 (01) 200 8888  
APM Terminals Callao  
Av. Contralmirante Raygada No. 111, Callao, Peru



De las imágenes previas se verifica las condiciones en las cuáles ingresó el contenedor al TNM. Mas no acredita, que el referido contenedor hubiese sufrido daños durante las operaciones de embarque.

### **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*

- [apmtcopssenioplanner@apmterminals.com](mailto:apmtcopssenioplanner@apmterminals.com)
- [apmtcopsplanning1@apmterminals.com](mailto:apmtcopsplanning1@apmterminals.com)
- [apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com](mailto:apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com)

*Para carga general*

- [apmtcgcpplanners@apmterminals.com](mailto:apmtcgcpplanners@apmterminals.com)
- [apmtcopsshiftmanager@apmterminals.com](mailto: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 con los procedimientos anteriormente mencionados de haberse detectado el daño al contenedor en el TNM, éste hubiese sido advertido y reportado.

### **2.4. 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 Manzanillo

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 APMT.

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 PECLLed

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

FBIU0515621  
 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 : 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

FBIU0515621  
 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)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	(All)	
BEANR	010	0100816	TGBU7017192	40	28450.0	GP	(All)	(All)	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  
**Cc:** CH001-AMEPLANNING@msc.com; PE087-Operations@msc.com; 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  
 APMT Planning Team  
 APM Terminals Callao  
 Av. Contralmirante Raygada Nro. 111  
 Callao, Perú  
 Central: +51 1 2008800 Direct 8985



Lifting Global Trade  
[www.apmterminalscallao.com.pe](http://www.apmterminalscallao.com.pe)

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

En ese orden de ideas, el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN numeral 36 de la Resolución Final del Expediente No. 012-2017-TSC-OSITRAN, prescribe 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 la unidad TGBU7017192 ingresó a nuestras instalaciones sin daños y se embarcó en las mismas condiciones, ya que, de haber sido diferente, el capitán de la nave habría advertido bajo los mecanismos descritos líneas arriba el supuesto daño generado por APMTTC, es evidente que dichas acciones que no se realizaron debido que el contenedor fue embarcado en correctas condiciones en la nave CAPE SOUNIO.

Así las cosas, los daños reclamados no son imputables a APMTTC, no amerita resarcimiento alguno y corresponde declarar el reclamo INFUNDADO el recurso impugnatorio.

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, numeral 3.1.2 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTTC<sup>1</sup>.

### **III. RESOLUCIÓN**

Por lo antes expuesto, se declara **INFUNDADO** el recurso de reconsideración presentada por **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERU S.A.C.** visto en el **Expediente APMTTC/CL/0027-2024**



**Sofía Balbi**

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

<sup>1</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios

”

#### **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.”*