

Carta No. 0068-2024-APMTC/CL

Callao, 1 de febrero de 2023

Señores

AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.

Av. Sáenz Peña No. 1426, Bellavista.

Callao. -

Atención : Miguel Ángel Bravo Carranza
Representante Legal.
Asunto : Se emite Resolución No. 01
Referencia : Reclamo por cobro de uso de área operativa.
Expediente : **APMTC/CL/0212-2023**

APM TERMINALS CALLAO S.A ("APMTC") identificada con R.U.C. No. 20543083888, con domicilio en Av. Contralmirante Raygada No. 111, Distrito del Callao, en virtud a que **AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A.** ("TRANSOCEANIC" o la "Reclamante") ha cumplido con presentar su reclamo dentro del plazo establecido en el artículo 2.3 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de APMTC y con los requisitos establecidos en el artículo 2.4 del referido Reglamento, exponemos lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Con fecha 27.10.2023, atracó la nave CHATAM ISLAND de Mfto. 2023-02558 en el Terminal Norte Multipropósito ("TNM"), a fin de realizar operaciones de descarga de carga fraccionada.
- 1.2. Con fecha 18.12.2023, APMTC emitió once (10) facturas electrónicas por el concepto de Uso de Área Operativa Carga Fraccionada como se describen a continuación.

	Factura	BL	Importe
1	F004-00181897	CHIA3TJCAL15	1,759.50
2	F004-00181898	CHIA3CHCAL07	8,847.80
3	F004-00181899	CHIA3CHCAL02	14,252.22
4	F004-00181900	CHIA3TJCAL17	826.83
5	F004-00181902	CHIA3TJCAL37/38	9,760.54
6	F004-00181903	CHIA3TJCAL04	11,772.84
7	F004-00181904	CHIA3TJCAL05	2,964.00
8	F004-00181905	CHIA3CHCAL03	12,335.31
9	F004-00181906	CHIA3TJCAL02	2,709.96
10	F004-00181907	CHIA3TJCAL18	1,017.96

- 1.3. Con fecha 20.12.2023, TRANSOCEANIC presentó un reclamo formal ante APMTC mediante el cual manifestó su disconformidad respecto a la emisión de referida factura debido a que la generación de esta se debió a: (i) presuntas demoras en el ingreso de unidades (espera de UU.TT en la Av. Manco Cápac), (ii) Demora en el ingreso de unidades en antepuerto, (iii) Demora en la atención de unidades dentro del Puerto, (iv) Presunta falta de maquinaria, (v) Presunta falta de personal, (vi) Cantidad de naves recibidas al mismo tiempo, (vii) No asignación de carriles durante 3 jornadas.
- 1.4. Con fecha 02.01.2024, APMTC emitió la Carta No. 0533-2023-APMTC/CL, recibida por la Reclamante el mismo día, mediante la cual manifestó que, siendo los hechos materia del reclamo de alta complejidad, procedía a ampliar el plazo de emisión de la respuesta al reclamo, al amparo del artículo 2.12 del Capítulo II del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APMTC.

II. ANÁLISIS

De la revisión del reclamo interpuesto por TRANSOCEANIC, podemos advertir que el objeto de este se refiere a la disconformidad por la emisión de diez (10) facturas electrónicas por concepto de Uso de Área Operativa de Importación de Carga Fraccionada.

A fin de resolver el referido reclamo resulta necesario:

- i) Describir los supuestos de hecho por los cuales se cobra el servicio.
- ii) Verificar que el servicio ha sido debidamente cobrado en el caso concreto.
- iii) Analizar los argumentos y pruebas de la Reclamante.

2.1 De los supuestos de hecho por los cuales se cobra el servicio de uso de área operativa de importación.

En relación al cómputo de los días comprendidos dentro del periodo de libre uso de área operativa aplicable a la carga fraccionada, el artículo 7.1.2.3.1 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APMTC establece lo siguiente:

“7.1.2.3.1 Uso de Área Operativa - todos los tráficos (Numeral 2.3.1 del Tarifario)

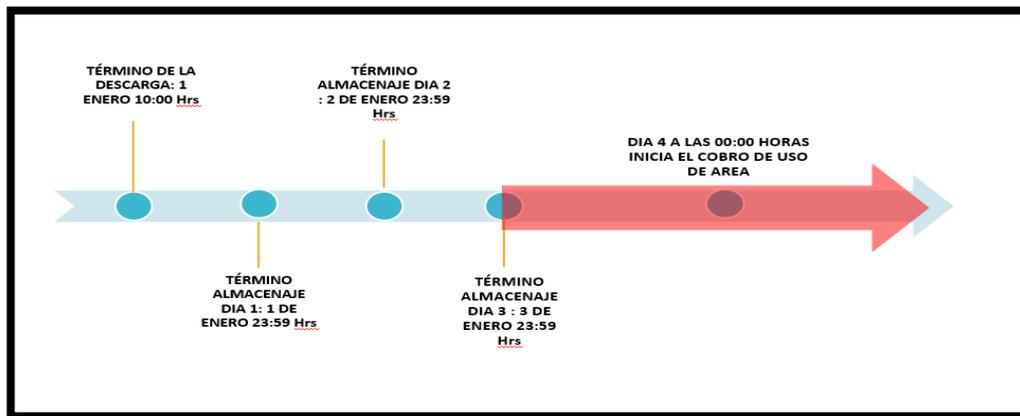
Este servicio consiste en el uso del área operativa para carga fraccionada de todos los tráficos, el cual, desde el día uno (01) al día tres (03) calendario es libre de ser facturado por encontrarse incluido en el Servicio Estándar.

El servicio correspondiente desde el día cuatro (04) al día diez (10) calendario será facturado por todo el periodo o fracción del periodo.

El servicio correspondiente al día once (11) hacia adelante será facturado por día o fracción de día por tonelada.

El período de almacenamiento del día cuatro (04) hacia adelante no se encuentra regulado. El precio de este servicio será cobrado al dueño o consignatario de la carga”.

Así, el precio a cobrar por la prestación del servicio de Uso de Área Operativa para carga fraccionada será aplicable a partir del cuarto día computado desde el término de la descarga de la nave.



Como puede advertirse, si la nave terminarse la descarga el 01 de enero de 2023 a las 10:00 horas, el primer día de almacenamiento libre terminaría a las 23:59 horas del mismo día. El segundo día de almacenamiento se iniciaría a las 00:01 horas del día 02 de enero de 2023 y terminaría a las 23:59 horas del mismo día. El tercer día de almacenamiento se iniciaría el 03 de enero de 2023 a las 00:00 horas y finalizaría a las 23:59 horas del mismo día. Es recién a partir del cuarto día (04 de enero de 2023 a las 00:00 horas) que APMTTC empezaría a cobrar por el servicio de uso de área operativa para carga fraccionada.

Ahora bien, en relación a la unidad de tiempo, el numeral 3.3.3 del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APMTTC señala lo siguiente:

"3.3 Criterios de Aplicación de las Tarifas y Precios

Para establecer las Tarifas y Precios que serán cobrados por APM TERMINALS CALLAO S.A se considerarán, entre otros, los siguientes criterios: (...)

3.3.3 Fracción de Unidades de Tiempo

- *De día: Toda fracción de día se considera como día completo.*
- *De hora: Toda fracción de hora se considera como hora completa."*

En ese sentido, en caso la carga de un usuario permanezca unas horas en el TNM o todo un día completo (24 horas), APMTTC tendrá la potestad de cobrar el monto

aplicable a la permanencia de la referida carga en las instalaciones del TNM, siempre que la estancia de la misma exceda el periodo de libre almacenaje comprendido dentro del servicio estándar.

Lo expuesto ha sido recogido en reiteradas oportunidades por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, quien en la Resolución Final correspondiente a los expedientes No. 027-2015-TSC-OSITRAN, 043-2015-TSC-OSITRAN y 053-2015-TSC-OSITRAN señaló lo siguiente:

*"31.-(...) este Tribunal considera, que el periodo de libre almacenamiento de carga fraccionada **empieza a computarse desde el momento en que se ha realizado la descarga total de las mercancías de los usuarios o desde que ésta ha ingresado al patio del Terminal Portuario (siendo este el día 1, culminando dicho periodo al tercer día a las 23:59 horas)**, lo que quiere decir que **APM tiene derecho a facturar los servicios que presta por uso de área operativa en el Terminal Portuario desde las 00:01 horas del día siguiente.***

32.-Asimismo, es importante recalcar que si bien el día calendario comienza a las 00:00 horas y termina a las 24:00 horas, para efectos del cómputo establecido en el contrato de concesión, el hecho de que una actividad finalice dentro del rango de las referidas 24 horas (por ejemplo que las operaciones de descarga culminen a las 22:00 horas del día), no significa que se esté incumpliendo con los plazos de libre almacenamiento, ya que dicho cómputo se realiza por el día completo independientemente si se inicia en una fracción de aquel.

En tal sentido, queda claro que el primer día de almacenamiento se computa desde la hora en que se culminan las operaciones de descarga o desde que la carga ingrese al patio del Terminal Portuario hasta las 24:00 horas de ese mismo día, puesto que al margen del momento en que inicie el periodo de libre almacenamiento, este se computa por días y no por horas."

-El subrayado es nuestro-

Por ende, es claro que el inicio del cobro de uso de área operativa en el caso de carga fraccionada se aplica desde el cuarto día calendario conforme al cómputo indicado en líneas precedentes.

2.2 **Respecto a la verificación del cobro de la factura reclamada.**

Respecto al cobro de las facturas electrónicas materia de reclamo, debemos señalar que de acuerdo con el Reporte Final de Operaciones ("SOF") de la nave CHATAM ISLAND, la fecha del término de la descarga fue el día 08.11.2023 a las 03:53 horas, por lo cual el tiempo libre de Uso de Área Operativa de Carga Fraccionada debe

calcularse de la siguiente manera:

Nave	Término de la descarga	Término del Plazo de Libre Almacenamiento (3 Días)	Inicio del cobro
CHATAM ISLAND	08.11.2023 a las 03:53 horas	10.11.2023 23:59 horas.	Desde el día 11.11.2023 a las 00:00 horas.

En este sentido, toda la carga retirada posteriormente al 11.11.2023 a las 00:00 horas estará afectada al cobro de Uso de Área Operativa – Importación de Carga Fraccionada.

F004-181897:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3TJCAL15, se verificó que 57.35 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Nro. de Camión	Nro. Tiquete de Puerta	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL15	31.42	11	Gate Out	AHK892	2310236274	2023-11-04 18:23
CHIA3TJCAL15	32.4	11	Gate Out	F5Z717	2310236310	2023-11-04 19:47
CHIA3TJCAL15	31.16	11	Gate Out	B3Z866	2310236342	2023-11-04 20:29
CHIA3TJCAL15	33.22	11	Gate Out	BTQ734	2310236356	2023-11-04 21:26
CHIA3TJCAL15	33.51	11	Gate Out	C6L795	2310242405	2023-11-11 18:39
CHIA3TJCAL15	23.84	8	Gate Out	AHK892	2310242453	2023-11-11 19:22

Es importante mencionar que, en este BL la Reclamante inició el retiro de su carga el día 04.11.2023 y concluyó el día 11.11.2023, a pesar de tener su carga lista desde el 01.11.2023, como se observa;

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL15	11.688	4	Discharging	2023-11-01 00:00
CHIA3TJCAL15	20.454	7	Discharging	2023-11-01 01:00
CHIA3TJCAL15	11.688	4	Discharging	2023-11-01 02:00
CHIA3TJCAL15	11.688	4	Discharging	2023-11-01 03:00
CHIA3TJCAL15	17.532	6	Discharging	2023-11-01 08:00
CHIA3TJCAL15	32.142	11	Discharging	2023-11-01 14:00
CHIA3TJCAL15	23.376	8	Discharging	2023-11-01 17:00
CHIA3TJCAL15	2.922	1	Discharging	2023-11-01 18:00
CHIA3TJCAL15	11.688	4	Discharging	2023-11-01 20:00
CHIA3TJCAL15	5.844	2	Discharging	2023-11-01 21:00
CHIA3TJCAL15	35.064	12	Discharging	2023-11-01 23:30

F004-181898 :

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3CHCAL07, se verificó que 288.39 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3CHCAL07	31.43	5	Gate Out	2023-11-12 10:29
CHIA3CHCAL07	30.58	5	Gate Out	2023-11-12 11:02
CHIA3CHCAL07	30.64	5	Gate Out	2023-11-12 11:06
CHIA3CHCAL07	28.72	5	Gate Out	2023-11-12 11:19
CHIA3CHCAL07	29.2	5	Gate Out	2023-11-12 12:20
CHIA3CHCAL07	32.13	5	Gate Out	2023-11-12 12:30
CHIA3CHCAL07	31.36	5	Gate Out	2023-11-12 20:51
CHIA3CHCAL07	29.16	5	Gate Out	2023-11-13 16:14
CHIA3CHCAL07	22.69	4	Gate Out	2023-11-13 16:18
CHIA3CHCAL07	22.48	4	Gate Out	2023-11-13 17:24

Cabe resaltar que en el presente caso la mercancías de la Reclamante fuer retirada dos días de vencido el plazo de libre almacenaje.

F004-0181899:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3CHCAL02, se verificó que 446.91 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3CHCAL02	14.74	4	Gate Out	2023-11-09 06:51
CHIA3CHCAL02	32.88	6	Gate Out	2023-11-11 11:44
CHIA3CHCAL02	27.91	5	Gate Out	2023-11-11 13:56
CHIA3CHCAL02	30.23	5	Gate Out	2023-11-11 14:28
CHIA3CHCAL02	25.41	5	Gate Out	2023-11-11 14:33
CHIA3CHCAL02	28.25	5	Gate Out	2023-11-11 15:26
CHIA3CHCAL02	27.54	5	Gate Out	2023-11-11 17:30
CHIA3CHCAL02	27.16	5	Gate Out	2023-11-11 19:54
CHIA3CHCAL02	17.59	5	Gate Out	2023-11-11 22:21
CHIA3CHCAL02	23.47	6	Gate Out	2023-11-12 15:24
CHIA3CHCAL02	31.92	6	Gate Out	2023-11-12 17:19
CHIA3CHCAL02	31.98	6	Gate Out	2023-11-12 17:43
CHIA3CHCAL02	29.16	6	Gate Out	2023-11-12 19:03
CHIA3CHCAL02	32.74	6	Gate Out	2023-11-12 19:17
CHIA3CHCAL02	29.58	9	Gate Out	2023-11-12 19:43

CHIA3CHCAL02	35.28	5	Gate Out	2023-11-12 21:45
CHIA3CHCAL02	15.81	3	Gate Out	2023-11-27 15:23

Es importante mencionar que la Reclamante si bien retiró un bulto el ultimo día de libre almacenaje, el resto de su carga fue retirada después del plazo otorgado.

F004-0181900:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3TJCAL17, se verificó que 26.95 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL17	29.69	10	Gate Out	2023-11-03 03:09
CHIA3TJCAL17	27.39	10	Gate Out	2023-11-03 03:21
CHIA3TJCAL17	30.08	10	Gate Out	2023-11-03 03:31
CHIA3TJCAL17	28.35	10	Gate Out	2023-11-03 03:48
CHIA3TJCAL17	29.69	10	Gate Out	2023-11-03 03:55
CHIA3TJCAL17	29.85	10	Gate Out	2023-11-03 04:24
CHIA3TJCAL17	29.82	10	Gate Out	2023-11-03 04:28
CHIA3TJCAL17	29.47	10	Gate Out	2023-11-03 04:51
CHIA3TJCAL17	30.02	10	Gate Out	2023-11-03 04:56
CHIA3TJCAL17	32.69	11	Gate Out	2023-11-04 12:53
CHIA3TJCAL17	32.61	11	Gate Out	2023-11-04 13:25
CHIA3TJCAL17	32.43	11	Gate Out	2023-11-04 13:37
CHIA3TJCAL17	31.84	11	Gate Out	2023-11-04 14:07
CHIA3TJCAL17	33.21	11	Gate Out	2023-11-04 14:21
CHIA3TJCAL17	33.19	11	Gate Out	2023-11-04 14:38
CHIA3TJCAL17	33.24	11	Gate Out	2023-11-04 15:35
CHIA3TJCAL17	26.95	9	Gate Out	2023-11-11 18:09

F004-0181902:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. SWRI80TJCAL596061, se verificó que 314.34 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL37/38	31.7	7	Gate Out	2023-11-04 14:07
CHIA3TJCAL37/38	27.27	7	Gate Out	2023-11-04 14:18
CHIA3TJCAL37/38	31.28	7	Gate Out	2023-11-04 14:37
CHIA3TJCAL37/38	31.5	7	Gate Out	2023-11-04 15:54
CHIA3TJCAL37/38	28.77	7	Gate Out	2023-11-04 16:02
CHIA3TJCAL37/38	29.32	7	Gate Out	2023-11-04 16:07

CHIA3TJCAL37/38	29.31	7	Gate Out	2023-11-04 16:07
CHIA3TJCAL37/38	31.26	7	Gate Out	2023-11-04 16:13
CHIA3TJCAL37/38	31.53	7	Gate Out	2023-11-04 16:17
CHIA3TJCAL37/38	30.78	7	Gate Out	2023-11-04 16:26
CHIA3TJCAL37/38	31	7	Gate Out	2023-11-11 04:04
CHIA3TJCAL37/38	28	7	Gate Out	2023-11-11 04:10
CHIA3TJCAL37/38	25.89	7	Gate Out	2023-11-11 04:17
CHIA3TJCAL37/38	29.16	7	Gate Out	2023-11-11 04:27
CHIA3TJCAL37/38	28.25	7	Gate Out	2023-11-11 04:41
CHIA3TJCAL37/38	29.74	7	Gate Out	2023-11-11 05:30
CHIA3TJCAL37/38	28.77	7	Gate Out	2023-11-11 05:40
CHIA3TJCAL37/38	29.44	7	Gate Out	2023-11-11 05:55
CHIA3TJCAL37/38	32.47	7	Gate Out	2023-11-11 06:06
CHIA3TJCAL37/38	25.848	6	Gate Out	2023-11-11 06:44
CHIA3TJCAL37/38	23.13	5	Gate Out	2023-11-11 18:47
CHIA3TJCAL37/38	2.65	1	Gate Out	2024-01-10 12:07

F004-0181903:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3TJCAL04, se verificó que 383.73 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL04	30.17	7	Gate Out	2023-11-08 20:24
CHIA3TJCAL04	29.91	7	Gate Out	2023-11-08 20:31
CHIA3TJCAL04	32.79	8	Gate Out	2023-11-08 20:50
CHIA3TJCAL04	30.07	7	Gate Out	2023-11-09 03:18
CHIA3TJCAL04	30.26	7	Gate Out	2023-11-11 00:48
CHIA3TJCAL04	31.35	7	Gate Out	2023-11-11 00:52
CHIA3TJCAL04	26.27	7	Gate Out	2023-11-11 01:02
CHIA3TJCAL04	31.1	7	Gate Out	2023-11-11 01:16
CHIA3TJCAL04	30.84	7	Gate Out	2023-11-11 01:19
CHIA3TJCAL04	29.81	7	Gate Out	2023-11-11 01:23
CHIA3TJCAL04	26.84	7	Gate Out	2023-11-11 01:32
CHIA3TJCAL04	30.64	7	Gate Out	2023-11-11 01:40
CHIA3TJCAL04	27.13	7	Gate Out	2023-11-11 02:11
CHIA3TJCAL04	30.47	7	Gate Out	2023-11-11 02:26
CHIA3TJCAL04	29.6	7	Gate Out	2023-11-11 02:42
CHIA3TJCAL04	30.21	7	Gate Out	2023-11-12 03:41
CHIA3TJCAL04	29.21	7	Gate Out	2023-11-12 04:22

F004-0181904:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3TJCAL05, se verificó que 96.61 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre

almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL05	32.62	7	Gate Out	2023-11-08 21:07
CHIA3TJCAL05	32.76	7	Gate Out	2023-11-09 04:25
CHIA3TJCAL05	32.46	7	Gate Out	2023-11-11 03:00
CHIA3TJCAL05	31.28	7	Gate Out	2023-11-11 03:29
CHIA3TJCAL05	32.87	8	Gate Out	2023-11-11 03:41

F004-0181905:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3CHCAL03, se verificó que 394.02 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3CHCAL03	26.44	5	Gate Out	2023-11-09 05:51
CHIA3CHCAL03	23.21	4	Gate Out	2023-11-09 05:55
CHIA3CHCAL03	28.56	5	Gate Out	2023-11-11 23:26
CHIA3CHCAL03	28.37	5	Gate Out	2023-11-12 08:53
CHIA3CHCAL03	28.86	5	Gate Out	2023-11-12 12:10
CHIA3CHCAL03	25.92	5	Gate Out	2023-11-12 12:24
CHIA3CHCAL03	30.33	6	Gate Out	2023-11-12 13:30
CHIA3CHCAL03	29.55	5	Gate Out	2023-11-12 13:34
CHIA3CHCAL03	29.6	5	Gate Out	2023-11-12 13:45
CHIA3CHCAL03	27.99	5	Gate Out	2023-11-12 14:07
CHIA3CHCAL03	31.11	5	Gate Out	2023-11-12 14:28
CHIA3CHCAL03	26.59	5	Gate Out	2023-11-12 15:48
CHIA3CHCAL03	30.28	5	Gate Out	2023-11-12 16:42
CHIA3CHCAL03	24.06	4	Gate Out	2023-11-12 18:35
CHIA3CHCAL03	34.75	3	Gate Out	2023-11-12 20:03
CHIA3CHCAL03	11.18	2	Gate Out	2023-11-12 22:03
CHIA3CHCAL03	7.05	3	Gate Out	2023-11-27 16:11

F004-0181906:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3TJCAL02, se verificó que 88.33 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL02	31.85	7	Gate Out	2023-10-30 15:31
CHIA3TJCAL02	30.11	7	Gate Out	2023-11-11 07:22
CHIA3TJCAL02	31.09	7	Gate Out	2023-11-11 18:20

CHIA3TJCAL02	27.13	6	Gate Out	2023-11-11 18:31
--------------	-------	---	----------	------------------

F004-181907:

De acuerdo al Reporte Movimiento de Camiones correspondiente al B/L No. CHIA3TJCAL18, se verificó que 33.18 TM fueron retiradas fuera del plazo de libre almacenaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro.

Nro. de Carga	MT	Cant	Tipo de Trabajo	Fecha de Inicio
CHIA3TJCAL18	32.36	11	Gate Out	2023-10-29 10:44
CHIA3TJCAL18	32.79	11	Gate Out	2023-10-29 10:49
CHIA3TJCAL18	32.61	11	Gate Out	2023-10-30 09:48
CHIA3TJCAL18	32.98	11	Gate Out	2023-10-30 10:06
CHIA3TJCAL18	32.93	11	Gate Out	2023-10-30 10:16
CHIA3TJCAL18	32.12	11	Gate Out	2023-10-30 11:01
CHIA3TJCAL18	32.93	11	Gate Out	2023-10-30 12:04
CHIA3TJCAL18	32.92	11	Gate Out	2023-10-30 14:52
CHIA3TJCAL18	32.67	11	Gate Out	2023-11-02 11:38
CHIA3TJCAL18	32.58	11	Gate Out	2023-11-02 19:43
CHIA3TJCAL18	32.56	11	Gate Out	2023-11-02 20:23
CHIA3TJCAL18	32.8	11	Gate Out	2023-11-02 20:27
CHIA3TJCAL18	32.7	11	Gate Out	2023-11-02 20:47
CHIA3TJCAL18	29.69	11	Gate Out	2023-11-02 21:17
CHIA3TJCAL18	32.77	11	Gate Out	2023-11-02 21:39
CHIA3TJCAL18	32.99	11	Gate Out	2023-11-02 21:41
CHIA3TJCAL18	32.84	11	Gate Out	2023-11-02 23:08
CHIA3TJCAL18	33.23	11	Gate Out	2023-11-02 23:22
CHIA3TJCAL18	33.08	11	Gate Out	2023-11-04 09:05
CHIA3TJCAL18	35.78	12	Gate Out	2023-11-04 10:41
CHIA3TJCAL18	32.8	11	Gate Out	2023-11-04 11:47
CHIA3TJCAL18	32.66	11	Gate Out	2023-11-04 13:14
CHIA3TJCAL18	32.79	11	Gate Out	2023-11-04 13:23
CHIA3TJCAL18	32.32	11	Gate Out	2023-11-04 13:25
CHIA3TJCAL18	33.18	11	Gate Out	2023-11-11 18:35

Considerando todo o anteriormente mencionado, el cobro realizado mediante las diez facturas ha sido correctamente emitido.

2.3 Análisis de los argumentos y pruebas del Reclamante.

La Reclamante manifestó que debido a los siguientes hechos; (i) presuntas demoras en el ingreso de unidades (espera de UU.TT en la Av. Manco Cápac), (ii) Demora en el ingreso de unidades en antepuerto, (iii) Demora en la atención de unidades dentro

del Puerto, (iv) Presunta falta de maquinaria, (v) Presunta falta de personal, (vi) Cantidad de naves recibidas al mismo tiempo, (vii) Carril compartido con naves adicionales, lo cual habría ocasionado la demora en el retiro de la carga.

En ese sentido, a fin de probar todas las alegaciones vertidas, la Reclamante adjuntó los siguientes medios probatorios; mensaje electrónico remitidos por la plataforma WhatsApp, vistas fotográficas y un reporte emitido por la propia Reclamante con lo que pretendería probar la responsabilidad de la Entidad Prestadora.

Respecto a los medios probatorios adjuntados por la Reclamante debemos remitirnos al Código Procesal Civil respecto a la finalidad de los medios probatorios, el cual en el artículo 188 menciona lo siguiente:

Artículo 188.- Finalidad

Los medios probatorios tienen por finalidad acreditar los hechos expuestos por las partes, producir certeza en el Juez respecto de los puntos controvertidos y fundamentar sus decisiones.

En ese orden de ideas, el artículo 192 del mismo cuerpo normativo enumera los medios de prueba típicos:

Artículo 192.- Son medios de prueba típicos:

- 1. La declaración de parte;*
- 2. La declaración de testigos;*
- 3. Los documentos;*
- 4. La pericia; y*
- 5. La inspección judicial.*

Así las cosas, respecto a la definición y contenido de los documentos como medios probatorios el artículo 234 del CPC entiende por documentos:

"Artículo 234.- Son documentos los escritos públicos o privados, los impresos, fotocopias, facsímil o fax, planos, cuadros, dibujos, fotografías, radiografías, cintas cinematográficas, microformas tanto en la modalidad de microfilm como en la modalidad de soportes informáticos, y otras reproducciones de audio o video, la telemática en general y demás objetos que recojan, contengan o representen algún hecho, o una actividad humana o su resultado."

Sin embargo, el avance tecnológico y científico en las últimas décadas, ha influido en la vida de los individuos, lo cual ha permitido la implementación de nuevas herramientas tecnológicas, en este sentido las nuevas formas de comunicación virtual en algunas ocasiones o escenarios pueden constituir supuestos de hechos con significancia en la deducción de determinada consecuencia jurídica. Así, la doctrina ha denominado a los elementos probatorios extraídos de plataformas o

aplicativos virtuales como “pruebas electrónicas” o “pruebas informáticas”. La Sentencia T-043/20 establece en su fundamento No. 20 lo que se entiende por estas nuevas pruebas electrónicas:

20. (...) “De esta manera vemos como el apelativo ‘electrónica’, según la RAE, sería todo lo pertinente a la electrónica, ofreciendo una acepción concreta cuando se conecta con algún dispositivo en la que ‘electrónica’ significaría máquina electrónica, analógica o digital, dotada de una memoria de gran capacidad y de métodos de tratamiento de la información, capaz de resolver problemas matemáticos y lógicos mediante la utilización automática de programas informáticos.”

En ese sentido, la prueba electrónica vendría a ser:

“Se consideraría prueba electrónica a cualquier prueba presentada informáticamente, que estaría compuesta por dos elementos: uno material, que depende de un hardware, es decir, la parte física de la prueba y visible para cualquier usuario de a pie, como la carcasa de un smartphone o una USB y, por otro lado, un elemento intangible que es representado por un software, consistente en metadatos y archivos electrónicos modulados a través de unas interfaces informáticas”.¹

Es importante recalcar, que la Sentencia T -043/20 manifiesta que se debe mitigar el valor de convencimiento que recaen sobre estos medios probatorios, pues son afectos a alteraciones o modificaciones; por lo cual, deben ser considerados como indicios analizándolos junto con los demás medios probatorios ofrecidos.

21. (...) Sobre el tema de la autenticidad, los escritos especializados realzan que no puede desconocerse la posibilidad de que, mediante un software de edición, un archivo digital impreso que contenga texto pueda ser objeto de alteraciones o supresiones, de ahí el valor suasorio atenuado que el juzgador debe reconocerle a estos elementos, de tal manera que tomándolos como indicios los analice de forma conjunta con los demás medios de prueba”.

22. *A manera de colofón, los avances tecnológicos que a nivel global se han dado en distintos campos (ciencia, medicina, aplicativos digitales), también han influido en el entendimiento y el ejercicio del derecho. Al efecto, en el ámbito probatorio, por ejemplo, los operadores judiciales diariamente deben analizar elementos extraídos de aplicaciones de mensajería instantánea, ya sea que se cuente con metadatos que permitan realizar un mayor rastreo de la información o solo capturas de pantallas respecto de ciertas afirmaciones o negaciones realizadas por una de las partes en el litigio. Sobre estas últimas,*

¹ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1564 (12, julio, 2012). Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Julio, 2012. No. 48489.

la doctrina especializada les ha concedido el valor de prueba indiciaria ante la debilidad de dichos elementos frente a la posibilidad de realizar alteraciones en el contenido, por lo cual deben ser valoradas de forma conjunta con los demás medios de prueba.

Así, tanto las vistas fotográficas como los correos electrónicos adjuntados como medios probatorios al mostrar una variedad de hechos posibles formarán parte de la prueba indiciaria, es decir, para darse por acreditados los hechos alegados por la reclamante sobre los que no existe una prueba directa, se debe estimar probados otros hechos relacionados con los que se pretende probar, para deducir razonadamente la certeza o acreditación de los medios probatorios adjuntados por la reclamante.

En ese sentido, las vistas fotográficas y los correos electrónicos como medios probatorios pueden tomarse como un indicio probatorio y a la luz de la sana crítica aumentarles o restarles su eficacia, según concuerden o no con el conjunto de pruebas aportadas al reclamo.

2.3.1 Respetto a los correos electrónicos:

Ahora bien, respecto al correo electrónico debemos mencionar que no constituyen prueba válida para acreditar la responsabilidad de APMTTC sobre las circunstancias que detallan, toda vez que solo constituyen manifestaciones de parte, ya que no acreditan que lo prescrito realmente ocurrió.

En relación a la validez de los correos electrónicos remitidos por los usuarios a fin de evidenciar una presunta congestión de responsabilidad de la entidad prestadora el Tribunal de solución de controversias de OSITRAN en el numeral 30 de la Resolución Final del expediente No. 196-2016-STSC-OSITRAN, ha señalado lo siguiente:

30. Al respecto, cabe señalar que en relación al correo de fecha 03.12.2017, en el cual TRAMARSA solicita a APM mayor fluidez en el ingreso de camiones, es preciso indicar que, la sola comunicación de hechos como los indicados por la apelante, no acreditan la deficiencia de los servicios prestados por la Entidad Prestadora.

-El subrayado es nuestro-

En conclusión, el correo electrónico remitido por la Reclamante no prueba la presunta congestión al interior y en las afueras del Terminal Portuario, ni mucho menos las presuntas demoras operativas alegadas por la Reclamante.

Sin perjuicio de ello, en los correos electrónicos remitidos por la Reclamante se observó que ellos hacen referencia a la dificultad de las unidades de transporte, las mismas que se encontrarían en las afueras del Terminal Portuario, como esd e

conocimiento de la Reclamante, la Entidad Prestadora tiene control y la administración de las áreas de concesión, por lo que los eventos de ocurrencia fuera del ámbito de la concesión no son de su competencia. Asimismo, como es sabido, las vías de ingreso al terminal portuario son compartido por otros operadores, por lo que no sería de exclusiva responsabilidad las alegaciones planteadas por la Reclamante.

Con relación a los reportes remitidos por la Reclamante, estos no son evidencia a fin de aseverar las presuntas demoras o negligencia por parte del operador portuario, ya que la administración y desarrollo de las actividades portuarios son de exclusiva responsabilidad de la Entidad Prestadora. Por tanto, los reportes emitidos por estos últimos son el reflejo del desarrollo de la actividad portuaria.

Asimismo, es importante mencionar con relación a los tiempos de atención a los usuarios en el TNM, el Anexo 3 Del Contrato de Concesión² fija los Niveles de Servicio y Productividad, los mismos que corresponden al tiempo de atención al usuario para el retiro de su carga, siendo este, un indicador que se obtiene a través de un promedio de las operaciones trimestrales que retira en el trimestre indicado y no en atención a cada operación individual.

En relación a ello, OSITRAN a través de la Resolución Final correspondiente a los expedientes No. 027-2015-TSC-OSITRAN, 43-2015-TSC-OSITRAN y 53-2015-TSC-OSITRAN, confirma lo señalado en los párrafos precedentes en los siguientes términos:

"49.- Por otro lado, con relación a los niveles de servicio y productividad, es pertinente precisar que si bien el Anexo 3 del Contrato de Concesión, señala que, para el caso de carga fraccionada, la Entidad Prestadora deberá atender a los camiones de los usuarios en un promedio de 30 minutos, también establece que la medición de esta atención se realizará de manera trimestral y conforme al tonelaje atendido de cada carga."

Asimismo, el literal g del artículo 2 y literal e del artículo 8 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, señala que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es la encargada de verificar que las entidades Prestadoras cumplan con sus obligaciones contractuales, siendo la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la encargada de la medición y la instrucción de algún procedimiento sancionador si los hubiere.

² **Anexo 3 Contrato de Concesión**

El cumplimiento de los indicadores se verificará en base al promedio trimestral o por operación según sea el caso.

Niveles de Servicio y Productividad para cualquier tipo de carga

Tiempo de atención del usuario para el retiro de las mercancías, una vez que el cliente haya realizado el pago de los derechos aduaneros que corresponda y obtenga la autorización del terminal, el tiempo posterior a ese proceso no deberá de ser mayor a treinta (30) minutos en promedio computados desde que el usuario ingresa con su unidad al Terminal hasta que salga de la misma. Los treinta (30) minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad de transporte.

Además de ello, debemos de acotar que el administrador portuario sólo responde por los actos y omisiones del personal a cargo de la operación del TNM y de los subcontratistas que la Sociedad Concesionaria contrate.

Así las cosas, la responsabilidad que asumiría APMTTC sólo se extiende respecto de los servicios que ofrece en su calidad de administrador portuario. Es decir, la responsabilidad de APMTTC abarca los actos y omisiones del personal que, directa o indirectamente, se encuentra a su cargo. Precisamente por ello, los inconvenientes que puedan haberse suscitado y están fuera del ámbito de competencia y/o de responsabilidad del Administrador Portuario, como el presente caso lo son la falta de camiones del consignatario y demoras por avería de la grúa del buque no pueden ser atribuidas a APMTTC.

De acuerdo con esto, el Contrato de Concesión del TNM en su cláusula 8.1 precisa lo siguiente:

"(...) En tal sentido, es deber de la Sociedad Concesionaria, dentro de los límites del Contrato de Concesión, responder por los actos y omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Norte Multipropósito y de los Contratistas que la Sociedad Concesionaria decida contratar (...)"

En ese sentido, no se puede determinar que sea APMTTC la responsable por la ocurrencia de dichos perjuicios, por lo que no deberá ser el administrador portuario quien asuma la responsabilidad respecto a hechos u obligaciones ajenos a la esfera de su competencia.

2.4.2. Respecto a las presuntas jornadas en las que no asignó carril para las unidades destinadas a la nave CHATHAM ISLAND.

La Reclamante manifestó que no se habría asignado carriles para el retiro de mercancías de nave CHATHAM ISLAND.

Respecto a este punto debemos rechazar los argumentos prescrito dado a que la Reclamante no adjuntó medio probatorio alguno, asimismo de lo desarrollado en la presente resolución podemos observar que la propia Reclamante retiró mercancías desde el inicio de las operaciones.

2.4.3. Respecto a las presuntas demoras fuera, dentro y de atención en el Terminal Portuario.

En referencia a este punto debemos mencionar que respecto a la presunta demoras y congestión fuera del Terminal Portuario

Respecto a la congestión externa, señalamos que su representada siendo una

empresa dedicada al rubro logístico portuario, cual se encuentra en mejor posición de poder coordinar la operación de despacho, siendo una de sus funciones destinar unidades para las operaciones de retiro de la carga de importación, siempre observando las condiciones propias y conocidas por las personas que participan en las operaciones portuarias.

En relación a lo mencionado, OSITRAN a través del numeral 38 de las Resoluciones Finales correspondiente a los Expedientes No. 101-2018-TSC-OSITRAN y 086-2017-TSC-OSITRAN, ha señalado lo siguiente:

"38.- En atención a lo expuesto, este tribunal considera que era TRAMARSA, empresa cuyo giro de negocio consiste en brindar servicios logísticos relaciones con operaciones marítimas y portuarias, es quien se encontraba en mejor posición para programar el envío de sus contenedores de manera anticipada (...)"
-El subrayado es nuestro-

En ese sentido, es importante señalar que la diligencia de los clientes no se satisface con la sola disposición de la flota vehicular, sino que es necesario enviar la misma con la anticipación debida y considerando las características propias del terminal, a fin de no incurrir en sobrecostos de almacenaje.

Por otro lado, APMTTC no resulta responsable de la congestión externa que puede generarse debido a la confluencia de operaciones de tres terminales portuarios contiguos, debido a que su responsabilidad se circunscribe a los límites del puerto, tal como señala el numeral 55 de la Resolución Final del Expediente No. 282-2016 TSC-OSITRAN, cuyo contenido prescribe:

"55. Tal y como ya se ha mencionado anteriormente, en torno a la manera cómo se deben prestar y organizar los servicios que se brindan al interior del Terminal Portuario, el numeral 8.1 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión establece que la Sociedad Concesionaria tiene el derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Terminal Portuario y a tomar las decisiones que, considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables.
Por lo tanto, APM no resulta responsable de la congestión que se pueda observar fuera del puerto, toda vez que su responsabilidad se circunscribe a los límites del mismo.

56. Asimismo, cabe señalar que de los medios probatorios aportados al procedimiento, CONTRANS no ha adjuntado medio probatorio alguno que acredite que la demora en el recojo de sus

contenedores se haya debido a la existencia de congestión vehicular en el ingreso al Terminal, a la falta de atención en las balanzas por inconvenientes con el sistema operativo y/o a la carencia de un orden de prioridad en la entrega de los contenedores, esto es, que dichos eventos se hayan debido a hechos atribuibles a APM y que hayan afectado al usuario de manera tal que no haya tenido la oportunidad de retirar su mercancía a tiempo. En ese sentido, no corresponde amparar lo solicitado por CONTRANS en estos extremos de su reclamo.”

Ahora bien, con respecto a la congestión interna, la Reclamante señaló que hubo demora en el retiro de la carga dentro del TNM extendiéndose hasta las afueras, razón por la cual APMTC sería responsable de dicha demora. Cabe señalar que, la Reclamante se ha limitado a mencionar el presente argumento adjuntando un cuadro de excel mediante el cual pretendería probar su alegación.

Respecto a este reporte no podemos tomar como valido toda vez que es un reporte hecho de manera unilateral, no cuenta con firma, ni sello de quien lo elabora.

Asimismo, precisamos que la Reclamante no ha indicado el periodo en el cual, supuestamente, se habría registrado el incidente al interior del TNM que habría generado congestión por causas atribuibles APMTC, así como tampoco, ha detallado cómo dicha circunstancia habría generado que la Reclamante incurra en uso de área operativa. Por tanto, no es posible verificar la circunstancia alegada por la Reclamante.

De acuerdo a ello, luego de la revisión de los medios probatorios presentados por la Reclamante, se verifica que los mismos no demuestran la existencia de congestión atribuible a un mal funcionamiento del TNM, de modo que no haya podido retirar su carga dentro del periodo de libre almacenamiento. Por ende, el presente argumento queda desvirtuado.]

Por lo anteriormente expuesto, el argumento presentado or la Reclamante no justifica la anulación de la factura materia de reclamo.

Asimismo, es importante mencionar con relación a los tiempos de atención a los usuarios en el TNM, el Anexo 3 Del Contrato de Concesión³ fija los Niveles de

³ **Anexo 3 Contrato de Concesión**

El cumplimiento de los indicadores se verificará en base al promedio trimestral o por operación según sea el caso.

Niveles de Servicio y Productividad para cualquier tipo de carga

Tiempo de atención del usuario para el retiro de las mercancías, una vez que el cliente haya realizado el pago de los derechos aduaneros que corresponda y obtenga la autorización del terminal, el tiempo posterior a ese proceso no deberá de ser mayor a treinta (30) minutos en promedio computados desde que el usuario ingresa con su unidad al Terminal hasta que salga de la misma. Los treinta (30) minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad de transporte.

Servicio y Productividad, los mismos que corresponden al tiempo de atención al usuario para el retiro de su carga, siendo este, un indicador que se obtiene a través de un promedio de las operaciones trimestrales que retira en el trimestre indicado y no en atención a cada operación individual.

En relación a ello, OSITRAN a través de la Resolución Final correspondiente a los expedientes No. 027-2015-TSC-OSITRAN, 43-2015-TSC-OSITRAN y 53-2015-TSC-OSITRAN, confirma lo señalado en los párrafos precedentes en los siguientes términos:

"49.- Por otro lado, con relación a los niveles de servicio y productividad, es pertinente precisar que si bien el Anexo 3 del Contrato de Concesión, señala que, para el caso de carga fraccionada, la Entidad Prestadora deberá atender a los camiones de los usuarios en un promedio de 30 minutos, también establece que la medición de esta atención se realizará de manera trimestral y conforme al tonelaje atendido de cada carga."

Asimismo, el literal g del artículo 2 y literal e del artículo 8 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, señala que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es la encargada de verificar que las entidades Prestadoras cumplan con sus obligaciones contractuales, siendo la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la encargada de la medición y la instrucción de algún procedimiento sancionador si los hubiere.

Además de ello, debemos de acotar que el administrador portuario sólo responde por los actos y omisiones del personal a cargo de la operación del TNM y de los subcontratistas que la Sociedad Concesionaria contrate.

Así las cosas, la responsabilidad que asumiría APMTTC sólo se extiende respecto de los servicios que ofrece en su calidad de administrador portuario. Es decir, la responsabilidad de APMTTC abarca los actos y omisiones del personal que, directa o indirectamente, se encuentra a su cargo. Precisamente por ello, los inconvenientes que puedan haberse suscitado y están fuera del ámbito de competencia y/o de responsabilidad del Administrador Portuario, como el presente caso lo son la falta de camiones del consignatario y demoras por avería de la grúa del buque no pueden ser atribuidas a APMTTC.

De acuerdo con esto, el Contrato de Concesión del TNM en su cláusula 8.1 precisa lo siguiente:

"(...) En tal sentido, es deber de la Sociedad Concesionaria, dentro de los límites del Contrato de Concesión, responder por los actos y omisiones del personal a cargo de la operación del Terminal Norte Multipropósito y de los Contratistas que la Sociedad Concesionaria decida contratar (...)"

En ese sentido, no se puede determinar que sea APMTC la responsable por la ocurrencia de dichos perjuicios, por lo que no deberá ser el administrador portuario quien asuma la responsabilidad respecto a hechos u obligaciones ajenos a la esfera de su competencia.

2.4.4. Respecto a la falta de personal y maquinaria.

En este punto si bien la Reclamante alegó una pregunta falta de personal y maquinaria en las operaciones de descarga, no adjuntó ningún medio probatorio por el cual evidencie dicha ocurrencia. Por tanto, no puede ser tomado como válido.

2.4.5. Respecto a la cantidad de naves recibidas al mismo tiempo.

En referencia a este punto debemos mencionar que la Entidad Prestadora de acuerdo a lo prescrito en el Reglamento de Operaciones es responsable de ofrecer un servicio ininterrumpido, 24 horas al día durante los 365 días del año, según las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.

En ese sentido, APMTC está facultado a poder brindar servicios portuarios a todas las naves que arriben al TNM, y que cumplan con los requisitos exigidos para operar en el Terminal. En el caso en particular, si bien hubo una afluencia de naves estas fueron atendidas de manera regular lo cual no significó un problema a fin de cumplir con las operaciones de descarga.

En conclusión, la Reclamante no ha probado: (i) la supuesta demora en la atención en TNM, la presunta congestión, ni que ésta fuera consecuencia de actos cometidos por personal propio o subcontratado por APMTC, siendo que los argumentos en mención han quedado desacreditados en los términos expuestos.

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 APMTC⁴.

Cabe señalar, que según lo indicado en el art. 1.5.6 el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APMTC; y, en el art. 31 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, en caso de que el Reclamo sea desestimado, es decir, declarado infundado, improcedente o inadmisibles, el usuario

⁴ 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."

se encontrará obligado a pagar intereses moratorios diariamente desde la presentación de su reclamo. Asimismo, precisa que los intereses serán devengados de manera automática a partir de la fecha de la presentación del reclamo por parte del usuario.

III. RESOLUCIÓN.

En virtud de los argumentos señalados en la presente Resolución, se declara **INFUNDADO** el reclamo presentado por **AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A.** visto en el **Expediente APMTC/CL/0212-2023.**

Sofia Balbi

Gerente Comercial y de Experiencia del Cliente
APM TERMINALS CALLAO S.A.