

Callao, 29 de noviembre de 2021

Señor  
JUAN CARLOS ANDONAIRE CÁCEDA  
Apoderado  
TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.  
Av. Antonio Miroquesada N° 425, Of. 1210 (Prisma Tower), Magdalena del Mar  
Presente. –

Referencia: Expediente N° 099-2021-RCL/DPWC  
Carta DALC.DPWC.346.2021

De nuestra consideración:

Por la presente damos respuesta al reclamo de fecha 19 de octubre de 2021 cuyo plazo de resolución fue ampliado con la Carta DALC.DPWC.346.2021, mediante el cual nos reclaman el pago de USD 204.00 (doscientos cuatro con 00/100 dólares americanos) por concepto de gastos de reparación de la nave MV ALIOTH según indican, debido a que estos daños habrían sido ocasionados por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DPWC).

Señalan que con fecha 2 de agosto de 2021 la nave ALIOTH resultó dañada como consecuencia de una mala maniobra del operador de la grúa de DPWC, conforme a los detalles descritos en el *Damage Report* que presentan como medio probatorio.

Indican que conforme al artículo 23 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de usuarios de DPWC la carga de la prueba debe ser asumida por DPWC quien debe demostrar que los servicios se brindaron conforme a las exigencias requeridas, estándares de calidad y en respeto de sus procesos operativos.

Luego del análisis efectuado, hemos determinado que su reclamo es **INFUNDADO** por las siguientes razones:

1. Al respecto, hemos verificado que la nave ALIOTH recaló en el Muelle Sur el día 1 de agosto de 2021 y cuando esto sucedió el capitán de esta nave fue notificado con el documento denominado *Safety Requirements*, cuya copia adjuntamos en calidad de Anexo 1, mediante el cual se le informó que en caso de ocurrir algún daño durante las operaciones debía informar inmediatamente de ello al Supervisor de la Nave de DPWC, siendo la tolerancia máxima para esta comunicación de treinta (30) minutos desde la ocurrencia del daño.
2. Por otro lado, hemos constatado que el *Stevedore Damage Report* N° 1 presentado como único medio probatorio consigna como fecha y hora de la ocurrencia del daño el día 2 de agosto de 2021 a las 00:12 horas, no obstante el daño fue comunicado al Supervisor de Nave de DPWC recién al término de las operaciones de la nave, esto es, a las 02:20 horas. Por tanto, se evidencia que la comunicación del daño se produjo dos (2) horas con ocho (8) minutos después de la fecha y hora de su ocurrencia. En ese sentido, el capitán de la nave incumplió el protocolo de comunicación de los daños establecido mediante el *Safety Requirements* e impidió con ello que DPWC pueda realizar con inmediatez la inspección de los daños en orden a determinar responsabilidades.

3. Ahora bien, el artículo 23 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de usuarios de DPWC aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 070-2021-CD-OSITRAN establece que en los reclamos relacionados con la facturación, información y calidad e idoneidad del servicio corresponde a DPWC acreditar que los servicios se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión y el ordenamiento legal vigente, sin embargo el objeto del presente reclamo no versa sobre dichas materias sino sobre daños en la nave ALIOTH.
4. En ese sentido, en materia de daños corresponde a quien alega acreditar la configuración de los elementos de la responsabilidad civil: antijuricidad, factor de atribución, nexo causal y daño; sin embargo, constatamos que el único medio probatorio presentado denominado *Stevedore Damage Report* N° 1 eventualmente acreditaría la existencia del daño, pero no cumple con acreditar que este daño haya sido ocasionado por DPWC, máxime si dicho documento fue rechazado en su oportunidad por no haberse cumplido con el protocolo de comunicación correspondiente.
5. En consecuencia, no es posible determinar la responsabilidad de DPWC al no existir otros medios probatorios que acrediten ese extremo y al haberse impedido que se puedan realizar las inspecciones pertinentes y oportunas luego que el Capitán de la nave comunicó de la ocurrencia del daño al término de las operaciones de la nave.

Cabe señalar que en aplicación del artículo 26° del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD CALLAO S.R.L., el usuario podrá presentar un recurso impugnatorio ante nuestra empresa en el plazo de quince (15) días de notificada la presente. Para ello, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0057-2020-CD-OSITRAN podrán presentarlo por teléfono al número 206-6500 o por correo electrónico a la dirección [callao.reclamos@dpworld.com](mailto:callao.reclamos@dpworld.com).

Adicionalmente, considerando la coyuntura actual de emergencia sanitaria, le informamos que conforme al artículo 20.4 de la Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N° 27444, para efecto de las notificaciones podrán indicar en sus recursos impugnatorios un correo electrónico y manifestar expresamente su autorización para que en lo sucesivo se realicen allí todas las notificaciones que surjan en dicho procedimiento administrativo.

Atentamente,



**FRANCISCO ROMAN**  
Apoderado



ANEXO 1

**DP WORLD**  
Callao

OPS-F-016  
26.04.19 - V.07

Date: 01/08/21

Dear Captain,

We wish to welcome your good vessel to DP World Callao. In order to enable us to serve your vessel safely and efficiently, it is imperative that you are made aware of our requirements as appended for total compliance in letter and spirit.

Vessel Name/Chief Mate: ALIOTH/V.21013N // C/O ALBERT JOHN TOMILTO

**Safety and Environment Requirements**

DP World Callao considers the safety of all people is very important and insists in following these requirements by all:

- DP World Callao is a non-pedestrian area, which means no person is permitted to walk around the terminal.
- Personal Protection Equipment (High Visibility Vest, Hard Hat, and Steel Cap Footwear) must be worn by all people in the terminal, especially in the operational area and under any crane.
- We have designated a crew transport pick up for your service, therefore all crew members must stay on board in order to wait for the vehicle. Once it is in place, crew members can proceed to come down the gangway. In order to access this service, please call DPW Security Control Center through VHF Channel 16 for its proper request.
- All vehicles serving the Vessel (ship chandler, waste disposal, etc.) will park on the safety areas designated by the operations supervisor and the FSO after the operations end.
- Vessel presentation and access must comply with DP World Callao minimum safety and protection standards. A vessel crew member must do the Vessel inspection with the Terminal Vessel Supervisor, and take corrective actions as needed to start operations.
- DP World Callao personnel is instructed **not to work** under risky situations, unless these risks are unassessed and under control. Is committed to a policy of zero harm to people and environment.
- Ships gangways must be kept clear from the Quay Crane rails and not impede the long traveling of Quay Cranes. DP World Callao will not accept any liability for gangways being hit by Quay Cranes.
- Mooring lines should always ensure the vessel is secure against the wharf and the lines should not impede the long traveling of Quay Cranes.
- DP World Callao operation superintendent must be notified before any movement of Ship's cranes or booms. Ship's cranes or booms must be manned at all time when swung over the wharf.
- It is forbidden to lift cargo (container, general cargo, hatch cover, etc) with vessel crane. It is only authorized to use services provision cranes in previous coordination with Vessel Supervisor.
- Emissions from ship funnels should be minimized and only clean fuel burnt when the Vessel is in port in order to reduce the risk of fume exposure to DP World Callao Quay Crane drivers. It is forbidden to throw any waste on the berth or sea. All liquid and solid waste from the Vessel have to be delivered to a port services company authorized by the National Port Authority.
- It is forbidden for crew members to go to the terminal exit gate without authorization of the corresponding authorities (Immigration, Port Authority, Security Department and Security Force).
- It is forbidden to carried out hot works while Vessel is moored at DPWC. Also, any engine or other maintenance that will compromise the emergency departure of the vessel from DPWC Berth must be authorized by DPWC 48 hrs. previous arrival.
- Twist locks must be fully functional and in good operative conditions to avoid injuries and or accidents during the operations.
- Twist locks and lashing material must have a specific area/basket inside the Vessel where they will be stored during operations.
- Ballast water evacuation while berthed, must be performed sea side at all times.
- DP World Callao has a **ZERO TOLERANCE POLICY ON DRUG AND ALCOHOL USE**. Please be advised and remind owners/crew managers of Vessels under your operation that this policy is being strictly enforced and crew members under state of intoxication will not be allowed the entrance into the terminal. DP World Callao will not accept responsibility for Vessel delays, repatriation costs, handling of legal or police incidents, or any other cost arising as a consequence of it.
- If any damage occurs during Vessel operation in Callao, it should be informed immediately (in no more than 30 minutes) to the Vessel Supervisor, who will be on board with a white helmet and SUPERVISOR ID-CALL MANNED ON THE HELMET. If you can't find him please use the following contact list immediately

**Contact Details of DP World Callao Terminal**

Name	Cell phone	Telephone	E-mail
Shift Manager	51 994 252 235	511 206-6552	callao.superintendentes@dpworldcallao.com.pe
Vessel Planner	51 989 016 595	511 206-6563	callao.planning@dpworldcallao.com.pe

• The Vessel Damage Report should be signed and stamped only by DP World Callao Vessel Supervisor, Superintendent or Manager with DP World Callao Stamp. Other DP World Callao personnel is not allowed to sign damage reports. Clear name and Signature are mandatory. Damages not reported or not received by the authorized DP World Callao Vessel Supervisor, Superintendent or Manager will not be accepted.

All hatch covers' pin must be opened before the vessel is ready to start operations, in order to avoid injuries and or accidents during operations. DPW will not accept any liability for incident or damage to the hatchcovers that were not released.

*Albert John Tomilto*  
MONROVIA