

DALC.DPWC.248.2022

Callao, 22 de agosto de 2022

Señor

FERNANDO CASTELLANO TALLEDO

Apoderado

TRANSTOTAL AGENCIA MARITIMA S.A.

Calle Amador Merino Reyna 267, Of. 1002, San Isidro

Presente. –

Referencia: Expediente N° 063-2022-RCL/DPWC

De nuestra consideración:

Por la presente damos respuesta al reclamo de fecha 11 de julio de 2022, mediante el cual en su calidad de agentes marítimos de la línea naviera WAN HAI nos reclaman el pago de USD 130.40 (ciento treinta con 40/100 dólares americanos) más IVA por concepto de reparación del contenedor WHSU5286038 y de USD 1,874.10 (mil ochocientos setenta y cuatro con 10/100 dólares americanos) por concepto de reparación del contenedor WHSU6604405 según indican, debido a que estos daños se habrían generado por la mala desestiba realizada por **DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DPWC)**.

Al respecto, señalan que el 27 de abril de 2022 se realizó la descarga de la nave WAN HAI 626 que transportaba los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405 y durante estas labores de descarga se produjo el daño de los referidos contenedores como consecuencia de la negligencia y la mala maniobra realizada por el operador de la grúa. Luego, el 28 de abril de 2022 **DPWC** les informó mediante correo electrónico acerca de la ocurrencia del incidente precisando que el mismo se encontraba en investigación.

En ese sentido, adjuntan como medios probatorios los siguientes documentos: el Reporte 107/INT/022 de Skandinavian Agency Services S.A.C., la *Letter of Protest* de **DPWC**, el estimado de reparación de ARTISA y DP WORLD LOGISTICS, así como las fotografías del daño a los contenedores; asimismo, indican que con estas evidencias sería posible verificar que los contenedores se descargaron en el puerto del Callao con daños debido a la mala desestiba de los mismos.

Además, señalan que en la *Letter of Protest* mediante la cual **DPWC** rechazó cualquier responsabilidad por los daños en los referidos contenedores, el capitán de la nave señaló que la tripulación no se involucra en las operaciones de descarga, ni tampoco abre o cierra los *twislocks*, ya que **DPWC** es el único responsable de realizar la operación de desestiba de las unidades.

Del mismo modo, sostienen que consta en el Reporte 107/INT/022 de Skandinavian Agency Services S.A.C. el operador de la grúa declaró que observó que varios *twislocks* de las filas volvían a su posición de cierre o estaban en mal estado, por lo que debido a este problema en los *twislocks* en las filas del lado de la orilla tuvo que descargar los contenedores del lado del mar y al hacerlo encontró problemas en el primer contenedor a ser descargado en la fila N° 7, por lo que procedió a descargar desde la fila 9; es así que pudo descargar un contenedor estibado en la posición 44-09-90 y que fue en el segundo movimiento de esa fila cuando ocurrió el accidente.



Señalan que la conclusión del precitado reporte es que la causa de la responsabilidad del accidente fue que los *twislocks* estaban en mal estado, sin embargo consideran que de ser ese el caso el operador encargado de la desestiba debió informar oportunamente con la finalidad de evitar cualquier tipo de contingencia antes de continuar con la operación; asimismo, que les genera dudas porque en ningún momento se acreditó el mal estado de los *twislocks* antes del embarque y tampoco se reportó de otro accidente al momento de la descarga.

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

1. Al respecto, hemos constatado que el día 27 de abril de 2022 ocurrió un accidente durante las operaciones de descarga del contenedor WHSU6545133 en la nave WAN HAI 626 ya que este se enganchó con el contenedor WHSU6662588 debido a que su cierre giratorio volvió a su posición bloqueada, tras ello el cierre giratorio se habría roto y el contenedor WHSU6662588 cayó golpeando a los contenedores WHSU6604405, SZLU9913132 y WHSU5286038.
2. Luego de las investigaciones internas efectuadas, así como de la inspección técnica llevada a cabo a bordo de la nave WAN HAI 626 por la empresa Skandinavian Agency Services S.A.C. el mismo día de la ocurrencia del accidente, inspección que fue realizada de manera conjunta con los representantes de la nave, se emitió el Reporte 107/INT/022, cuya copia adjuntamos en calidad de Anexo 1, mediante el cual se determinó que la causa que originó el referido accidente fue el mal estado de los cierres giratorios (*twislocks*) de los contenedores que hacían que vuelvan a cerrarse, siendo que es responsabilidad de la línea naviera el buen mantenimiento de las naves y sus contenedores, incluidos los *twislocks*.
3. Sobre el particular, debemos precisar que la anotación realizada por el capitán de la nave WAN HAI 626 en la *Letter of Protest* sobre que la tripulación de la nave no participa en abrir y cerrar los *twislocks*, en modo alguno enerva su obligación de mantener en buen estado la nave y sus contenedores, siendo que el punto en controversia no es quien participó en la operación de descarga sino a quien correspondía que los *twislocks* de los contenedores estuvieran plenamente operativos y en buenas condiciones para evitar este tipo de accidentes durante la operación.
4. Ahora bien, contrario a lo que manifiesta **TRANSTOTAL** sobre que **DPWC** nunca advirtió del mal estado de los *twislocks* de manera previa a las operaciones de descarga, cumplimos con adjuntar en calidad de Anexo 2 el documento denominado *Vessel Safety Inspection Checklist* firmado por el capitán de la nave del día 27 de abril de 2022 mediante el cual se dejó constancia de las siguientes deficiencias a bordo:

Condición	Observación
Safety chains provided for all access openings	Rusty
Security pin of hatch cover are free before opening	Rusty
Lashing gear in serviceable condition	Rusty

5. Por otro lado, la interpretación efectuada por **TRANSTOTAL** a la declaración del operador de la grúa resulta tendenciosa, ya que no recoge toda la realidad operativa. En efecto, durante la operación de descarga si bien existe una secuencia dada por nuestra área de *Planning* sobre cómo se deben realizar los movimientos de descarga, también es cierto que los operadores de grúa en coordinación con el área de operaciones, bien pueden realizar cambios a los movimientos previamente planificados según las condiciones que vayan observando in situ a bordo de la nave, de allí que el operador haya declarado que al observar deficiencias en el mismo lugar de la operación fue variando los movimientos a fin de evitar contingencias, sin embargo llegado un momento el accidente ocurrió debido a las deficientes condiciones de los propios *twislocks* de los contenedores.





DP WORLD
PORTS & TERMINALS

dpworld.com

6. En consecuencia, la maniobra de manipulación de los contenedores WHSU5286038 y WHSU6604405 se realizó acorde con nuestros procedimientos, por lo que rechazamos la imputación de responsabilidad que se nos atribuye por la ocurrencia del accidente.

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 ustedes pueden presentar sus recursos impugnatorios por teléfono al número 206-6500 o por correo electrónico a la dirección electrónica 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 ustedes pueden 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,


JOSE MIGUEL UGARTE MAGGIOLO
Apoderado





ANEXO 2

DP WORLD Vessel Safety Inspection Checklist

OPS F-006
03-12 - V.02

Note: Inspection to be conducted prior to work on board and in the company of a vessel representative and along operation every shift. Copies of Inspection Checklist to be given to the Master of the Vessel or his representative.

Vessel: WAN HAI 626
 Date of Inspection: 29/04/2022 Time / Shift: 0700-1900
 Inspection conducted by: REYNALDO NARAN
 Vessel representative: _____

	Y	N	N/A	Comments (eg. bay/cell numbers)
Access				
Gangway set and net in place	/			
Hatchways above ladders can be secured	/			
Handgrips present at top of ladder	/			
Walkways clear of obstructions and trip hazards	/			
Lashing eyes above walkway deck	/			
Vertical ladders >3m have safety hoops - (bottom hoop is at least 2m from the base of the ladder)	/			
Edge Protection				
Outboard cells are provided with safety rails sufficient to prevent a person falling overboard	/			
Safety chains provided for all access openings	/			RUSTY
Provision for stanchions and railings (top and mid-rail) around open hatches	/			
Stanchions are 1meter height and no more than 2meters	/			
Rails with rope or wire are tight	/			
Security pin of hatch cover are free before opening	/			RUSTY
Housekeeping				
Walkways are clear of lashings, loose gear, Reefer cables and other trip hazards	/			
Bins / racks for stowage of lashing gear	/			
Lighting				
Adequate lighting is provided at all POW for all (un)lashing and cargo operations			/	
Ships gear / cranes				
Lifbuoy positioned at gangway	/			
Lashing gear in serviceable condition	/			RUSTY
Ships crane stowed to water side and boom below the top of crane pedestal				
Cell guides in good condition				
Ship rat guards placed in right place	/			
Mooring lines are out of cable pit	/			
Mooring Lines in good conditions	/			
Atmosphere testing needed?				
Results of testing _____ Proceed?				



[Handwritten signature]