

Callao, 28 de noviembre de 2022

Señor

**JUAN CARLOS ANDONAIRE CÁCEDA**

Apoderado

**TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.**

Av. Antonio Miroquesada N° 425 (Edificio Prisma Business Tower), Oficina 1210, Magdalena del Mar

Presente. –

Referencia: Expediente N° 081-2022-RCL/DPWC

Carta DALC.DPWC.321.2022

De nuestra consideración:

Por la presente damos respuesta al reclamo de fecha 18 de octubre de 2022, cuyo plazo de resolución se prorrogó con la carta de la referencia, mediante el cual en su calidad de agente marítimo de la línea naviera X-PRESS FEEDERS nos reclaman el pago de USD 195.00 (ciento noventa y cinco con 00/100 dólares americanos) por concepto de reparación del daño ocasionado a la nave MV ALGOL detallado en el *Stevedore Damage Report* (SDR) N° 17, según indican, debido a que estos daños habrían sido ocasionados por **DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DPWC)**.

Al respecto, señalan que el 25 de setiembre de 2022 a las 23:30 horas la nave MV ALGOL resultó dañada como consecuencia de una mala maniobra de los estibadores de **DPWC** durante las operaciones de descarga de esta nave dentro de las instalaciones de la terminal.

Asimismo, indican que el *Damage Report* N° 17 de fecha 25 de setiembre de 2022 registró un desprendimiento de conos de apilamiento de base permanente en la posición Bay 02 Lower Hold y que la causa que generó el daño fue una mala maniobra de los estibadores de **DPWC** quienes impactaron a la nave con un contenedor de 20 pies.

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

1. Al respecto, el artículo 196 del Código Procesal Civil establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión y el artículo 1331 del Código Civil señala que la prueba de los daños y perjuicios, y se su cuantía corresponde al perjudicado por la inexecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso, por lo que correspondería a **TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. (en adelante, TPP)** probar fehacientemente que los daños en la nave MV ALGOL detallado en el *Stevedore Damage Report* (SDR) N° 17 se produjeron durante las operaciones de **DPWC**.
2. En ese sentido, hemos verificado que **TPP** presenta el SDR N° 17 como único medio probatorio para acreditar la existencia de los daños, así como la supuesta responsabilidad de **DPWC** en la ocurrencia de los mismos, el cual contiene como descripción: desprendimientos de pintura en el cono de apilamiento de base; y, menciona que eso habría sido ocasionado por el impacto de un contenedor de 20 pies; además, se adjunta unas fotografías que muestran la zona oxidada.



**DP WORLD**  
PORTS & TERMINALS

dpworld.com

3. Sobre el particular, debemos precisar que el referido SDR se trata de un documento de parte, el cual fue rechazado por **DPWC** según anotación donde consta que no asumimos responsabilidad en la comisión de los daños descritos en dicho documento, por lo que el SDR no puede ser considerado como una prueba irrefutable de la responsabilidad de **DPWC** en la ocurrencia de los daños.
4. En ese orden de ideas, hemos verificado que antes del inicio de operaciones de la nave ALGOL como parte del procedimiento operativo, realizamos la inspección a las condiciones de esta nave y elaboramos el documento denominado *Vessel Safety Inspection Checklist*, el cual fue debidamente firmado por el *Chief Officer* de la referida nave, en donde se dejó constancia de las malas condiciones de la nave ALGOL, en estricto, la existencia de oxidación en la estructura de esa embarcación. Adjuntamos en calidad de Anexo 1, el referido documento.
5. Por tanto, **TPP** no cuenta con ninguna evidencia que pruebe que **DPWC** ocasionó daños en la nave ALGOL durante sus operaciones, toda vez que el medio probatorio presentado por la reclamante muestra que los daños se tratarían de defectos de oxidación en la estructura de la nave ALGOL que obedecen más bien a las malas condiciones de mantenimiento de esta nave. Por tanto, el medio probatorio presentado por **TPP** no acredita nuestra responsabilidad en la producción de los daños reclamados.

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](mailto:callao.reclamos@dpworld.com).

Adicionalmente, 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,

**BRUNO CRISTOVAO FERRETTI**

Apoderado





**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: ALGOL V/ 22019 N

Date of Inspection: 25-09-2022

Time / Shift: Job-074

Inspection conducted by:

Terminal representative: Affreco Leyara Odia

Vessel representative:

	Y	N	N/A	Comments (eg. bay/cell numbers)
<b>Access</b>				
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)			/	Missing
<b>Edge Protection</b>				
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.	/			rusty
Stanchions are 1meter height and no more than 2meters	/			rusty
Rails with rope or wire are tight		/		
Security pin of hatch cover are free before opening	/			
<b>Housekeeping</b>				
Walkways are clear of lashings, loose gear, reefer cables and other trip hazards.		/		
Bins / racks for stowage of lashing gear.	/			
<b>Lighting</b>				
Adequate lighting is provided at all POW for all (un)lashing and cargo operations.		/		missing
<b>Ships gear / cranes</b>				
Lifebuoy positioned at gangway	/			
Lashing gear in serviceable condition.	/			
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	/			
<b>Atmosphere testing needed?</b>				
Results of testing _____ Proceed?			/	



*clp*