

Callao, 9 de febrero de 2023

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° 003-2023-RCL/DPWC

Carta DALC.DPWC.027.2023

De nuestra consideración:

Por la presente damos respuesta al reclamo de fecha 12 de enero de 2023, cuyo plazo de resolución fue prorrogado mediante la carta de la referencia, mediante el cual en su calidad de agente marítimo de la línea naviera X-PRESS FEEDERS nos reclaman que asumamos el pago de la reparación de la nave VARAMO por el daño detallado en el *Stevedore Damage Report* (SDR) N° 001/2023, sin precisar cuantía, 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 8 de enero de 2023 la nave VARAMO 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 en el *Damage Report* N° 01 de fecha 8 de enero de 2023 se mencionan detalles del daño ocasionado como consecuencia del atascamiento del contenedor CSNU7994770 en la celda guía en el Bay 02, el cual contiene fotos del daño en la nave, y que adicionalmente adjuntan otras fotografías de la evidencia del daño.

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 inejecución 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 el daño en la nave VARAMO detallado en el *Stevedore Damage Report* (SDR) N° 001/2023 se produjo durante las operaciones de **DPWC**.
2. En ese sentido, hemos verificado que **TPP** presentó el SDR N° 001/2023, el *Container Damage Report* del contenedor CSNU7994770, un documento denominado *Statement of facts* firmado por el Master of the M/V VARAMO e imágenes que se encuentran dentro del escrito de reclamo, como medios probatorios para acreditar la existencia del daño, así como la supuesta responsabilidad de **DPWC** en la ocurrencia del mismo, los cuales consignan que el daño en la celda guía se produjo porque el contenedor CSNU7994770 se atascó durante las operaciones de embarque a cargo de personal de **DPWC**.



3. Sobre el particular, debemos precisar que los referidos medios probatorios se tratan de documentos de parte, y que oportunamente **DPWC** rechazó la responsabilidad en la ocurrencia del incidente detallado en el SDR N° 001/2023 según las anotaciones contenidas tanto el referido SDR, así como en el *Container Damage Report* del contenedor CSNU7994770, por lo que tales documentos no pueden ser considerados como pruebas irrefutables de la responsabilidad de **DPWC** en la ocurrencia del daño.
4. Ahora bien, hemos verificado que antes del inicio de operaciones de la nave VARAMO 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 VARAMO, en estricto, la existencia de la celda guía dañada en el Bay 02, es decir, el lugar donde justamente se produjo el incidente que llevó al atasco del contenedor CSNU7994770. Adjuntamos en calidad de Anexo 1, el referido documento.
5. Asimismo, luego de ocurrido el incidente elaboramos el documento denominado *Letter of Protest* mediante el cual rechazamos la responsabilidad en la ocurrencia del atasco y dejamos constancia que la mala condición de la nave fue la que generó el incidente, siendo que este documento fue debidamente notificado al Capitán de la nave VARAMO. Adjuntamos en calidad de Anexo 2, el referido documento.
6. Por tanto, es posible concluir lo siguiente: i) la celda guía tiene por su propia naturaleza la función de guiar el posicionamiento de un contenedor durante las operaciones de embarque, por lo que su estructura debe encontrarse en óptimas condiciones de mantenimiento para hacer frente a las operaciones de embarque y descarga de contenedores; y, ii) en este caso, la deformación de la guía de celda en el Bay 02 que fue detectada previo al inicio de las operaciones y puesta en evidencia en el *Vessel Safety Inspection Checklist*, conforme a lo detallado en los puntos precedentes, ocasionó que el contenedor CSNU7994770 se salga de la celda, se atasque y genere presión ocasionando los daños.
7. Por tanto, **TPP** no cuenta con ninguna evidencia que pruebe que **DPWC** ocasionó daños en la celda guía de la nave VARAMO durante sus operaciones ni tampoco en el contenedor CSNU7994770, toda vez que los medios probatorios presentados por la reclamante muestran que los daños se tratarían más bien de defectos de oxidación en la estructura de la guía celda de la nave VARAMO, lo cual se puede apreciar de las imágenes que el mismo **TPP** presentó en su escrito de reclamo. Por ende, la causa del incidente y los daños en la celda guía de la nave VARAMO, así como en el contenedor CSNU7994770 obedecen a las malas condiciones de mantenimiento de la nave VARAMO. Por tanto, los medios probatorios presentados por **TPP** no acreditan 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.

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,


JOSE MIGUEL UGARTE MAGGIOLO

Apoderado





ANEXO 1



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: VAREMO
 Date of Inspection: 7-01-23 Time / Shift: 0700-1900
 Inspection conducted by:
 Terminal representative: Diego Valverde
 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	✓			Rusty
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			✓	
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	✓			
Housekeeping				
Walkways are clear of lashings, loose gear, reefer cables and other trip hazards.	✓			lashing material
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				
Lifebuoy 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	✓			Damaged in bay 02.
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?			✓	



Req: All Cell Guide in working condition; All previous PORTS NO. ANY COMPLAINT.

