



DP WORLD
PORTS & TERMINALS

dpworld.com

DALC.DPWC.098.2023

Callao, 10 de abril de 2023

Señora

PAOLA HUALLPACUNA ARCE

Apoderada

TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.

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

Presente. –

Referencia: Expediente N° 022-2023-RCL/DPWC

De nuestra consideración:

Por la presente damos respuesta al reclamo de fecha 16 de marzo de 2023, mediante el cual en su calidad de agente marítimo de la línea naviera X-PRESS FEEDERS nos reclaman el pago de USD 140.00 (ciento cuarenta 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° 004-2023, según indican, debido a que estos daños habrían sido ocasionados por **DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DPWC)**.

Al respecto, señalan que con fecha 12 de marzo de 2023 a las 22:00 horas en las instalaciones de **DPWC** la nave ALGOL resultó dañada como consecuencia de una mala maniobra de los estibadores de **DPWC** durante las operaciones de descarga y que el detalle de los daños se encuentra registrado en el SDR N° 004-2023: corona de guía de celda separada (*detached cell guide crown*) ubicada en la bahía 18 fila 05-07, así como las fotografías que acreditarían el 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 de 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 los daños en la nave MV ALGOL detallado en el SDR N° 004-2023 se produjeron durante las operaciones de **DPWC**.
2. En ese sentido, observamos que **TPP** presenta el SDR N° 004-2023 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: *detached cell guide Crown in bay 18 row 05-07 aft part¹*; y, menciona que eso habría sido ocasionado por el golpe de un contenedor durante la operación de embarque; además, que el referido SDR contiene unas fotografías que muestran la zona oxidada.

¹ Traducción libre: corona de la guía de celda separada en bahía 18 fila 05-07 lado popa.

4



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 cuenta solo con sello de recibido más no de conformidad por parte de **DPWC**, 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 MV 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.

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



DP WORLD
Callao

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. 2300SN

Date of Inspection: 12-03-2023

Time / Shift: 154-233

Inspection conducted by:

Terminal representative: Affredo Lopez Delgado

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.	/			Messy lashing material
Lashing eyes above walkway deck	/			
Vertical ladders >3m have safety hoops - (bottom hoop is at least 2m from the base of the ladder)			/	Missing in ladder.
Edge Protection				
Outboard cells are provided with safety rails sufficient to prevent a person falling overboard	/			Ready
Safety chains provided for all access openings	/			Missing all bags
Provision for stanchions and railings (top and mid-rail) around open hatches.	/			Ready.
Stanchions are 1meter height and no more than 2meters	/			
Rails with rope or wire are tight	/			No tight.
Security pin of hatch cover are free before opening	/			
Housekeeping				
Walkways are clear of lashings, loose gear, reefer cables and other trip hazards.	/			Messy 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.	/			
Ships crane stowed to water side and boom below the top of crane pedestal	/			
Cell guides in good condition	/			Ready.
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?			/	Not

Stamp: **CALLAO**
OPS
OFFICER
Date: 12/03/2023