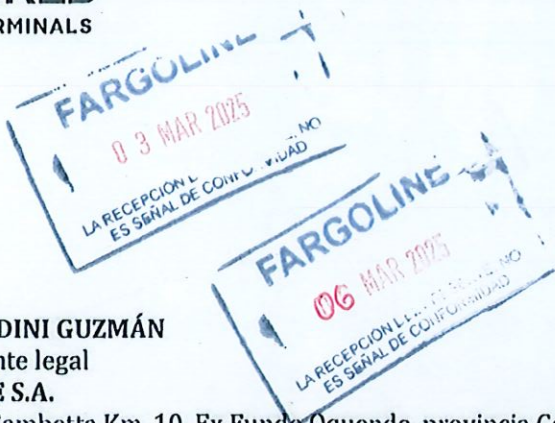




DP WORLD
PORTS & TERMINALS

CARGO

dpworld.com



DALC.DPWC.095.2024

Callao, 04 de marzo de 2025

Señor
FUAD MARDINI GUZMÁN
Representante legal
FARGOLINE S.A.
Av. Néstor Gambetta Km. 10, Ex Fundo Oquendo, provincia Constitucional del Callao
Presente. -

Referencia: a) Escrito S/N recibido el 23 de enero de 2025
b) DALC.DPWC.057.2025
c) Expediente N° 006-2025-RCL/DPWC

De nuestra consideración:

Por medio de la presente damos respuesta a su reclamo presentado a través de nuestro correo callao.reclamos@dpworld.com el 23 de enero de 2024, mediante escrito de la referencia a), cuyo plazo de respuesta fue ampliado por documento de la referencia b), mediante el cual su representada, solicita la anulación de las facturas N° F001- 01250615, F001- 01255796 y F001- 01245804.

Sobre el particular, su reclamo ha sido declarado **INFUNDADO** por las siguientes razones:

1. SOBRE LAS CAUSAS DE CONGESTIÓN PORTUARIA

1.1. Su representada señala lo siguiente:

"(...)

3.1. Como su compañía podrá advertir, desde enero del 2024 estamos viviendo un problema de congestión en el área operativa portuaria, lo cual viene perjudicando el retiro de los contenedores dentro de las 48 horas dispuestas en su tarifario. En efecto, la poca infraestructura disponible para atender el alto ingreso de contenedores, la gestión ineficiente al momento de preferir la entrega de contenedores nuevos por sobre los antiguos y la complejidad de generar citas suficientes para retirar contenedores son solo algunos de los factores que contribuyen a la congestión en el área operativa portuaria que afecta nuestra operación.

"(...)

3.3. Cabe resaltar que el problema de la congestión en el área operativa ya está siendo denunciado y cuestionado por múltiples gremios y empresas. Por ejemplo, la Asociación de Agentes de Carga y Consolidadores Internacionales del Perú (AACCI PERU) han mostrado su malestar por la gran congestión generada en el área operativa portuaria, la cual es consecuencia de la poca capacidad suya de gestionar la llegada de contenedores. Por su parte, la Asociación de Importadores Perú (API) ha cuestionado que, por la congestión en el área operativa portuaria, se tenga que pagar el uso del mismo. Si bien el pronunciamiento es de enero del 2025, el problema de la congestión se viene generando desde el año pasado y es justamente la causa de porqué estamos reclamando las presentes facturas.

"..." (el subrayado es nuestro)

1.2. Sobre el particular, rechazamos la pretendida alegación respecto a que la congestión generada en Callao sea atribuible a la responsabilidad de DP World. De hecho, en las Mesas Técnicas de Trabajo para la Operatividad Logística del Comercio Exterior organizadas por MINCETUR y en aquellas organizadas por la Autoridad Portuaria



Nacional - APN ha quedado claro que la congestión se debe a **factores externos** que no son responsabilidad de las terminales ubicadas en Callao.

A manera enunciativa más no taxativa, dentro de las causas de congestión se pueden mencionar las siguientes:

- ✓ Saturación de contenedores vacíos y de la capacidad de los depósitos extraportuarios para recibirlos. Ante esta coyuntura DP World proactiva y coordinadamente con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones habilitó el 4to carril para la evacuación de vacíos, coadyuvando a mejorar la situación.
- ✓ Horarios de atención de la cadena logística que, a diferencia de los terminales portuarios, no trabaja 24/07.

2. **SOBRE LOS MOTIVOS POR LOS CUALES SU REPRESENTADA SEÑALA QUE NO HABRÍA PODIDO RETIRAR SUS CONTENEDORES**

2.1. Su representada señala lo siguiente:

"(...)

3.2. Esta congestión, lamentablemente, determinó que nuestra compañía no pueda retirar oportunamente los contenedores indicados en el Anexo N° 1-B, siendo que ese servicio de área operativa es el que se nos está cobrando en las facturas cuestionadas en el presente reclamo. De allí que su puerto debe tener en cuenta que el cobro que se está realizando es ilegítimo, ya que el uso del área operativa portuaria no es imputable a nosotros en vista que hubo y hay una congestión en el mismo que permanece hasta el día de hoy; impidiendo el retiro de los contenedores de forma oportuna.

(...)

3.4. En ese sentido, el puerto debe dejar sin efecto las facturas cuestionadas, ya que el no hacerlo significaría un cobro ilegítimo e ilegal que no se condice con el ordenamiento jurídico peruano. Como el puerto conoce, no es amparable el abuso de los derechos conforme a nuestro Código Civil, razón por la cual corresponde la anulación de las facturas.

(...)

4.1. Como es de su conocimiento, las facturas contenidas en el presente reclamo están relacionadas con los contenedores señalados en el Anexo N° 1-B, los cuáles fueron entregados tardíamente por el congestionamiento que existe en el área operativa portuaria. Situación totalmente imputable a Uds.

(...)

4.3. Durante la reprogramación se empezaron a acumular nuevos contenedores que llegaban al puerto de otras naves, haciendo que los contenedores vinculados a las facturas reclamadas no puedan ser entregados oportunamente, generando estadías excesivas en el área operativa. Estadías que, sorprendentemente, se nos busca facturar sin motivo legal que lo sustente.

4.4. Es sabido que la forma en que la concesión descarga y apila los contenedores es por orden de llegada. De ese modo, en los espacios asignados a nuestra compañía, colocan todos los contenedores que debemos retirar del área operativa portuaria. Lamentablemente, como no podemos retirar oportunamente los contenedores antiguos por la congestión señalada, los nuevos contenedores empiezan a colocarse encima o delante de los antiguos por disposición suya; obligándolos a pedir el despacho prioritario de los contenedores más antiguos a fin de evitar el pago por el uso del área operativa.

4.5. Cabe resaltar que no es la primera vez que ocurre este tipo de demoras por una mala gestión del área operativa por su parte. El 4 de noviembre del 2024, por ejemplo, nuestra compañía envió correos electrónicos pidiendo que le den prioridad a los contenedores más antiguos a fin de evitar un uso de área operativa que sea facturable. Esto se aprecia a continuación, siendo que el correo se encuentra adjunto al presente reclamo.

(...)

Es por todo lo anterior que reclamamos las facturas mencionadas en nuestro petitorio, ya que en las mismas se nos pretende cobrar el uso del área operativa generada por la propia ineficiencia del puerto. Situación que no es tolerable por nuestro ordenamiento jurídico.

(...)” (el subrayado es nuestro)

H/EVA



2.2. Sobre el particular, rechazamos las afirmaciones precitadas y señalamos lo siguiente:

- (i) DP World Callao S.R.L cumple con estrictos niveles de servicio y productividad establecidos por Contrato de Concesión ("Contrato") y organiza sus operaciones de la manera más eficiente, maximizando el uso del área de patio que administra y utilizando eficientemente el equipamiento del que dispone. Debe tenerse presente además que DP World Callao S.R.L cuenta con equipamiento adicional a aquel exigido por el Contrato de Concesión.
- (ii) La eficiencia de los terminales en Callao inclusive ha sido reconocida de manera internacional. Sobre el particular, Callao ha sido calificado como el segundo más eficiente en la región de Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, según el Índice Mundial de Desempeño de Puertos de Contenedores publicado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence¹.
- (iii) El sistema de citas de DP World Callao S.R.L. garantiza disponibilidad de estas 24/07. Asimismo, su representada tuvo la posibilidad de enviar un flujo continuo de camiones para retirar los contenedores que tenía asignados, dentro del plazo de libre almacenamiento, a efectos de no incurrir en uso de área operativa.
- (iv) Al encontrarnos en un reclamo por uso de área operativa, su representada debe cumplir con acreditar que contaba con el flujo de camiones adecuados para recoger los contenedores cuyo retiro tenía asignado, dentro del periodo de libre almacenamiento, situación que no ha ocurrido en el presente caso.
- (v) Resulta importante señalar que su representada conocía por anticipado las disposiciones del Reglamento Tarifario y de Política Comercial de DP World (cuyas disposiciones son públicas y están publicadas en la web) y; adicionalmente, es un agente especializado por su calidad de Depósito Extraportuario y conoce los riesgos usuales asociados a vuestra operación. Sin embargo, en ningún extremo de su reclamo se ha acreditado que se haya dispuesto de un flujo adecuado de camiones para evitar que su representada incurra en cobro materia de cuestionamiento.

Por tanto, no corresponde imputar responsabilidad a DP World Callao S.R.L por un riesgo que su representada estuvo siempre en posibilidad de prever y evitar. Sobre este extremo, el Tribunal de Solución de Controversias ha señalado lo siguiente:

"(...)

Habiéndose tramitado el retiro en bloque de contenedores, deberá de seguirse el procedimiento establecido en el Reglamento Tarifario y de Política Comercial de la Entidad Prestadora; siendo responsable el usuario del retiro de los contenedores del Terminal Portuario dentro del periodo de libre de pago.

(...)

29. Como se advierte del citado Reglamento, DP WORLD cuenta con dos procedimientos para la generación de citas y el retiro de contenedores del Terminal Portuario por parte de los usuarios. El primero de estos procedimientos permite al usuario retirar un contenedor específico, tramitando su cita según el número del contenedor que piensa recoger. En el segundo, el retiro de los contenedores se realiza en bloque, es decir, DP WORLD entregará al usuario aquellos contenedores que se encuentren disponibles, en número igual a la cantidad de citas otorgadas.

(...)

45. Atendiendo a lo señalado, la planificación para el despacho de los contenedores dependerá no solo del tipo de contenedor (IMO, REFFERS, STANDAR DRY, etc.), sino también de la cantidad de contenedores que se encuentren en el patio del terminal y el número de usuarios que hayan generado cita para su recojo. De ahí que desconocer que se tramitó el retiro de contenedores en bloque, afectaría la planificación realizada por DP WORLD, pues proceder al retiro de un contenedor en específico alteraría la programación de recojo de contenedores pertenecientes a otros usuarios.

¹ Cfr. Índice de desempeño de puertos: ¿Cómo se posicionan los terminales peruanos? | ECONOMIA | GESTIÓN

H EVR



(...)

49. En atención a lo expuesto, habiendo quedado acreditado que TPP tramitó el retiro en bloque de sus contenedores y que en ningún momento DP WORLD ofreció ni aceptó realizar el despacho prioritario o preferente de su carga, era responsabilidad de la Entidad Prestadora entregarle dichos contenedores de forma indistinta, incluyendo los recién descargados y los de mayor antigüedad, de acuerdo a su disponibilidad en el patio de contenedores²”.

3. SOBRE LA PRESUNTA CONGESTIÓN EN EL ÁREA OPERATIVA DE DP-WORLD

3.1. Su representada señala lo siguiente:

(...)

5.1. Su concesión debe tener claro que, durante el año 2024 ha existido y sigue existiendo una congestión importante dentro del puerto para el despacho oportuno de las mercancías, lo cual hace que la estadía de las mismas supere las 48 horas y, por consiguiente, se nos cobre el tarifario por ello.

(...)

5.2. El congestionamiento es considerable en las áreas operativas del puerto, ya que no se pueden atender de forma oportuna las citas que se generan para recoger la mercancía. No es que el área operativa libere su espacio en un tiempo o fracción de minutos y horas para que los contenedores siguientes ingresen, sino que los nuevos contenedores ingresan y acompañan a los antiguos en el área operativa, afectando la logística de despacho a usuarios finales o almacenes que recogen.

(...)

5.6. Esta situación afecta a todos los almacenes aduaneros y empresas logísticas que deben retirar los contenedores de sus puertos. Por ejemplo, tenemos conocimiento que empresas del sector han publicado comunicados mostrando su preocupación por la congestión en el área operativa, lo cual genera pagos de tarifas adicionales que no deberían ocurrir en una situación de adecuada gestión logística por parte suya.

(...)

5.8. Peor aún, cuando hemos manifestado esta situación al puerto de forma extra oficial y la posibilidad de no cobrar montos adicionales por las estadías excesivas sin causa imputable a nuestra compañía, se nos ha dicho que enviemos más camiones de carga para así despachar los contenedores más actuales y, luego de eso, los más antiguos. Toda esta situación hace que los contenedores direccionados a nuestro almacén no estén siendo entregados de forma oportuna y adecuada por causa imputable a la operatividad del puerto.

(...)

En ese sentido, es importante que su puerto entienda que nuestra compañía no recoge oportunamente las mercancías, ya que Uds. no dan las facilidades correspondientes.

(...)

5.13. Por último, la congestión en el área operativa también se debe a la incapacidad del puerto por asegurar la maquinaria y el personal adecuado para la tarea. En cuanto a la maquinaria, la misma es insuficiente para atender el movimiento de todos los contenedores que recibe el puerto.

(...)

3.2. Sobre el particular, señalamos lo siguiente:

- ✓ Todo el argumento precitado debe ser desestimado por cuanto no existe evidencia alguna que sustente las afirmaciones.
- ✓ Más aun, no existe relación directa entre los hechos expuestos y el caso concreto materia de análisis. No hay un nexo causal directo entre la supuesta congestión que alega y la operación específica asociada al retiro de los contenedores que estaban asignados a vuestra representada.

² Resoluciones N° 1 emitidas en los expedientes 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17-2018-TSC-OSITRAN.

H. E. V. R.



DP WORLD
PORTS & TERMINALS

dpworld.com

- ✓ DP World Callao cuenta con equipamiento adicional a aquel exigido por el Contrato de Concesión.
- ✓ Conforme ha sido indicado en los apartados precedentes, la eficiencia de los terminales en Callao inclusive ha sido reconocida de manera internacional. Sobre el particular, Callao ha sido calificado como el segundo más eficiente en la región de Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, según el Índice Mundial de Desempeño de Puertos de Contenedores publicado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence³.

4. **SOBRE EL PRESUNTO INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES POR PARTE DEL PUERTO**

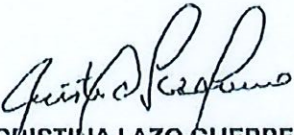
Por todos los argumentos expuestos en los apartados precedentes, este argumento debe ser desestimado. DP World Callao tiene el derecho reconocido por Contrato de Concesión a cobrar por los servicios que presta; y, por tanto, las facturas han sido debidamente emitidas.

En atención a lo hasta aquí expuesto, su reclamo debè ser declarado **INFUNDADO**.

Sin perjuicio de lo antes expuesto, en aplicación del artículo 26° del Reglamento⁴, su representada tiene expedito su derecho a presentar un recurso impugnatorio ante nuestra empresa en el plazo de quince (15) días de notificada la presente.

Adicionalmente, le informamos que conforme al artículo 20.4 de la Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N° 27444, para efecto de las notificaciones relacionadas al presente procedimiento, su representada puede 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,


CRISTINA LAZO GUERRERO
Apoderada

³ Cfr. Índice de desempeño de puertos: ¿Cómo se posicionan los terminales peruanos? | ECONOMIA | GESTIÓN

⁴ Artículo 26: Medios Impugnatorios

Los USUARIOS que consideren que las resoluciones emitidas por DP WORLD CALLAO violan, desconocen o lesionan un derecho o interés legítimo, podrán interponer contra las mismas y ante DP WORLD CALLAO los siguientes recursos:

a. Recurso de Reconsideración:

Contra la resolución emitida por DP WORLD CALLAO procede la interposición de recurso de reconsideración ante la misma dependencia que resolvió el reclamo, dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución. La sustentación de este requisito se hará con la presentación de una nueva prueba.

Este recurso es opcional por lo que su no interposición no impide la presentación del recurso de apelación.

DP WORLD CALLAO se pronunciará en el plazo de veinte (20) días contados a partir del día siguiente de la presentación del recurso de reconsideración.

En caso DP WORLD CALLAO omitiera pronunciarse en dicho plazo, se aplicará el silencio administrativo positivo.

b. Recurso de Apelación:

Contra la resolución emitida por DP WORLD CALLAO que resolvió el reclamo o recurso de reconsideración, proceda la interposición de recurso de apelación.

El recurso de apelación deberá interponerse ante DP WORLD CALLAO dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución.

DP WORLD CALLAO elevará el expediente al TRIBUNAL en el plazo de quince (15) días contados a partir de la fecha de recepción del recurso de apelación, debiendo acompañar su pronunciamiento respecto al recurso.

