RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

N.º 021-2026-GG-TPE

Paita, 19 de octubre de 2026

VISTOS:

El escrito de reclamación presentado el 7 de setiembre de 2026 por la empresa **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C.** (en adelante, "**MSC**"), en su calidad de línea naviera, mediante el cual interpone reclamo formal contra **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS S.A.** (en adelante, "**TPE PAITA**") por la presunta comisión de daños a la nave MSC DAR ES SALAAM – LA627R. Según el reclamo, el 18 de julio de 2026, durante las operaciones de estiba a bordo de la referida nave, un operador de grúa **TPE PAITA** habría ocasionado daño al twistlock ubicado en el Bay 14 Row 07, impidiendo la estiba de la unidad MSGU9179520 y de toda la columna que estaba destinada a ser apilada sobre la misma. En consecuencia, solicita que **TPE PAITA** asuma responsabilidad por los daños ocasionados.

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N.º 019-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, el "**REGLAMENTO**"), el cual constituye el marco normativo aplicable para la tramitación y resolución de los reclamos que los usuarios formulen respecto de la prestación de servicios vinculados a la infraestructura de transporte de uso público, garantizando un procedimiento administrativo transparente, célere y con respeto al debido proceso.

Que, de conformidad con el artículo 7° del **REGLAMENTO**, **TPE PAITA**, en su calidad de Entidad Prestadora, es la autoridad competente para conocer y resolver, en primera instancia administrativa, los reclamos que se originen como consecuencia de problemas vinculados a la prestación de los servicios en el Puerto de Paita. Dentro de estos se incluyen expresamente los reclamos relacionados con la prestación del servicio de descarga y el control de peso de las mercancías recibidas en el terminal, lo que otorga a esta Entidad la responsabilidad de evaluar la procedencia o improcedencia de las solicitudes presentadas por los usuarios.

Que, en el marco de la normativa aplicable, con fecha 7 de setiembre de 2026, **MSC** presentó su escrito de reclamación mediante el cual sostiene que, el día 18 de julio de 2026, durante las

Jr. Ferrocarril 127 Paita - Piura - Perú Tel. +51-73-285670 | +51950896335
Correo: tpe@euroandino.com.pe

operaciones de estiba a bordo de la nave MSC DAR ES SALAAM, un operador de **TPE PAITA** habría ocasionado daño al twistlock ubicado en el Bay 14 Row 07, impidiendo la estiba de la unidad MSGU9179520 y de toda la columna que estaba destinada a ser apilada sobre la misma. Sobre esta base, **MSC** atribuye responsabilidad a nuestra representada por los daños mencionados, en consecuencia, solicita que **TPE PAITA** responsabilidad por los daños ocasionados.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37° del **REGLAMENTO**, los reclamos deberán cumplir con determinados requisitos de admisibilidad, entre los cuales se encuentran: la identificación de la instancia u órgano resolutorio al que se dirige el reclamo; la consignación del nombre completo del reclamante, su número de documento de identidad, domicilio legal y domicilio señalado para notificaciones; los datos del representante legal, apoderado o abogado, en caso de existir; el nombre y domicilio del reclamado; la precisión de la pretensión solicitada; la exposición de los fundamentos de hecho y de derecho que la sustentan; la presentación de las pruebas que acompañan el reclamo o, en su defecto, el ofrecimiento de las mismas; así como el lugar, fecha y firma del reclamante o su huella digital en caso de no saber firmar.

Que, tras verificar el cumplimiento de los requisitos de admisibilidad, se ha constatado que el escrito de reclamación presentado el 7 de setiembre de 2026 por la empresa **MSC**, en su calidad de línea naviera, reúne íntegramente los requisitos exigidos para su admisión.

Que, el artículo 40° del **REGLAMENTO** establece las causales de improcedencia de los reclamos, precisando que **TPE PAITA**, en su calidad de órgano resolutivo, deberá declarar improcedente aquel reclamo en el que no se cumplas con los supuestos estipulados en el citado artículo. No obstante, del escrito de reclamación efectuado por **MSC** no se advierte la configuración de alguna de las causales de improcedencia previstas; por lo que corresponde emitir pronunciamiento sobre el fondo de la controversia.

Que, en relación con el reclamo presentado por **MSC**, imputan responsabilidad a **TPE PAITA** por los daños que presuntamente habría sufrido el twistlock ubicado en el Bay 14 Row 07, durante las operaciones de estiba a bordo de la nave MSC DAR ES SALAAM, indicando que uno de nuestros operadores de grúa, habría dañado el twistlock, impidiendo la estiba de la unidad MSGU9179520 y de toda la columna que estaba destinada a ser apilada sobre la misma. No obstante, el día 18 de julio de 2026, nuestra *planner* de nave puso en conocimiento a **MSC** y a la nave MSC DAR ES SALAAM, vía correo electrónico, que el embarque de la unidad MSGU9179520 había sido cancelado por problemas técnicos, indicando que no fue posible realizar la carga en la posición Bay 14 Row 07, debido al mal estado de la base del twistlock, tal como se observa a continuación:

Jr. Ferrocarril 127 Paita - Piura - Perú Tel. +51-73-285670 | +51950896335
Correo: tpe@euroandino.com.pe

MSC DAR ES SALAAM LA627R // STOWAGE INSTRUCTIONS AT PEPAI

ST Ship Planners TPE

Para: MSC Dar Es Salaam III <msc.daressalaam3@mscfleet.com>; **y 3 más** Sáb 18/07/2026 14:07

CC: 'CH001-MSC GENEVA AME NETWORK' <ch001-amenetwork@msc.com>; 'PE087-Operations' <PE087-Operations@msc.com>; **y 15 más**

FINAL BAPLIE MSC.edi
159 KB

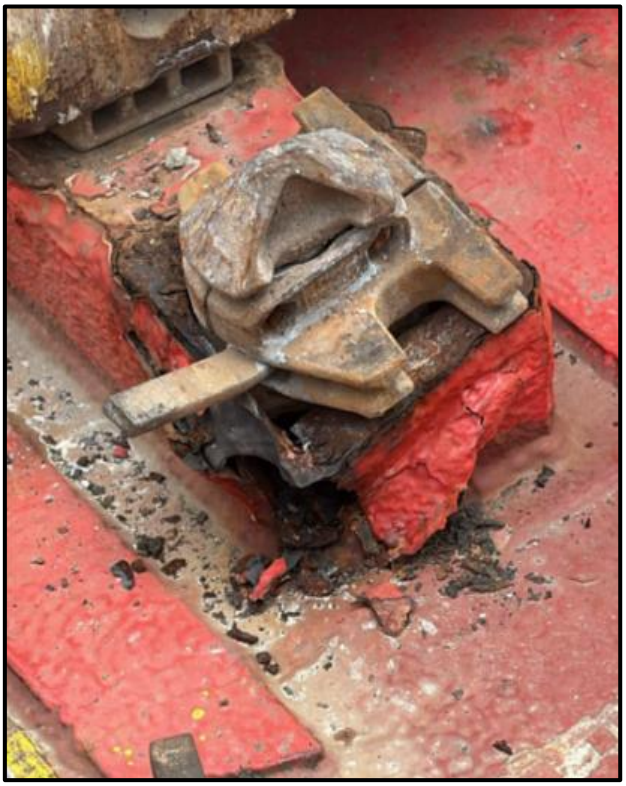
Dear all.,
Good Day

Please find in attachment Final Baplie.

Unit MSGU9179520 is canceled to load due to technical problems.

Bay 14 row 07 wasnt possible to load due to bad condition twistlock base.





Que, **MSC** emitió su *Notice of Damage by Stevedores to Cargo* (**ANEXO N.º 1**), documento en el cual se señaló que la causa del daño habría sido la siguiente: "*Lowering spreader w/container at high force country crane N° 3*". Asimismo, en dicho documento se indicó que el ISO socket ubicado en la posición 490782 resultó dañado. Sin embargo, pese a que nuestra *planner* de nave suscribió el referido documento, dejó expresa constancia de que su firma correspondía únicamente a la recepción de este, precisando que la base del twistlock presentaba corrosión.

Que, de lo expuesto, el mantenimiento de la nave y de sus elementos estructurales en condiciones adecuadas para la navegación y las operaciones de carga y descarga no constituye una mera

Jr. Ferrocarril 127 Paita - Piura - Perú Tel. +51-73-285670 | +51950896335
Correo: tpe@euroandino.com.pe

práctica operativa, sino una obligación legal expresa a cargo del capitán del buque. En efecto, el numeral 4) del artículo 625º del Código de Comercio establece como obligación del capitán realizar, antes de recibir carga, un reconocimiento del buque para constatar que este se encuentre estanco y en buen estado, con los pertrechos necesarios para una buena navegación, dejando constancia de dicha verificación mediante acta.

Que, en tal sentido, la mala condición de la base del twistlock evidencia el incumplimiento de dicho deber, atribuible a **MSC** y/o a la nave MSC DAR ES SALAAM, y constituye el nexo causal entre dicho estado deficiente y la cancelación del embarque de la unidad MSGU9179520 en la posición Bay 14 Row 07.

Que, sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, en virtud de lo señalado por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en la Resolución N.° 00026-2024-TSC-OSITRAN, recaída en el Expediente N.° 180-2021-TSC-OSITRAN, la carga de acreditar los hechos que sustentan una reclamación, así como la existencia de los daños y perjuicios alegados y su cuantía, corresponde al reclamante, quien debe aportar medios probatorios suficientes que demuestren tanto la ocurrencia del daño como la relación causal entre este y la conducta atribuida al reclamado, de conformidad con el artículo 1331 del Código Civil. Asimismo, en la citada Resolución se precisó que, de conformidad con el numeral 2 del artículo 173 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, corresponde a los administrados presentar los medios probatorios que sustenten sus alegaciones.

Que, el mismo Tribunal señaló, en la Resolución N.° 00055-2023-TSC-OSITRAN, recaída en el Expediente N.° 135-2020-TSC-OSITRAN, que de acuerdo con el artículo 173 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, corresponde a los administrados aportar los medios probatorios que sustenten sus alegaciones, pudiendo para ello presentar informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás actuaciones probatorias permitidas por el ordenamiento. En ese sentido, la carga de acreditar los hechos invocados recae en quien formula la reclamación, no siendo suficiente la sola afirmación de los mismos sin el correspondiente sustento probatorio.

Que, siguiendo la misma línea de lo indicado en el párrafo precedente, de conformidad con el artículo 196° del Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil, la carga de la prueba corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión.

Que, en tal sentido, correspondía a **MSC** aportar elementos objetivos que acreditaran tanto la ocurrencia del daño alegado como su atribución a las operaciones de **TPE PAITA**. Sin embargo, los medios presentados no permiten acreditar que el daño alegado haya sido producto de algún impacto, golpe o maniobra del operador de grúa. Por el contrario, de las evidencias fotográficas adjuntas se advierte que la base del twistlock ubicado en el Bay 14 Row 07 presentaba corrosión y se encontraba en mal estado, hecho sobre el cual **TPE PAITA** ha dejado constancia conforme lo

Jr. Ferrocarril 127 Paita - Piura - Perú Tel. +51-73-285670 | +51950896335
Correo: tpe@euroandino.com.pe

sustentado en párrafos anteriores. De tal manera que, no se ha acreditado una relación causal entre la actuación de **TPE PAITA** y el daño reclamado, máxime si **TPE PAITA** ha deslindado su responsabilidad en el daño conforme lo sustentado en la presente Resolución.

Que, en consecuencia, corresponde declarar **INFUNDADO** el reclamo presentado por **MSC**, toda vez que el daño alegado no habría sido producto de una de una acción efectuada por alguno de nuestros operadores de grúa, sino que la base del twistlock presentaba corrosión y se encontraba en mal estado. En tal sentido, al no advertirse una conducta u omisión imputable a **TPE PAITA**, ni la relación causal entre sus operaciones y el daño reclamado, corresponde rechazar cualquier responsabilidad por el presunto daño a la nave MSC DAR ES SALAAM.

Que, en aplicación del artículo 54° del **REGLAMENTO**, los Usuarios pueden interponer los recursos impugnatorios de Reconsideración y Apelación regulados en los artículos 55° y 57° respectivamente, del mismo cuerpo normativo, ante **TPE PAITA** en el plazo de quince (15) días contados a partir de la notificación de la presente Resolución.

SE RESUELVE:

PRIMERO. - DECLARAR INFUNDADO el reclamo presentado por **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C.**, por las razones expuestas en la parte considerativa de la presente Resolución. Esta decisión se fundamenta en que se ha verificado que el daño a la nave MSC DAR ES SALAAM —específicamente en el twistlock ubicado en el Bay 14 Row 07— se habría producido debido a la corrosión que este dispositivo presentaba, asociado a su antigüedad y estado de conservación, no siendo el daño atribuible a las operaciones de **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS S.A.**

SEGUNDO. - NOTIFICAR a la empresa **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL PERÚ S.A.C.** la presente Resolución, para que tome conocimiento íntegro de lo resuelto en primera instancia administrativa, en el marco del procedimiento de atención de reclamos regulado por el Reglamento aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N.º 019-2011-CD-OSITRAN.

TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS
Firmado digitalmente por:
Eduardo Fabián Cerdeira
Gerente General

Eduardo Cerdeira
Gerente General

Jr. Ferrocarril 127 Paita - Piura - Perú Tel. +51-73-285670 | +51950896335
Correo: tpe@euroandino.com.pe

ANEXO Nº 1

Notice of Damage by Stevedore to Ship's Equipment

PART A – to be filled in by Master / Owner's representative

Report No. :

M/V — MSC DARES SALAAM III

Voyage No. : LA627R

Port of : PAITA, PERU

To: Stevedore

Date : 18/JULY/2026 (dd/mm/yyyy)

You are hereby notified that I hold you liable for the subject incident which caused damages and losses to my ship as a result of your stevedoring operations. Your liability and responsibility are not limited to payment of the damage repairs only, but concern also any consequential loss, including vessel's loss of time.

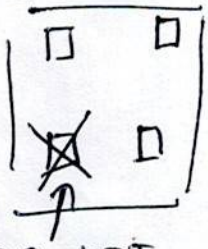
Date and time of damage: 18/JULY/2026 (dd/MM/yyyy) **local time** 1054 H

Cause of damage: LOWERING SPREADER W/CONTAINER AT HIGH FORCE (GANTRY CRANE No. 3

Description of damage: DURING LOADING OPS, ISO SOCKET IN POS^N 14 07 82 GOT DAMAGED.

Repairs needed: REPLACE WITH A NEW ISO SOCKET

Master remarks:



ISO SOCKET

In case of extensive damages and when an agreement as to the causes of the incident cannot be reached immediately on the spot, a joint survey will be requested and Survey report with relevant findings has to be attached to this form.

Witness of subject incident

MSC DARES SALAAM III

c/o

(Title and Signature)

CHIEF OFFICER

Date:

Master

M/V MSC DARES SALAAM III
POR MONROVIA
MO NO 9158525
OFF NO 20712
GT 25637
NT 12733
DAT 33819
CALL SIGN 5LAR

(Signature and Stamp)

PART B – to be filled in by Stevedore's representative

The cause and extent of damage, together with the repairs needed, are correctly stated above and liability acknowledged.

The damage will be repaired by:

☐ **SHIP OPERATOR** (The S.O. will arrange for repair and relevant costs will be invoiced to terminal) ·

☐ **TERMINAL** The Terminal undertakes to repair the damages within:

Stevedore Representative

Sabrina Olivare

(Title, Signature and Stamp)

Only Received the base of the twistlocks shows corrosion.


REDMI 15C
13/07/2026 11:20


REDMI 15C
18/07/2026 11:20