



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

Organismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
EXPEDIENTE N° 042-2018-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

**EXPEDIENTE** : 042-2018-TSC-OSITRAN  
**APELANTE** : RANSA COMERCIAL S.A.  
**ENTIDAD PRESTADORA** : DP WORLD CALLAO S.R.L.  
**ACTO APELADO** : Resolución N° 2 emitida en el expediente N° 135-2017-RCL/DPWC

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 28 de octubre de 2019

**SUMILLA:** Si dentro del procedimiento de retiro de contenedores, el sistema informático de la Entidad Prestadora solicitó al usuario ingresar el número de conocimiento de embarque de una determinada nave, resulta razonable que éste espere que la mercancía asociada a dicho conocimiento de embarque, será entregada por la Entidad Prestadora antes que la mercancía relacionada a otro conocimiento de embarque no ingresado al referido sistema cuyo periodo de libre almacenamiento vencería posteriormente.

### VISTOS:

El expediente N° 042-2018-TSC-OSITRAN, relacionado con el recurso de apelación interpuesto por RANSA COMERCIAL S.A. (en lo sucesivo, RANSA) contra la Resolución N° 2 emitida en el expediente N° 135-2017-RCL/DPWC por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en lo sucesivo, DP WORLD o la Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 20 de octubre de 2017, RANSA interpuso reclamo ante DP WORLD solicitando la devolución de S/. 524,39 (quinientos veinticuatro con 39/100 Nuevos Soles), cobrados por concepto de Uso de Área Operativa mediante la factura N° 002-00243608; señalando lo siguiente:
  - i.- La factura reclamada se encuentra vinculada a la nave SAN VICENTE EXPRESS (en adelante, la nave SAN VICENTE) cuya descarga culminó el 26 de agosto de 2017 a las 16:00 horas, por lo que el plazo de dos (02) días de uso de área operativa venció el 28 de agosto de 2017 a las 16:00 horas.



- ii.- La solicitud de cita para el retiro de los contenedores se generó el 09 de setiembre de 2017 a las 17:30 horas; sin embargo, en la citada fecha DP WORLD procedió a entregar la carga de otra nave (SANTA ROSA) sin respetar el método FIFO (First In/First Out) generándose así que el retiro de los contenedores vinculados con la nave TANYA se realice más allá del periodo de libre almacenamiento.
  - iii.- El 10 y 11 de setiembre de 2017, RANSA envió a DP WORLD correos electrónicos solicitando el despacho prioritario de los ocho (08) contenedores detallados en la factura objeto de reclamo. No obstante, DP WORLD no le brindó el despacho prioritario solicitado pese a que sus contenedores ya contaban con citas programadas.
  - iv.- DP WORLD estaría actuando arbitrariamente al pretender efectuar el cobro por un concepto que no le corresponde asumir debido a que el mismo no se generó por la demora de RANSA en enviar sus unidades para el recojo de sus contenedores, sino por la negligencia por parte de la Entidad Prestadora al entregar contenedores de diferentes naves sin considerar el orden de llegada de estos; incluso, sin citas programadas, impidiendo una correcta administración en el funcionamiento, aprovechamiento y explotación de la infraestructura portuaria.
- 2.- Mediante Resolución N° 1 notificada el 18 de diciembre de 2017, DP WORLD resolvió el reclamo presentado por RANSA declarándolo infundado por los siguientes argumentos:
- i.- El actual procedimiento de entrega de citas para el recojo de contenedores en caso de importación, establece la posibilidad de tramitar *vía online* dos tipos de citas: una con retiro por bloque de contenedores y otra con retiro de contenedores específicos. En el caso de RANSA, el retiro de sus contenedores se realiza por bloque y la entrega de estos dependen de los contenedores disponibles y citas otorgadas. Agrega que debe entenderse como disponibles los contenedores que han sido descargados de las diferentes naves que hayan recalado y cuenten con autorizaciones para su retiro.
  - ii.- Las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión, lo faculta a organizar los servicios dentro del terminal portuario bajo las condiciones mas convenientes para la adecuada operación y funcionamiento respetando las condiciones del contrato y disposiciones aplicables. En ese sentido, DP WORLD ha dispuesto el despacho de sus contenedores en función a la cantidad de citas programadas, por lo que no corresponde aplicar el método FIFO (First In/First Out), más aún sino se ha acordado con RANSA una manera particular y/o distinta en el recojo o manejo de los contenedores.
  - iii.- Se ha verificado que entre el 09 y el 12 de setiembre de 2017 (periodo comprendido entre el término de la descarga de cada nave y la fecha en que fueron retirados) RANSA contaba con un total de ciento cuatro (104) contenedores aptos para ser retirados del Terminal Portuario. Así, DP WORLD cumplió con el despacho de los contenedores en función a las citas gestionadas por RANSA, tal como se aprecia en la siguiente imagen:



Vista	Navo	Término Descarga	Setiembre			
			9	10	11	12
NLEO2601E	NYK LEO	08/09/2017	16			
CTAN263WCS	CMA CGM TANYA	09/09/2017	8	24	13	9
NSTRO34E	NORDIC STRALSUND	09/09/2017		7	7	
SROS732W	SANTA ROSA	11/09/2017			9	2
IL01642S	CNP ILO	11/09/2017			3	
JPOL012S	JPO LIBRA	11/09/2017			2	4
Total general			24	31	34	15

- iv.- RANSA pretende exonerarse del pago por concepto de uso de área operativa alegando que solicitó el despacho prioritario de los contenedores; adjuntando correos remitidos a su área operativa justo al límite del vencimiento de dicho periodo. Sin embargo, no resulta factible que los usuarios soliciten el retiro de contenedores específicos por correo electrónico, sino que deben de hacerlo conforme al procedimiento publicado en su página web, gestionando citas *online*.
- v.- El retiro tardío de los contenedores materia de reclamo más allá del periodo de libre almacenamiento resulta imputable a RANSA, pues debió haber programado diligentemente el retiro de sus unidades, ajustándose al procedimiento publicado en su página web de aplicación para todos los usuarios, pretendiendo RANSA recibir un trato preferente.
- vi.- El tiempo promedio para la entrega y recepción de los contenedores se realiza según el indicador de nivel de servicio descrito en el Contrato de Concesión que DP WORLD suscribió con el Estado Peruano.
- 3.- El 10 de enero de 2018, RANSA interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución N° 1, reiterando lo señalado en el reclamo y añadiendo lo siguiente:
- i.- Si bien es cierto que los retiros de sus contenedores los realiza por bloque, en anteriores oportunidades DP WORLD habilitó el retiro de cuatro (04) contenedores por hora, tal como se acredita en los correos electrónicos del 26 y 27 de noviembre de 2017, en donde se evidencia que DP WORLD concedió la habilitación de slots adicionales para la descarga de las naves DUBAI EXPRESS y SANTA INÉS.
- ii.- Conforme al Contrato de Concesión, DP WORLD debería ejecutar la entrega de cada contenedor en un promedio de veinte (20) minutos. En tal sentido, si la Entidad Prestadora, en el periodo de una (01) hora habilitara el retiro de cuatro (04) contenedores, en cuarenta y ocho (48) horas se podría atender la entrega de ciento noventa y dos (192) contenedores, lo que sería más eficiente que la entrega por bloques evitando hacer incurrir al usuario en sobrecosto por uso de área operativa.
- iii.- El actual procedimiento de solicitud de citas para la entrega de contenedores de DP WORLD, no permite que RANSA pueda acceder a la modalidad de retiro por contenedor



específico, el cual solo resulta aplicable para contenedores especiales tales como IMO (*International Maritime Organization*), OOG (*Out of Gauge*) y Daño Mayor; impidiendo así que el usuario tenga otra opción que le permita retirar oportunamente sus contenedores, máxime si la Entidad Prestadora no respeta el turno de las citas otorgadas y procede a gestionar la entrega de carga de otras naves que incluso tienen fechas y hora de término de descarga posteriores a las que ya se encuentran programadas.

- iv.- Si bien de conformidad con lo dispuesto en el Tarifario de DP WORLD, el envío de correos electrónicos no puede ser considerado como un canal válido para gestionar el retiro de contenedores; dicho mecanismo resulta necesario debido a que en muchas oportunidades el sistema de citas *online* registra fallas en el acceso para generar las citas de retiro de contenedores; viéndose los usuarios obligados a coordinar y gestionar sus citas mediante el envío de correos electrónicos a DP WORLD.
- 4.- Mediante Resolución N° 2 notificada a RANSA el 01 de febrero de 2018, DP WORLD resolvió el recurso de reconsideración declarándolo infundado, reiterando los argumentos expuestos en la Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:
- i.- Los correos electrónicos del 26 y 27 de noviembre de 2017, deben ser considerados para el presente procedimiento, en tanto se encuentran vinculados a la nave SANTA INES, lo cual no guarda relación con la factura objeto de reclamo. Asimismo, del análisis de dichos correos no se acredita que DP WORLD haya habilitado slots para obtener mayor cantidad de citas de retiro o que dicha solicitud haya sido negada.
  - ii.- RANSA no solo tenía ocho (08) contenedores por recoger sino un total de ciento cuatro (104); por lo que entre el 9 y el 12 de setiembre de 2017 gestionó veinticuatro (24); treinta y uno (31); treinta y cuatro (34); y quince (15) citas de retiro por día. En tal sentido, si RANSA hubiese querido retirar todos sus contenedores dentro del plazo de libre de almacenamiento, debería haber solicitado una mayor cantidad de citas, así como contar con una suficiente flota vehicular que le permitiera retirar todos sus contenedores sin incurrir en uso de área operativa.
  - iii.- La obligación de despachar los contenedores en veinte (20) minutos, establecida en el Contrato de Concesión, se computa desde que el vehículo designado para recojo de contenedores ingresa a las instalaciones de DP WORLD hasta que sale del terminal portuario. Este indicador es supervisado por OSITRAN, correspondiendo de ser el caso, el resarcimiento al Estado Peruano a través de penalidades según cada trimestre de evaluación.
- 5.- Con fecha 22 de febrero de 2018, RANSA interpuso recurso de apelación contra lo resuelto por DP WORLD en el expediente N° 158-2017-RCL/DPWC; reiterando los argumentos contenidos en su reclamo y reconsideración, señalando además lo siguiente:
- i. No cuestiona el tiempo de ingreso y salida de los camiones del terminal portuario sino el método que aplica DP WORLD en la entrega de los contenedores por bloque, debido a



que el despacho de éstos se realiza dando prioridad a los que estén disponibles y recalados sin importar el orden de llegada de las naves ni las solicitudes de citas ya programadas.

- ii. El sistema de entrega de contenedores por bloque permitió que al 11 de setiembre de 2017 DP WORLD solo cumpla con el despacho de cuarenta y cinco (45) de los cincuenta y tres (53) contenedores vinculados con la nave TANYA, consecuencia de lo cual envió un correo electrónico el 10 de setiembre de 2017 a las 21:58 horas y el mismo 11 de setiembre de 2017 a las 10:11 horas con la finalidad que se priorice la entrega de los ocho (08) contenedores restantes antes que culmine el plazo de libre almacenamiento; esto es, el 11 de setiembre de 2017 a las 12:57 horas, sin embargo, DP WORLD hizo caso omiso a dicha solicitud ocasionando que incurriera en gastos adicionales por concepto de "Uso de Área Operativa".
  - iii. El 11 de setiembre de 2017, DP WORLD debió hacer entrega de un total de veintidós (22) contenedores vinculados con la nave TANYA; sin embargo, en dicha fecha solo entregó trece (13) contenedores de la citada nave, toda vez que priorizó la entrega de nueve (09) contenedores de otra nave (SANTA ROSA); siendo que, recién el 12 de setiembre de 2017 cumplió con entregar los contenedores faltantes de la nave TANYA, originándose que el retiro de estos se realice más allá del periodo de libre almacenamiento, situación que debe ser asumida DP WORLD.
  - iv. El sistema de generación de citas de DP WORLD, solo permite la programación de retiro de los contenedores que se encuentren "disponibles" y que correspondan en número igual a la cantidad de citas otorgadas, sin que puedan ser individualizadas por su número u otra forma de identificación, por ejemplo, por número de documento de transporte, lo que permitiría efectuar un retiro por despacho de carga y así evitar que la Entidad Prestadora arbitrariamente priorice la entrega de contenedores que se encuentran dentro del periodo de libre almacenamiento frente a los que sí ameritan darles prioridad en la entrega a fin de que no excedan el plazo de las 48 horas de uso de área operativa.
- 6.- El 14 de marzo de 2018, DP WORLD elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la correspondiente absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en las Resoluciones N° 1 y N° 2 y añadiendo lo siguiente:
- i.- Se ha constatado que la demora en el retiro de los contenedores de RANSA no obedeció a razones imputables a DP WORLD sino al actuar negligente del propio usuario quien no programó de manera oportuna el retiro de todos sus contenedores disponibles.
  - ii.- La cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece que los servicios estándar son aquellos que el concesionario presta obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende, en el caso de la descarga, desde el amarre de la nave hasta el retiro del contenedor por el usuario. En ambos casos incluye una permanencia del contenedor en el Terminal de hasta cuarenta y ocho (48) horas libres de pago así como cualquier gasto



- administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la nave ha terminado de descargar.
- iii.- Durante el mes de setiembre de 2017, RANSA tuvo asignado un total de seiscientos doce (612) contenedores vinculados a cuarenta y tres (43) naves diferentes; es decir, un promedio de dos (02) naves recaladas por día y de todas ellas se descargaron contenedores destinados al depósito temporal del apelante.
  - iv.- RANSA durante el citado mes efectuó retiros parciales de 54% contenedores por nave, procediendo a retirar hasta cuarenta y ocho (48) contenedores por día así como en otros días solo dos (02) contenedores; lo que evidencia una conducta irregular por parte del apelante respecto al retiro de sus contenedores y que sumado a la falta de unidades vehiculares para el recojo de estos, originó que su carga se acumulen en el patio de DP WORLD generándose así, entre otros servicios, el uso de área operativa.
  - v.- RANSA parte de una premisa equivocada al señalar que DP WORLD tiene la obligación de entregar todas las citas que requiera en cualquier fecha y horario; toda vez que la disponibilidad de citas para entrega de los contenedores depende de la demanda de todos los usuarios de DP WORLD, por lo que si un usuario se demora en gestionar sus citas será menos probable que pueda encontrar citas disponibles de manera inmediata, pues éstas ya habrán sido ocupadas por aquellos usuarios que gestionaron sus citas con mayor anticipación.
  - vi.- RANSA estaría solicitando un trato preferente frente a otros usuarios, debido a que luego de haber obtenido sus citas de retiro por bloque, pretendió que DP WORLD autorice el despacho de determinados contenedores a fin de evitar el cargo por uso de área operativa; no obstante, el retiro tardío de contenedores resulta imputable a RANSA quien no acreditó haber programado diligentemente el retiro de su cargamento, de acuerdo con el procedimiento actual de retiro de contenedores publicado en la página web de DP WORLD.
  - vii.- En su Reglamento Tarifario y de Política Comercial se establece que el procedimiento para el retiro de contenedores se puede realizar por contenedor específico (cita por número de contenedor) o por bloque de contenedores.
  - viii.- En el caso del retiro por bloque de contenedores, DP WORLD entregará citas a aquellos contenedores que se encuentren disponibles, esto es, todos aquellos asignados a un depósito temporal, cuyos servicios portuarios ya hayan sido cancelados. Por lo tanto, no existe la posibilidad de generar citas para el retiro de contenedores por nave.
  - ix.- El Tribunal de OSITRAN, en el expediente N° 178-2013-TSC-OSITRAN, se ha pronunciado indicando que *"las condiciones comerciales de las Entidades Prestadoras son cláusulas generales de contratación que van a regir la relación contractual entre el prestador del servicio y el usuario, las que conjuntamente son aceptadas por las partes"*; conforme a ello, el usuario tiene la obligación de cumplir con las condiciones comerciales



que se establecen en su Reglamento Tarifario y Política Comercial respecto del retiro en bloque de contenedores.

- x.- Conforme a las cláusulas 8.1 y 8.2 del Contrato de Concesión firmado con el Estado Peruano, DP WORLD tiene el derecho de disponer de la organización de los servicios dentro del Terminal Portuario, y tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento. En tal sentido, no es su obligación otorgar el despacho prioritario de los contenedores solicitados por los usuarios, sino despachar aquellos que se encuentran disponibles, por lo que resulta totalmente falso que DP WORLD despache los contenedores de manera arbitraria.
- 7.- El 22 de mayo de 2019, se realizó la audiencia de vista con la asistencia de los representantes de DP WORLD y RANSA, en donde la Entidad Prestadora reiteró los argumentos expuestos a lo largo del presente procedimiento y RANSA manifestó que al tramitar las citas por el retiro de sus contenedores, el sistema de DP WORLD les solicita ingresar el número de conocimiento de embarque, de lo que desprende que la mercancía asociada a dicho conocimiento era la que debía de ser entregada; no obstante al realizar el retiro de la referida mercancía la Entidad Prestadora les entregaba carga proveniente de otras naves y de otros conocimiento de embarque. En consecuencia, la causa quedaba al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 8.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la Resolución N° 2 emitida por DP WORLD.
- ii.- Determinar si DP WORLD tiene derecho a requerir a RANSA el pago de la factura N° 002-00246742.

## III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

### III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

- 9.- De la revisión del expediente administrativo, se puede establecer que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de RANSA respecto del cobro de la factura N° 002-00246742 por concepto de uso de área operativa emitida por DP WORLD. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), establece que el procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras comprende, entre otros, los reclamos sobre la facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura<sup>1</sup>. Dicho

<sup>1</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN  
Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la entidad prestadora".



supuesto también se encuentra recogido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD<sup>2</sup> (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de DP WORLD); por lo que, en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>3</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 10.- De conformidad con el literal b) del artículo 26 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>4</sup>, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 11.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
  - i.- La Resolución N° 2 fue notificada a RANSA con fecha 01 de febrero de 2018.
  - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 22 de febrero de 2018.
  - iii.- RANSA apeló con fecha 22 de febrero de 2018, verificándose que el recurso de apelación fue interpuesto dentro del plazo legal.
- 12.- Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas, así como en cuestiones de puro derecho, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del TUO de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG)<sup>5</sup>.
- 13.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que los sustentan.

<sup>2</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de DP WORLD, aprobado por la Resolución N° 070-2011-CD-OSITRAN.

"6. Materia de Reclamos

(...)

6.1. La facturación y el cobro de los servicios por uso de la INFRAESTRUCTURA PORTUARIA."

<sup>3</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.

Asimismo, es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".

<sup>4</sup> Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD, aprobado por la Resolución N° 070-2011-CD-OSITRAN.

"Artículo 26° : Medios impugnatorios:

(...)

b.- Recurso de Apelación

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

(...)".

<sup>5</sup> TUO de la LPAG

"Artículo 218.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico."



### III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

#### Del Contrato de Concesión

14.- Conforme con el contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano<sup>6</sup>, DP WORLD, presta dos clases de servicios portuarios: regulares (o estándar) y especiales. En el caso que nos ocupa, resulta relevante sólo el primer tipo de prestaciones.

15.- Al respecto, el literal b) de la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar a la carga comprende los siguientes servicios:

#### **"b. SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:**

*Comprende los servicios de descarga y/o embarque del contenedor, mediante el uso de la grúa pórtico del Muelle, así como la utilización de la infraestructura del Terminal. La Tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:*

- i) *El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.*
- ii) *El servicio de manipuleo- en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque; y,*
- iii) *El servicio de pesaje".*

16.- De lo colegido en el párrafo anterior, se desprende que el servicio estándar a la carga comprende los servicios de descarga y/o embarque del contenedor, mediante el uso de la infraestructura del terminal, conformando un paquete de tres prestaciones, que son: i) tracción ii) manipuleo y iii) pesaje (o viceversa, en el embarque).

17.- Asimismo, la mencionada cláusula 8.14, señala que, dentro del servicio estándar de carga, se incluye el almacenamiento libre de pago, de hasta cuarenta y ocho (48) horas dentro del terminal portuario<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Operación, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores – Callao (Muelle Sur) entre DP WORLD CALLAO S.R.L. y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y este, a su vez, por la Autoridad Portuaria Nacional, suscrito el 24 de julio del 2006.

<sup>7</sup> Contrato de Concesión APM

#### 8.14 Servicios Estándar

(...)

*Asimismo, tanto en el caso de embarque como el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.*

(...).

*La carga podrá permanecer depositada en el Terminal Norte Multipropósito a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según tipo de carga*



- 18.- De igual modo, el Contrato de Concesión establece que transcurrido el plazo que corresponda la Entidad Prestadora podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario<sup>8</sup>.
- 19.- Como se puede apreciar de lo citado, para el servicio estándar de carga, el contrato establece que la mercadería de los usuarios podrá permanecer dentro del Terminal Portuario por un periodo de libre almacenamiento de cuarenta y ocho (48) horas sin que éstos tengan que pagar por ello, finalizado dicho periodo, la Entidad Prestadora tiene el derecho a realizar un cobro.
- 20.- Ahora bien, en el presente caso uno de los puntos cuestionados por RANSA, fue la metodología aplicada por DP WORLD, para el retiro de contenedores, pues afirma que los contenedores que son descargados son colocados sin tener en cuenta la temporalidad del término de la descarga total de la nave. Es decir, que cuando gestiona sus citas de retiro de contenedores lo efectúa teniendo en cuenta el término de la descarga de una nave en particular, pero al momento que se dispone a recoger la mercancía, le entregan contenedores pertenecientes a otra nave y cuyo término de descarga es de fecha y hora posterior, situación que origina que incurra en el servicio de uso de área operativa.
- 21.- Sobre el particular, se debe de analizar cuáles resultan ser los derechos y deberes de DP WORLD relacionados a la organización de sus servicios.
- 22.- Al respecto, las cláusulas 8.1 y 8.2 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

#### **"DERECHOS Y DEBERES DEL CONCESIONARIO**

*8.1.-La Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO recuperará su inversión en las Obras, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a mantener la operatividad de dicha Infraestructura Portuaria y prestar los Servicios a los Usuarios dentro de los estándares especificados en el Expediente Técnico y en los anexos del Contrato.*

*El CONCESIONARIO tiene derecho a disponer la organización de los Servicios dentro del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables. Este derecho comprende la libertad del CONCESIONARIO en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato y en las Leyes y Disposiciones Aplicables*

*(...)"*

♦ *carga fraccionada, hasta tres (03) días calendario (...)"*

<sup>8</sup> *Los contenedores podrán permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositados en el Terminal a libre disposición del Usuario. Transcurrido dicho plazo, el CONCESIONARIO podrá cobrar el servicio de almacenaje, en aplicación a lo dispuesto en la Cláusula 8.15, se precisa que no corresponde cobro retroactivo por las cuarenta y ocho (48) horas previas".*



## "ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO

8.2.- *Corresponde al CONCESIONARIO diseñar y administrar los Servicios que proporcionará a los Usuarios del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en el Contrato y en el Expediente Técnico".*

- 23.- Según lo citado, en virtud del derecho de concesión que le asiste, DP WORLD tiene la facultad de explotar el Terminal Norte con la finalidad de brindarle servicios a los usuarios de acuerdo con lo que planifique, observando los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos, asumiendo la responsabilidad por ello.
- 24.- Asimismo, tiene entre sus prerrogativas emitir sus políticas comerciales y operativas que rigen la prestación de sus servicios<sup>9</sup>, siendo así, para el caso del retiro de contenedores el Tarifario de DP WORLD señala lo siguiente:

### ***Atención al usuario para el retiro o recepción de contenedores. -***

*El ingreso al terminal por parte del usuario a través de sus unidades de transporte de carga, para el retiro o entrega de contenedores (en adelante "transacciones"), se sujetará a las condiciones que establezca DP World Callao.*

*Dichas transacciones deberán contar con una cita previamente solicitada y otorgada. No habrá un costo por solicitud de citas, salvo aquellos casos según tarifario. DP World Callao se reserva el derecho de cobrar una penalidad en el caso de cancelaciones de citas.*

*Ningún contenedor será retirado ni embarcado sin la autorización previa de las autoridades pertinentes, y de todas aquellas autorizaciones de índole comercial y operativo establecidos por DP World Callao.*

*Las citas para el retiro de contenedores serán emitidas de acuerdo al siguiente procedimiento:*

### **1. Retiro de contenedor específico (cita por N° de contenedor):**

**El usuario podrá solicitar a DP World Callao la entrega de un contenedor determinado. Para ello, se deberá cumplir con lo siguiente:**

#### **9 REGLAMENTOS INTERNOS**

8.9 El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de doce (12) contados desde la fecha de suscripción del Contrato, el proyecto de procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Asimismo, el CONCESIONARIO deberá presentar a los doce (12) meses de contados desde la fecha de Suscripción del Contrato para la aprobación de la APN los siguientes documentos:

- Reglamento Operativo
- Reglamento de seguridad, control y vigilancia del Terminal
- Reglamento de prevención de accidentes y prácticas de seguridad para la operación del Terminal"



- a. La solicitud no deberá exceder las 48 horas al término de la descarga de la nave.
- b. La solicitud de cita se realizará de modo presencial, únicamente a través de un agente despachador debidamente identificado y autorizado ante SUNAT.
- c. Identificación previa de la empresa de transportes registrada en DP World Callao para el retiro de carga.
- d. Identificación previa del chofer, la placa del tracto y de la plataforma, registrada en DP World Callao para el retiro de carga. Asimismo, conjuntamente con la empresa de transportes, deben haber sido individualizados y autorizados por el usuario o su representante.
- e. Declaración jurada del cliente de contar con la disponibilidad y los recursos logísticos necesarios para retirar el número de contenedores para los cuales ha pedido cita.
- f. Presentar las autorizaciones de las autoridades correspondientes, de ser el caso.

El inicio del procedimiento de despacho se inicia al término de la descarga de la nave. El usuario será responsable que el transportista designado se encuentre en la garita de control dentro del horario otorgado para la cita. El transportista deberá presentar el original del documento de la cita y una vez realizados los controles respectivos, se entregará el contenedor solicitado e indicado en el documento de cita. Los transportistas deberán seguir las instrucciones de la Hoja de Ruta que recibirán en la garita de ingreso. El usuario asume la responsabilidad por los costos generados según tarifario, en caso la solicitud de cita y/o el retiro físico del contenedor se dé con posterioridad a las 48 horas del término de la descarga de la nave.

En caso el usuario pierda la cita, asumirá los cargos administrativos para su remisión/reimpresión o nueva programación, así como todos aquellos costos, según tarifario, de ser el caso.

## **2. Retiro por bloque de Contenedores:**

La solicitud de retiro por bloque permite la entrega de los contenedores referidos a un depósito extra portuario, un documento de transporte u otro similar, sin que se los individualicen por su número u otra forma de identificación. Para ello, se deberá cumplir con lo siguiente:

- a. La solicitud de cita se realizará de modo presencial, únicamente a través de un agente despachador debidamente identificado y autorizado ante SUNAT.
- b. Identificación previa de la empresa de transportes registrada en DP World Callao para el retiro de carga.
- c. Identificación previa del chofer, la placa del tracto y de la plataforma, registrados en DP World Callao para el retiro de carga.

El usuario será responsable por que el transportista designado se encuentre en la garita de control dentro del horario otorgado para la cita. El transportista deberá presentar el original del documento de la cita y una vez realizados los controles respectivos, se entregarán los contenedores disponibles que correspondan, en número igual a la cantidad de citas



*otorgadas. Los transportistas deberán seguir las instrucciones de la Hoja de Ruta que recibirán en la garita de ingreso. El usuario asume la responsabilidad por los costos generados según tarifario, en caso la solicitud de cita y/o el retiro físico de los contenedores se dé con posterioridad a las 48 horas del término de la descarga de la nave.*

*Vencida la cita, y en caso el usuario solicite la entrega de un contenedor determinado, podrá efectuar el retiro de su carga, para lo cual deberá proceder conforme con el numeral 1 anterior. En este caso, no resultará aplicable el literal a) del numeral 1 anterior."*

[El subrayado es nuestro]

- 25.- Lo señalado en el párrafo anterior coincide con lo prescrito en el documento denominado Guía de Atención al Usuario para el Retiro o Recepción de Contenedores.
- 26.- 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.

**Respecto del cobro de la Factura N° 002-00246742 emitida por concepto de Uso de Área Operativa**

- 27.- En el presente caso, RANSA optó por retirar sus contenedores a través del procedimiento denominado "Retiro por bloque de Contenedores".
- 28.- Como ya se ha señalado, la apelante cuestiona el cobro realizado por DP WORLD por uso de área operativa, señalando que retiró su mercadería luego de excedido el plazo de libre almacenamiento (48 horas), toda vez que la Entidad Prestadora dio prioridad al retiro de la carga vinculada con otra nave (SANTA ROSA) no respetando el método FIFO (First In/First Out). Asimismo, manifestó que el 10 y 11 de setiembre de 2017 a las 21:58 y 10:11 horas respectivamente, envió a la Entidad Prestadora correos electrónicos, requiriendo el despacho prioritario de los contenedores detallados en la factura; no obstante, su solicitud no fue atendida por DP WORLD.
- 29.- Con relación a que DP WORLD dio prioridad al retiro de la carga vinculada con otra nave no respetando el método FIFO (First In/First Out), RANSA ha presentado como medio probatorio un cuadro que contiene el detalle de la cantidad de contenedores listos para recojo programados entre el 09 y 12 de setiembre de 2017, tal como se detalla a continuación:



NAVE	TÉRMINO DE DESCARGA	Contenedores entregados el 09-set	Contenedores entregados el 10-set	Contenedores entregados el 11-set	Contenedores entregados el 12-set
NYK LEO	08/09/2017	16			
CMA CGM TANYA	09/09/2017	8	24	13	9 (fuera del plazo de libre almacenamiento)
NORDIC STRALSUND	09/09/2017		7	7	
SANTA ROSA	11/09/2017			9	2
CNP ILO	11/09/2017			3	
JPO LIBRA	11/09/2017			2	4
<b>Total General</b>		<b>24</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>15</b>

- 30.- Al respecto, RANSA alegó que el día 11 de setiembre de 2017 debió gestionar la entrega total de veintidós (22) contenedores vinculados con la nave TANYA; no obstante, habiendo entregado solo trece (13) contenedores de la citada nave, entregó nueve (09) contenedores de la nave SANTA ROSA pese a que esta última recién había culminado su descarga el mismo 11 de setiembre de 2017, con lo cual, las 48 horas de uso de área operativa para los contenedores de dicha nave recién vencerían el 13 de setiembre de 2017; esto es, mucho después de la carga vinculada con la nave TANYA a la que debió aplicarse el método FIFO (First In/First Out) a fin de no incurrir en el cargo de "Uso de Área Operativa".
- 31.- Para DP WORLD, el retiro en bloque de contenedores implica la entrega al usuario de aquellas mercancías que se encuentren disponibles y con citas programadas; por lo que DP WORLD no se encontraba obligada a aplicar el método FIFO (First In/First Out), en el caso de la mercancía de la nave TANYA, pues el retiro en bloque comprende todos aquellos contenedores asignados a un mismo depósito temporal, incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados, cuyos servicios portuarios ya hayan sido completamente cancelados.
- 32.- Cabe señalar que durante la audiencia de informe oral<sup>10</sup>, RANSA manifestó que al tramitar las citas por el retiro de sus contenedores, el sistema informático de DP WORLD (necesario para realizar el procedimiento de descarga) le solicitó ingresar el respectivo número de conocimiento de embarque, lo que motivó que entendieran que la mercancía asociada a dicho conocimiento de embarque sería entregada antes que otras; no obstante lo cual al llegar a

<sup>10</sup> Véase video adjunto en el expediente N° 42-2018-TSC-OSITRAN



realizar el retiro de la mercancía, la Entidad Prestadora le entregó mercancía proveniente de otras naves y consecuentemente, relacionada a otros conocimiento de embarque.

- 33.- En dicha audiencia DP WORLD no negó ni desvirtuó lo indicado por RANSA, no obstante lo cual indicó que la metodología de entrega de la mercancía prevista en su Tarifario le facultaba a entregar aquella que se encontrara disponible en ese momento, indistintamente de la nave a la que perteneciera. En efecto, indicó que el procedimiento de retiro por bloque de contenedores no implicaba una descarga por nave (sub bloque) y que en caso el usuario quisiera que se otorgara prioridad a algún contenedor en particular, tenía la opción de tramitarlo utilizando el *procedimiento de retiro de contenedor específico*.
- 34.- Cabe recordar que, las disposiciones contenidas en el Reglamento Tarifario y de Política Comercial de DP WORLD, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación que una vez aceptadas por el usuario, se constituirán como condiciones contractuales que regirán su relación comercial con la Entidad Prestadora. En ese sentido, los usuarios que contratan servicios portuarios con DP WORLD se sujetan a las condiciones pactadas previamente por esta.
- 35.- Sin embargo, también es cierto que el Contrato de Concesión establece como un derecho de los usuarios encontrarse debidamente informados sobre las Tarifas, el precio y los alcances de los Servicios que brindará el CONCESIONARIO.
- 36.- Lo señalado precedentemente se establece bajo la premisa de que los usuarios tengan pleno conocimiento de las condiciones de servicios y de los costos que conllevan los mismos, pues dicha información resulta útil a fin de que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convengan y les permitan maximizar sus beneficios, evitando así incurrir en sobrecostos no esperados.
- 37.- Ahora bien, conforme se ha señalado, amparándose en su Tarifario DP WORLD ha manifestado que el solo hecho de que RANSA haya tramitado el retiro de los contenedores en bloque, le facultaba a atender el despacho conforme a la disponibilidad de estos, considerando tanto aquellos recién descargados como los de mayor antigüedad; lo que no implicaba atender el despacho de contenedores por nave, ello a pesar de que cuando el usuario tramita vía el sistema informático de la propia Entidad Prestadora el recojo de una mercancía asociada a una nave, ello no se cumpla y se realice indistintamente a este trámite, esto es, atendiendo ésta conjuntamente con mercancías de otras naves.
- 38.- Sobre el particular, este Tribunal considera que cuando el sistema de DP WORLD solicita al usuario ingresar el número de conocimiento de embarque de una sola nave, se puede generar en el usuario la expectativa razonable de que la mercancía que se encuentra asociada a dicho conocimiento de embarque será entregada antes que la de otros contenedores asociados a otros conocimiento de embarque que ingresaron posteriormente y cuyo respectivo periodo de libre almacenamiento vencería posteriormente también.



- 39.- En efecto, el usuario en el presente caso, esto es RANSA, consideró que los contenedores asociados al conocimiento de embarque vinculado a la mercancía de la nave TANYA cuyo periodo estaba por vencer, serían entregados antes que la mercancía de otras naves que habían sido atendidas posteriormente (respecto de las cuales no se ingresó al sistema su respectivo conocimiento de embarque) y sus respectivos periodos de libre almacenamiento vencían posteriormente.
- 40.- En ese sentido, este Tribunal considera que corresponde a DP WORLD proveer servicios al usuario que lo requiera dentro de los límites del Contrato de Concesión y de acuerdo con lo que hubiese planificado, garantizando la productividad y los niveles de seguridad exigidos en el referido Contrato de Concesión y de la forma que considere más eficiente.
- 41.- Sin embargo, las disposiciones normativas previstas por la Entidad Prestadora en su Tarifario, en lo que respecta al servicio de retiro de contenedores en bloque no hacen referencia a que dicho retiro no se realizará teniendo en cuenta el trámite que los usuarios realizan a través del sistema informático de DP WORLD, de modo que la entrega de mercancía podría hacerse respecto de la carga de otra nave y de otro conocimiento de embarque, sin distinguir las fechas de término de la descarga de las referidas naves; y consecuentemente, de los respectivos periodos de libre almacenamiento.
- 42.- Sobre el particular, cabe reiterar que el procedimiento denominado retiro en bloque de contenedores establecido en el Tarifario de DP WORLD resulta ser una cláusula general de contratación elaborada por una de las partes, en este caso, por dicha Entidad Prestadora.
- 43.- En ese sentido, ante la duda en el presente caso, en relación a la tramitación del referido procedimiento de retiro de contenedores en donde RANSA ingresó en el sistema informático de DP WORLD únicamente el conocimiento de embarque vinculado a la mercancía de la nave TANYA, este Tribunal considera que el usuario podía esperar que la Entidad Prestadora entregue antes la mercancía asociada al conocimiento de embarque que ingresó en el referido sistema informático, y no la mercancía de otra nave cuyo conocimiento de embarque no había ingresado en el sistema.
- 44.- Cabe indicar, que lo señalado en el párrafo precedente se encuentra previsto en el artículo 6 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público <sup>11</sup>, el cual prescribe lo siguiente:

***"Artículo 6.- Criterios de interpretación en la relación Entidad Prestadora – Usuario***

*En caso de duda o contradicción, los órganos competentes del OSITRAN determinarán el alcance de lo normado por el presente Reglamento, de acuerdo a los siguientes criterios:*

<sup>11</sup> Aprobado por la Resolución N° 035-2017-CD-OSITRAN.



a. *Ordenamiento sistemático.- Ante cualquier duda de interpretación con respecto a lo dispuesto por este Reglamento, se deberá realizar un análisis sistemático que incorpore al contrato de Concesión y todas las normas enunciadas en el artículo 4 del presente Reglamento.*

b. *Pro Usuario.- Si no obstante la aplicación del criterio precedente persistiera la duda, se deberá adoptar la interpretación más favorable al Usuario.*

c. *Cláusulas generales de contratación.- Sin perjuicio de las reglas sobre cláusulas generales de contratación y contratos de adhesión establecidas en el Código Civil, las estipulaciones insertas en las cláusulas generales de contratación, en directivas, reglamentos, formularios o cualquier otro documento redactado por las Entidades Prestadoras y que sean aplicadas en su relación con el Usuario producto de la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP se interpretan en favor de este último, en caso de duda”.*

- 45.- En atención a lo expuesto en los párrafos precedentes, en la medida que el retiro de la carga de RANSA del Terminal Portuario fuera del periodo de libre almacenamiento no resulta atribuible al usuario, no corresponde el cobro de la factura N° 002-00246742.

### Cuestiones Finales

- 46.- Por otro lado, en la audiencia de informe oral como en su recurso de apelación RANSA manifestó que si bien DP WORLD cuenta con un procedimiento en el que pueden generarse citas para el retiro de contenedores en específico, al momento de querer tramitarlas el sistema de DP WORLD sólo permitiría generar citas para el retiro de carga peligra: IMO, OOG y Daño Mayor y no de carga general; lo que los obligó a que solo puedan utilizar el procedimiento de retiro de contenedores en bloque. Por ello, en virtud de lo establecido en el literal g) del artículo 2 y literal e) del artículo 8 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN<sup>12</sup>, los que establecen que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es la encargada de verificar que las Entidades Prestadoras cumplan con sus obligaciones contractuales, entre ellas las relativas a la calidad, se debe de poner de conocimiento de dicha gerencia el presente caso a fin que en el marco de sus competencias realice las diligencias requeridas a fin de comprobar lo indicado por el usuario.

<sup>12</sup> Reglamento General de Supervisión de OSITRAN

"(...)

g) *Órgano Supervisor: Gerencia de OSITRAN encargada de ejecutar actividades de supervisión, para verificar el cumplimiento de una o más materias, supervisables sobre la gestión de las Entidades Prestadoras”.*

*“Artículo N° 8.- Supervisión de aspectos operativos*

*Se refiere a la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los aspectos operativos de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. Las actividades de supervisión de aspectos operativos comprenden:*

(...)

e) *Verificar el cumplimiento de las obligaciones relativas a la calidad (niveles de servicio y/o especificaciones pertinentes) establecidos contractualmente para la infraestructura de transporte”.*



47.-En ese sentido, corresponde remitir el presente expediente a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, no correspondiendo al Tribunal pronunciarse sobre dicha materia al no encontrarse dentro de sus competencias.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN<sup>13</sup>;

#### SE RESUELVE:

**PRIMERO.- REVOCAR** la Resolución N° 2 emitida en el Expediente N° 158-2017-RCL/DPWC que desestimó el recurso de reconsideración presentado por RANSA COMERCIAL S.A. contra DP WORLD CALLAO S.R.L; y en consecuencia declarar FUNDADO el mismo, debiendo dejar sin efecto el cobro de la factura N°002-00246742 emitida por concepto de uso de área operativa.

**SEGUNDO.- DECLARAR** que con la presente resolución queda agotada la vía administrativa.

**TERCERO.- REMITIR** a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el expediente administrativo N° 71-2018-TSC-OSITRAN

**CUARTO.- NOTIFICAR** a RANSA COMERCIAL S.A. y a DP WORLD CALLAO S.R.L. la presente resolución.

**QUINTO.- DISPONER** la difusión de la presente resolución en el portal institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

**Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Roxana María Irma Barrantes Cáceres y Javier Coronado Saleh.**

  
ANA MARÍA GRANDA BECERRA  
Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS  
OSITRAN

<sup>13</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables  
(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:  
Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;  
Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;  
Integrar la resolución apelada,  
Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda".

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".