



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° 059-2020-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

**EXPEDIENTE** : 059-2020-TSC-OSITRAN  
**APELANTE** : TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.  
**ENTIDAD PRESTADORA** : DP WORLD CALLAO S.R.L.  
**ACTO APELADO** : Decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.069.2020 del expediente N° 013-2020-RCL/DPW

### RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 31 de agosto de 2021

**SUMILLA:** *Habiéndose acreditado que los sobrecostos generados por la cancelación de embarque de contenedores resultan atribuibles al usuario al no haber completado las citas de ingreso al Terminal Portuario, corresponde declarar infundado el reclamo presentado.*

### VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. (en adelante, TPP o la apelante) contra la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.069.2020 del expediente N° 013-2020-RCL/DPW emitida por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DP WORLD o la Entidad Prestadora); y,

### CONSIDERANDO:

#### I.- ANTECEDENTES:

- 1.- Con fecha 12 de marzo de 2020, TPP interpuso reclamo ante DP WORLD imputándole responsabilidad por los presuntos sobrecostos equivalentes a US\$ 270.00 (doscientos setenta con 00/100 dólares americanos) por concepto de tracción y combustible originados como consecuencia de la cancelación del embarque de seis (6) contenedores, debido a hechos imputables a DP WORLD, señalando lo siguiente:
  - i. Solicitó a la Entidad Prestadora citas para el ingreso y recepción de los contenedores FBIU-0126553, FBIU-0456088, HAMU-1038108, HLXU-1261320, DFSU-2879762 y



Calle Los Negocios 182, piso 2  
Surquillo - Lima  
Central Telefónica: (01) 500-9330  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)



HLXU-5315240; a fin de que estos sean embarcados en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N.

- ii. No obstante, si bien DP WORLD confirmó las citas solicitadas, programó el ingreso de los contenedores fuera del plazo en que la mercadería debía ser recibida en el terminal portuario para ser embarcada en la citada nave.
  - iii. Asimismo, existió congestión vehicular tanto fuera como dentro del Terminal Portuario, lo que provocó que ninguno de los seis (6) contenedores pudiera ingresar en el horario de las citas programadas por DP WORLD; consecuencia de lo cual las unidades vehiculares que trasladaron los contenedores tuvieron que retornar a su almacén generándose sobrecostos por concepto de tracción y combustible objeto de análisis.
  - iv. Finalmente, la cancelación del embarque generó que incurriera en incumplimiento con su cliente, en la medida que no pudo entregar la mercadería dentro del plazo pactado, por lo que la penalidad por incumplimiento de contrato debe ser asumida por la Entidad Prestadora.
- 2.- Mediante carta DALC.DPWC.069.2020 notificada el 15 de junio de 2020, DP WORLD resolvió el reclamo presentado por TPP, declarándolo infundado, conforme a los siguientes argumentos:
- i.- A través de la Web Service de DP WORLD, a la cual se ingresa haciendo uso del acceso al "Sistema DPORT", los depósitos portuarios como TPP han integrado el sistema web de las garitas de salida de sus almacenes con las garitas de ingreso de DP WORLD, permitiéndose con ello que se puedan completar las citas de manera masiva al momento en que sus unidades vehiculares salen hacia el Terminal Portuario.
  - ii.- En ese sentido, los depósitos portuarios generan primero una precita en el "Sistema DPORT" eligiendo, según disponibilidad, la fecha y hora de programación de ingreso de sus contenedores. Posteriormente, corresponde que el día en que se programa la fecha y hora de ingreso, los depósitos portuarios completen la cita con los datos de las unidades vehiculares que ingresarán al Terminal Portuario; tales como datos del chofer, placa del vehículo, empresa de transporte, entre otros; los cuales serán validados y registrados de manera automática. Luego de ello, sus unidades pueden dirigirse e ingresar al terminal.

- iii.- En el presente caso, se programaron las citas para los contenedores FBIU0126553, FBIU0456088, HAMU1038108, HLXU1261320, DFSU2879762 y HLXU5315240, según el siguiente detalle:

Contenedor	N° de Cita	Fecha y hora de programación de cita
FBIU0126553	6818269	23.12.2019 a las 09:00 horas
HAMU1038108	6818271	23.12.2019 a las 09:00 horas
FBIU0456088	6818272	23.12.2019 a las 09:00 horas
HLXU1261320	6818276	23.12.2019 a las 11:00 horas
DFSU2879762	6818276	23.12.2019 a las 11:00 horas
HLXU5315240	6818278	23.12.2019 a las 11:00 horas

- iv.- No obstante, TPP completó las citas de los contenedores objeto de reclamo después de vencidas las horas programadas para dichas citas; esto es, el 23 de diciembre entre las 11:15 y las 13:41 horas, lo que ocasionó que sus contenedores ingresaran al Terminal con posterioridad a lo inicialmente programado.
- v.- Las unidades vehiculares ni siquiera llegaron a la garita de ingreso de DP WORLD a tiempo; por el contrario, ingresaron cuando las citas ya se encontraban vencidas.
- vi.- DP WORLD no puede hacerse responsable por la congestión vehicular en una vía pública causada por factores externos que escapan de su control.
- vii.- Finalmente, manifestó que si bien las citas fueron programadas con posterioridad al *Cut Off* de la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N, ello no impedía que los contenedores de TPP fueran embarcados oportunamente, pues el "*Estimated Time Of Berthing*" (ETB)<sup>2</sup> de la nave fue previsto para el 23 de diciembre de 2019 a las 14:30 horas, es decir, en un horario posterior a la programación de las citas, entre las 09:00 y 11:00 horas del 23 de diciembre de 2019.
- viii.- Por tanto, si TPP hubiese completado sus citas dentro de las fechas y horas programadas, es decir, el 23 de diciembre de 2019, entre las 09:00 y 11:00 horas, los seis (6) contenedores hubiesen sido embarcados en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N sin ningún inconveniente, lo que no sucedió por razones que resultan imputables al usuario.

<sup>1</sup> De acuerdo con el Reglamento de Operaciones de DP WORLD, el cut Off se refiere a la fecha y hora límite que la carga puede ser recepcionada por DP WORLD CALLAO para ser embarcada en una nave específica.

<sup>2</sup> Corresponde a la fecha y hora estimada de amarre de la Nave.

- 3.- Con fecha 8 de julio de 2020, TPP interpuso recurso de apelación contra la Carta DALC.DPWC.069.2020, agregando lo siguiente:
- i.- TPP tenía programado embarcar un total de 34 contenedores en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N, de los cuales la mayoría tenía como fecha de ingreso al puerto el 23 de diciembre de 2019. En atención a ello, envió primero 13 contenedores, los cuales presentaron retrasos en el ingreso, por lo que no se arriesgó en completar las citas para los 6 contenedores objeto de reclamo, en la medida que existían demoras en la gestión de DP WORLD para coordinar el ingreso de contenedores.
  - ii.- DP WORLD no contó con suficiente capacidad para recibir los contenedores en su área operativa, lo que ocasionó congestión en el interior del Terminal impidiendo el ingreso oportuno de las unidades vehiculares.
  - iii.- De conformidad con los tickets de ingreso, se evidencia que el tiempo promedio en el ingreso a DP WORLD osciló entre 5 y 6 horas, lo que demuestra que la congestión no obedeció a razones externas sino a hechos que se encontraban dentro del ámbito de control de la Entidad Prestadora.
  - iv.- Reiteró que DP WORLD confirmó las citas en fecha posterior al *Cut Off* de la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N, generando un mayor riesgo de que la mercadería no fuese embarcada antes del *ETB* de la mencionada nave.
  - v.- En ese sentido, solicitó el reembolso por los gastos incurridos por concepto de combustible y tracción por el importe de US\$ 270.00, así como la anulación de las facturas N° F001-00351582 por el importe de US\$ 6,270.17 y F002-00318345 por el importe de US\$ 2,601.90 emitidas por DP WORLD, las cuales se generaron por deficiencias en la prestación del servicio de generación de citas, lo que a su vez afectó la recepción oportuna de sus contenedores de exportación.
- 4.- El 23 de julio de 2020, DP WORLD elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, agregando lo siguiente:
- i.- En el presente procedimiento, TPP reclamó únicamente los gastos por concepto de tracción y combustible de los contenedores N° FBIU0126553, FBIU0456088,



HAMU1038108, HLXU1261320, DFSU2879762 y HLXU5315240; por lo que no corresponde la evaluación de las facturas N° F001-00351582 y F002-00318345 formulada en el recurso de apelación.

- ii.- La razón por la cual los contenedores de TPP no ingresaron de manera oportuna para su embarque en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N, se debía a que el apelante completó los datos de sus unidades vehiculares luego de la hora programada en las citas, es decir, de manera extemporánea.
- iii.- En ese sentido, del sistema de trazabilidad en la gestión de cita, se verificó que las citas para los contenedores se completaron hasta dos (2) horas después de la hora en que los vehículos que transportaron los contenedores debían estar en las garitas de DP WORLD, por lo que no es correcto afirmar que la presunta congestión impidió que las unidades vehiculares de TPP llegaran a tiempo, pues estas salieron tardíamente de los almacenes del apelante al no haberse completado las citas programadas.
- iv.- TPP manifestó que demoró en completar las citas en la medida que trece (13) de sus contenedores registraban demoras en el ingreso a DP WORLD; sin embargo, lo alegado no se encuentra debidamente probado.
- v.- Correspondía a TPP actuar con la debida diligencia y completar sus citas de manera oportuna, así como enviar sus unidades vehiculares al Terminal Portuario oportunamente, a fin de que estas puedan llegar en la fecha y hora en que fueron programada dichas citas, lo que no ha sucedido en el presente caso.
- vi.- Mediante Comunicado N° 013-2020-APN del 15 de junio de 2020 emitido por la Autoridad Portuaria Nacional, se dispuso ampliar el control en las vías de acceso a los terminales portuarios, pues se detectó que el 44% de las unidades vehiculares que se encontraban en las vías de acceso a los terminales portuarios se encontraban sin cita, con cita vencida o con cita anticipada, lo que venía afectando el flujo vehicular de aquellos usuarios que sí contaban con una cita dentro del margen de tolerancia.
- vii.- En ese sentido, DP WORLD no puede hacerse responsable por la congestión vehicular en una vía de transporte público causada por factores externos que escapan de su control.
- viii.- DP WORLD ha venido cumpliendo con los Niveles de Servicio de Productividad en la prestación de sus servicios, conforme se establece en el Anexo 3 del Contrato de

Concesión, por lo que la entrega y recepción de los contenedores ha sido realizada de manera regular de acuerdo con las citas programadas. En tal sentido, en el supuesto negado que hubiera un incumplimiento en la obligación de entregar los contenedores dentro de los Niveles de Servicio de Productividad, únicamente se generaría la aplicación de una penalidad a favor del Estado Peruano.

- ix.- Los vehículos asignados para ingresar los seis (6) contenedores objeto de reclamo nunca se acercaron a garitas de ingreso dentro lo programado. En efecto, en el sistema de citas de ingreso de los contenedores de TPP aparecen como vencidas y no cuentan con un registro de rechazo en puerta, lo que demuestra que las unidades vehiculares de TPP no llegaron a tiempo a las garitas de ingreso.
  - x.- Respecto al promedio de atención de entre 5 y 6 horas alegado por TPP, señaló que ello corresponde al tiempo de demora desde que los vehículos salen del almacén de TPP hasta el ingreso al Terminal Portuario, lo que no guarda relación con el tiempo de atención dentro de las instalaciones de DP WORLD.
  - xi.- Reiteró que la programación de las citas de ingreso en fecha y hora posterior al *Cut Off* de la nave no fue un impedimento para que el apelante pueda embarcar su mercadería a tiempo, pues el ETB para la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N estuvo programada para el 23 de diciembre de 2019 a las 14:30 horas, esto es, en un horario posterior a las citas otorgadas a TPP, por lo que si los contenedores hubiesen ingresado al Terminal dentro de lo programado, estos hubiesen sido embarcados sin ningún inconveniente.
- 5.- El 13 de julio de 2021 se realizó la respectiva audiencia de vista, quedando la causa al voto.

## II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 6.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.069.2020 del expediente N° 013-2020-RCL/DPW.
  - ii.- Determinar si DP WORLD es responsable por los sobre costos alegados por TPP.

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

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

- 7.- La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TPP le imputa a DP WORLD por los sobrecostos por concepto de tracción y combustible originados como consecuencia de la cancelación del embarque de seis (6) contenedores ocasionados por una presunta indebida gestión en la programación de citas de ingreso al Terminal Portuario alegada por TPP, situación prevista como un supuesto de reclamo por calidad en la prestación de los servicios en el numeral 6.3 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>3</sup>, así como en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN<sup>4</sup> (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo<sup>5</sup>, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.
- 8.- De conformidad con el literal b) del artículo 26 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD<sup>6</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.
- 9.- Al respecto, en lo que se refiere al plazo, cabe señalar que el artículo 146 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado

<sup>3</sup> **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DPWC**

"6. Materia de Reclamos

(...)

6.3. La calidad y oportuna prestación de los servicios que son responsabilidad de DP WORLD CALLAO."

<sup>4</sup> **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN**

"Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

(...)

c) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad prestadora (...)"

<sup>5</sup> **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN**

"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>6</sup> **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DPWC**, 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.

(...)"

por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, el TUO de la LPAG) señala lo siguiente:

**"Artículo 146. Término de la distancia**

*146.1. Al cómputo de los plazos establecidos en el procedimiento administrativo, se agrega el término de la distancia previsto entre el lugar de domicilio del administrado dentro del territorio nacional y el lugar de la unidad de recepción más cercana a aquél facultado para llevar a cabo la respectiva actuación.*

*146.2. El cuadro de términos de la distancia es aprobado por la autoridad competente.*

*En caso que el titular de la entidad no haya aprobado el cuadro de términos de la distancia correspondiente, debe aplicar el régimen establecido en el Cuadro General de Términos de la Distancia aprobado por el Poder Judicial."*

- 10.- Sobre el particular, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN no cuenta con un cuadro general de Términos de la Distancia aprobado, por lo que se tomará como referencia el cuadro aprobado por el Poder Judicial.
- 11.- Ahora bien, mediante Resolución Administrativa N° 288-2015-CE-PJ, el Poder Judicial aprobó el Reglamento de Plazos de Término de la Distancia del Poder Judicial, en el cual se adicionó un (1) día como término de la distancia a las notificaciones que se realicen desde la provincia de Lima hacia la provincia Constitucional del Callao y viceversa.
- 12.- En ese contexto, partiendo de que, en el presente caso, el apelante tiene como domicilio legal el distrito de Magdalena, y que DP WORLD tiene su domicilio en el Callao (en el cual el usuario debe presentar sus respectivos escritos); corresponde adicionar un (1) día al plazo establecido en el Reglamento de Reclamos de OSITRAN.
- 13.- Consecuentemente, habiendo sido TPP notificado por DP WORLD con la Carta DALC.DPWC.069.2020 a través de la cual se resolvió su reclamo el 15 de junio de 2020, su plazo para apelar –considerando el día adicional por el término de la distancia–, venció el 08 de julio de 2020; verificándose que ese día precisamente presentó su recurso de apelación ante DP WORLD, esto es, dentro del plazo legal.



- 14.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 220° del TUO de la LPAG<sup>7</sup>, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia de los sobrecostos alegados por TPP.
- 15.- 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 lo sustentan.

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

#### III.2.1.- Cuestión previa

- 16.- Mediante escrito del 7 de julio de 2021, DP WORLD solicitó informar oralmente ante este Tribunal los argumentos de su defensa en el presente procedimiento administrativo.
- 17.- Sobre el particular, cabe señalar que, a lo largo del procedimiento, tanto en su primera como segunda instancia, ambas partes han expuesto los fundamentos de su defensa, así como presentado diversos documentos en calidad de medios probatorios.
- 18.- Atendiendo a lo expuesto, este Tribunal aprecia que, en base a la documentación presentada y los argumentos planteados por las partes, se cuenta con elementos de juicio suficientes para resolver la materia en controversia con plena convicción.
- 19.- En consecuencia, conforme a lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Reclamos del OSITRAN<sup>8</sup>, corresponde la denegatoria del pedido de informe oral formulado por DP WORLD.

<sup>7</sup> **TUO de la LPAG**

**"Artículo 220.- 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."*

<sup>8</sup> **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN**

**Artículo 60°**

(...)

La notificación de la fecha para la vista de la causa deberá realizarse con una anticipación no menor de cinco (5) días a la fecha de su realización y de ser el caso, la solicitud de informe oral deberá presentarse con una anticipación no menor a tres (3) días a la fecha de su realización, la cual será concedida por el Tribunal de Solución de Controversias de considerar oportuno y necesario contar con elementos de juicio adicionales para la emisión de su pronunciamiento; caso contrario, procederá a resolver la apelación con los medios probatorios presentados por las partes a lo largo del procedimiento. (...)"

<sup>9</sup> **Artículo 220.- 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.2.2.- Sobre el cuestionamiento por la emisión de las facturas Foo1-00351582 y Foo2-00318345 alegada por TPP en el recurso de apelación**

- 20.- De la revisión del expediente se advierte que el 12 de marzo de 2020, TPP interpuso reclamo ante DP WORLD por los presuntos sobrecostos equivalentes a US\$ 270.00 (doscientos setenta con 00/100 dólares americanos) por concepto de tracción y combustible originados como consecuencia de la cancelación del embarque de seis (6) contenedores, ocasionados por la indebida gestión en el otorgamiento de citas de ingreso.
- 21.- Mediante Carta DALC.DPWC.069.2020 del 11 de junio de 2020 DP WORLD declaró infundado el reclamo presentado por TPP, siendo que, frente a ello, el usuario interpuso recurso de apelación contra la decisión contenida en la citada Carta, cuestionando adicionalmente que no le correspondía asumir el pago de la factura N° Foo1-00351582 emitida por el cargo por arribo tardío, recepción de contenedor *reefer* y otros cargos; así como la factura Foo2-00318345 emitida por el concepto de reemisión de cita solicitada no utilizada.
- 22.- Al respecto, cabe señalar que el cuestionamiento de las facturas Foo1-00351582 y Foo2-00318345 formulado por TPP en su recurso de apelación constituiría una nueva y distinta pretensión de la formulada en su reclamo del 12 de marzo de 2020, en el cual únicamente cuestionó los sobrecostos por el concepto de tracción y combustible originados como consecuencia de la cancelación del embarque de seis (6) contenedores, por lo que no correspondía que nuevas pretensiones fueran planteadas vía recurso de apelación sino a través de un nuevo procedimiento de reclamo a iniciarse ante la Entidad Prestadora<sup>9</sup>.
- 23.- En ese sentido, mediante el recurso de apelación presentado el 8 de julio de 2020, únicamente correspondía que TPP cuestionara los alegados sobrecostos, razón por la cual carece de objeto que este Tribunal se pronuncie sobre el cobro de las facturas N° Foo1-00351582 y Foo2-00318345.

### **III.2.3.- Sobre las obligaciones y prerrogativas de la Entidad Prestadora**

<sup>9</sup> Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

**Artículo 35.- Vía previa obligatoria**

El trámite ante las Entidades Prestadoras constituye vía previa obligatoria para acudir al Tribunal de Solución de Controversias. No se admitirán reclamos de usuarios que no observen dicha vía previa.

- 24.- De acuerdo con el artículo 8.14 del Contrato de Concesión que DP WORLD suscribió con el Estado Peruano<sup>10</sup>, esta deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite el Servicio Estándar, el cual incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo la descarga de la nave, procedimiento que concluye con el retiro del contenedor por el usuario. En efecto, el referido artículo 8.14 señala lo siguiente:

#### "ALCANCES DEL SERVICIO

##### SERVICIO ESTÁNDAR

8.14. Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO presta obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que un contenedor ingresa al Terminal hasta que la Nave en la que se embarque el contenedor sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende 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 hasta de cuarenta y ocho (48) horas libre 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 la descarga o una vez que el contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque. Los Servicios Estándar se dividen en:

- a. Servicios en función a la Nave
- b. Servicios en función a la Carga

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

a. **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:** (...)

- 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 (...)"

[El subrayado es nuestro]

<sup>10</sup> Contrato suscrito el 24 de julio de 2006.

- 25.- Como puede apreciarse, dicha obligación comprende todos los actos necesarios desde el ingreso de la mercadería al Terminal Portuario hasta su estiba en la nave, lo que implica que dicho servicio sea prestado cumpliendo con las especificaciones de calidad establecidas en el Contrato de Concesión, así como con lo previsto en el artículo 11 de la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN, que aprueba el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, el Reglamento de Usuarios), que establece lo siguiente:

**"Artículo 11.- Obligaciones de las Entidades Prestadoras**

*Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en otras normas vigentes o en los respectivos contratos de concesión, son obligaciones de toda Entidad Prestadora las siguientes:*

(...)

a. Prestar servicios con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los respectivos contratos de Concesión y, de ser el caso, en el marco normativo vigente y disposiciones del OSITRAN.

[El subrayado es nuestro]

- 26.- De otro lado, en virtud del Contrato de Concesión, DP WORLD tiene entre sus prerrogativas adoptar las decisiones que considere más convenientes para la adecuada operación y funcionamiento del Terminal Portuario, entre las cuales se encuentra la facultad de emitir sus políticas comerciales y operativas, ostentando la explotación exclusiva de los bienes y servicios de la Infraestructura Portuaria:

*"2.5. El CONCEDENTE y la APN declaran y reconocen expresamente que la entrega en Concesión para el diseño, Construcción, financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, se encuentra dentro de los alcances de lo dispuesto en los Artículos 10.3 y 11.3 de la LSPN, y, en consecuencia, se le reconoce al CONCESIONARIO el derecho a la Ejecución y/o Prestación Exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur, el mismo que califica como infraestructura portuaria nueva."*

*"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.

#### "REGLAMENTOS INTERNOS

8.9. El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de doce (12) meses contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, el proyecto del 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 contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, para la aprobación de la APN los siguientes documentos:

- a) Reglamento Operativo.
- b) Reglamento de seguridad, control y vigilancia del Terminal.
- c) Reglamento de prevención de accidentes y prácticas de seguridad para la operación del Terminal".

[El subrayado es nuestro]

"5.4. El CONCESIONARIO tendrá la Explotación exclusiva de los Bienes de la Concesión, que comprende la prestación exclusiva de los Servicios, el diseño y la ejecución de la Infraestructura Portuaria, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el Contrato y las Leyes y Disposiciones Aplicables".

[El subrayado es nuestro]

- 27.- En atención a ello, se desprende que DP WORLD no solo se presenta como una Entidad Prestadora de servicios, sino también como la administradora del Terminal Portuario, habiendo establecido procedimientos debidamente determinados para la correcta atención de la mercancía de los usuarios. Dichos procedimientos se encuentran regulados en el Reglamento de Operaciones de DP WORLD, documento aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

- 28.- Siendo ello así, resulta evidente que la Entidad Prestadora responde frente a los usuarios respecto de cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias.
- 29.- En tal sentido, en la medida que DP WORLD tiene la obligación de realizar todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque de mercancías y detenta la potestad de adoptar todas las decisiones que considere convenientes para el adecuado funcionamiento del Terminal Portuario, responderá frente a los usuarios por cualquier hecho o circunstancia que pueda afectar el normal desarrollo de las actividades portuarias, lo que incluye responder por la calidad de sus servicios y la integridad de las mercancías de los usuarios durante el desarrollo de dichas actividades. En efecto, dicha responsabilidad se encuentra establecida en el numeral 8.1 del Contrato de Concesión:

*"8.1 (...) Es deber del CONCESIONARIO, dentro de los límites del Contrato, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la operación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur o de los contratistas que el CONCESIONARIO decida contratar".*

[El subrayado es nuestro]

### **III.2.4.- Sobre el procedimiento de ingreso de las unidades vehiculares al interior del Terminal Portuario**

- 30.- En virtud del Contrato de Concesión, DP WORLD cuenta con la facultad de regular sus actividades como administrador portuario, otorgándosele la potestad de emitir sus propias políticas comerciales y operativas para la adecuada operación y funcionamiento del Terminal Portuario.
- 31.- En virtud de esa potestad, DP WORLD ha emitido el "Protocolo de Tráfico y Seguridad de Peatones de DP WORLD CALLAO"<sup>11</sup>, el cual contiene el "Reglamento de Acceso de Vehículos de Transporte de Carga para la recepción y entrega de contenedores en el Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur (Muelle Sur)".
- 32.- Al respecto, en el artículo 3 del mencionado Reglamento se establece lo siguiente:

***"Artículo 3°.- Del ingreso de los vehículos y conductores***

<sup>11</sup> Visto en: <https://www.dpworldcallao.com.pe/procedimientos/#seguridad>

*DP WORLD CALLAO autorizará únicamente el ingreso de los vehículos de las empresas de transporte que cumplan con los lineamientos y estándares mínimos de seguridad establecidos en el presente reglamento.*

*DP WORLD CALLAO se encuentra facultado a impedir el ingreso de los vehículos de empresas de transporte que no cuenten, entre otros, con los dispositivos de seguridad establecidos en el presente reglamento y en las disposiciones legales aplicables.*

*DP WORLD CALLAO sólo autorizará el acceso a los conductores debida y previamente registrados, que cuenten con la documentación actualizada y vigente establecida en este reglamento. Asimismo, se encuentra facultado a impedir el ingreso de aquellos conductores que no cumplan con los requisitos establecidos.*

- 33.- Asimismo, en el artículo 8 del mismo dispositivo, se precisa que, para la inscripción y registro de las empresas de transporte, conductores y unidades de transporte de carga, se debe remitir la siguiente información:

**"Artículo 8°.- De la inscripción y registro de las empresas de transporte, conductores y unidades de transporte de carga**

*Las empresas de transporte deberán registrar sus unidades y conductores para que éstas puedan acceder a DP WORLD CALLAO, para tal efecto deberán remitir la siguiente documentación: Para la inscripción de la empresa de transporte:*

- a) Fichas de inscripción y/o actualización con los datos solicitados,*
- b) Copia simple de Ficha RUC.*
- c) Copia simple de DNI de Representante Legal.*
- d) Copia simple de la vigencia de poder del Representante Legal.*
- e) Copia Simple de la Autorización para el transporte de Mercancía Peligrosa (si aplica).*
- f) Copia simple del Contrato de arrendamiento (si subcontrata las unidades vehiculares de otra empresa de transporte).*

*Para la inscripción de conductores:*

- a) Ficha de inscripción y/o actualización con los datos solicitados, que serán proporcionadas por DP WORLD CALLAO.*
- b) Copia simple del DNI vigente.*
- c) Copia simple del Brevete vigente.*
- d) Copia simple de licencia de manipulación de explosivos (si aplica).*
- e) Copia simple del Certificado del Curso PBIP Básico I.*
- f) Copia simple del Certificado del Curso Básico de Mercancías Peligrosas (si aplica).*
- g) Copia del Certificado de Antecedentes Policiales vigente.*
- h) Copia del Certificado de Antecedentes Penales vigente.*
- i) Seguro Complementario contra Trabajo de Riesgo (SCTR).*
- j) Inducción de Seguridad de DP WORLD CALLAO vigente.*

*Para la inscripción de unidades de transporte de carga:*

- a) Fichas de inscripción y/o actualización con los datos solicitados.
  - b) Relación de placas (tractos y carretas).
  - c) Copia simple de la Tarjeta de Propiedad (tractos y carretas).
  - d) Copia simple del Certificado de Habilidad Vehicular (tracto y carreta).
  - e) Copia simple del Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente (tracto y carreta).
  - f) Copia simple de la póliza de responsabilidad civil contra terceros (tractos y carretas) vigente.
  - g) Copia simple del SOAT vigente.
- La documentación debe ser vigente y es obligación de la empresa de transportes y conductores renovarlos y enviarlos a DP WORLD CALLAO a fin de mantener su vigencia en nuestros registros para que se encuentren habilitados. (...)*

- 34.- Como puede apreciarse, existe un procedimiento previo que los usuarios deben observar y cumplir a efectos de que los conductores y las unidades vehiculares que transportan determinada mercadería puedan ingresar al interior del Terminal Portuario de DP WORLD.
- 35.- En tal sentido, corresponde determinar si TPP cumplió oportunamente con el protocolo establecido para el ingreso de los conductores y vehículos que transportaron los contenedores objeto de análisis, lo que a su vez permitirá verificar si las citas de ingreso otorgadas por la Entidad Prestadora fueron completadas considerando el citado protocolo.

### **III.2.5.- Sobre la prestación del servicio de citas de ingreso brindado por la Entidad Prestadora**

- 36.- En el presente caso, TPP atribuye responsabilidad a DP WORLD respecto de los sobrecostos por concepto de tracción y combustible originados como consecuencia de la cancelación del embarque de seis (6) contenedores, señalando que la Entidad Prestadora le confirmó las respectivas citas de ingreso luego de la fecha y hora del *Cut Off* de la nave.
- 37.- Agregó que la congestión vehicular existente fuera y dentro del Terminal Portuario, impidió que los seis (6) contenedores pudieran ingresar en el horario de las citas programadas por DP WORLD.
- 38.- DP WORLD alegó que la razón principal por la que el apelante no pudo embarcar su mercadería se debió a que no completó las citas dentro de las fechas y horas programadas, pues lo hizo hasta dos (2) horas después, lo que motivó que las unidades vehiculares de TPP salieran hacia el Terminal Portuario con las citas vencidas.
- 39.- Agregó que, si bien se programaron las citas de ingreso para el 23 de diciembre de 2019 a las 09:00, en el caso de los contenedores FBIU0126553, HAMU1038108 y FBIU0456088; y

a las 11:00 horas, en el caso de los contenedores HLXU1261320, DFSU2879762 y HLXU5315240; esto es, en fecha posterior al *Cut Off* de la nave que venció el 22 de diciembre de 2019 a las 23:00 horas; ello no fue impedimento para que TPP pudiera embarcar oportunamente sus contenedores en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N, pues el ETB de la mencionada nave vencía ese mismo día a las 14:30 horas, es decir, entre 3 y 5 horas después de las citas de ingreso programadas.

- 40.- Ahora bien, a efectos de acreditar la responsabilidad de DP WORLD por los sobrecostos alegados, TPP presentó en calidad de medios probatorios los siguientes documentos: (i) los correos electrónicos enviados a DP WORLD el 23 de diciembre de 2019 mediante los cuales adjuntó imágenes GPS a fin de acreditar que sus camiones no habrían podido ingresar al Terminal Portuario como consecuencia de la congestión, (ii) el registro de contenedores con los tickets de ingreso al Terminal que demostrarían demoras en el ingreso al recinto portuario; y, (iii) el cuadro de programación del *Cut Off* de la nave.
- 41.- Con relación a los correos electrónicos enviados a DP WORLD el 23 de diciembre de 2019 mediante los cuales TPP adjuntó imágenes GPS, cabe precisar que en estas no se evidencian la fecha y hora en las que dichas imágenes fueron capturadas, ni acreditan que los vehículos registrados en ellas correspondan a operaciones vinculadas con los contenedores materia de apelación. Además, tampoco acreditan, fundamentalmente, que el ingreso tardío de los vehículos de TPP al Terminal Portuario se haya debido a ineficiencias o causas atribuibles a DP WORLD.
- 42.- En efecto, cabe mencionar que la congestión vehicular que pudiera suscitarse fuera del Terminal Portuario no se encuentra dentro del ámbito de gestión de la Entidad Prestadora. No obstante, si los usuarios acreditaran la existencia de deficiencias dentro del puerto, que conllevara a que los usuarios no pudieran recoger sus mercancías a tiempo; sí correspondería que la entidad prestadora asumiera la responsabilidad de tal situación, lo cual no ha quedado acreditado en el presente caso.
- 43.- Respecto al registro de contenedores y los tickets de ingreso al Terminal presentados por TPP que acreditarían demoras en el ingreso al recinto portuario, cabe señalar que la información contenida en dichos documentos no se encuentra relacionada con los seis (6) contenedores objeto de análisis, sino que corresponden a otros contenedores transportados por la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Conforme a los tickets presentados por TPP corresponden a los contenedores TCNU3685510, BSIU9212712, FCIU6290015, HLSU2316097 y HLB2346682.

- 44.- Finalmente, TPP presentó el cuadro de programación del *Cut Off* de la nave a efectos de acreditar que la Entidad Prestadora programó la cita de ingreso con posterioridad al *Cut Off* de la nave, lo que habría ocasionado que los contenedores no ingresaran oportunamente y en consecuencia no fuesen embarcados en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N.
- 45.- Sobre este punto, debe tenerse en cuenta que a lo largo de procedimiento DP WORLD ha señalado que la principal razón por la cual los contenedores no fueron embarcados en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N, se debió a que TPP no completó las citas dentro del horario programado; esto es, que el apelante no cumplió con registrar los datos de las unidades vehiculares que ingresarán al Terminal Portuario, tales como datos del chofer, placa del vehículo, empresa de transporte, entre otros; que debían ser validados para que sus unidades puedan dirigirse al Terminal Portuario, conforme lo establece el "Protocolo de Tráfico y Seguridad de Peatones de DP WORLD CALLAO" reseñado precedentemente.
- 46.- A fin de acreditar lo manifestado, DP WORLD presentó el detalle de la trazabilidad en la gestión de las citas de ingreso de los seis (6) contenedores, conforme se observa a continuación:

Contenedor	Cita N°	Fecha y hora de programación cita	Fecha y hora en que se completó la cita	Sistema para completar la cita
FBIU0126553	6818269	23.12.2019 – 09:00	23.12.2019 – 11:15	<a href="#">WEB SERVICE</a>
HAMU1038108	6818271	23.12.2019 – 09:00	23.12.2019 – 11:49	<a href="#">WEB SERVICE</a>
FBIU0456088	6818272	23.12.2019 – 09:00	23.12.2019 – 11:30	<a href="#">WEB SERVICE</a>
HLXU1261320	6818276	23.12.2019 – 11:00	23.12.2019 – 12:27	<a href="#">WEB SERVICE</a>
DFSU2879762	6818277	23.12.2019 – 11:00	23.12.2019 – 13:08	<a href="#">WEB SERVICE</a>
HLXU5315240	6818278	23.12.2019 – 11:00	23.12.2019 – 13:41	<a href="#">WEB SERVICE</a>

- 47.- Como se puede verificar, todas las citas fueron completadas en un horario posterior a lo programado, lo que no ha sido negado ni desvirtuado por TPP.
- 48.- Cabe destacar que correspondía a TPP acreditar que completó las citas dentro del horario programado, es decir, el 23 de diciembre de 2019 hasta las 09:00 en el caso de los contenedores FBIU0126553, HAMU1038108 y FBIU0456088; y, 11:00 horas en el caso de los contenedores HLXU1261320, DFSU2879762 y HLXU5315240; sin embargo, estas recién fueron completadas hasta dos (2) horas después de vencidos los referidos plazos, por lo que recién a partir de dicho momento sus unidades vehiculares podían ingresar al recinto portuario, lo que se encuentra dentro del ámbito de responsabilidad del usuario.

- 49.- Debe señalarse, además, que la carga de probar la existencia de presuntos inconvenientes en la programación de citas de ingreso al Terminal Portuaria recaía en TPP.
- 50.- En efecto, el artículo 173° del TUO de la LPAG<sup>13</sup> dispone que corresponde a los administrados la aportación de pruebas en el procedimiento, mediante la presentación de documentos, informes, o las que este considere conveniente, lo que no ha quedado fehacientemente demostrado en el presente caso.
- 51.- De acuerdo con lo señalado, TPP era el responsable de completar las citas de ingreso dentro del periodo programado, por lo que debió realizar las gestiones necesarias y adoptar las precauciones del caso para que sus unidades vehiculares puedan ingresar al recinto portuario de manera oportuna.
- 52.- En atención a lo expuesto, al acreditarse que la demora en el ingreso de las unidades vehiculares al recinto portuario fue responsabilidad de TPP, no corresponde que DP WORLD asuma los sobrecostos por concepto de tracción y combustible originados como consecuencia de la cancelación del embarque de seis (6) contenedores en la nave MN GUAYAQUIL EXPRESS 9146N.

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>14</sup>;

<sup>13</sup> **TUO de la LPAG**

**"Artículo 173.- Carga de la prueba**

173.1. La carga de la prueba se rige por el principio de impulso de oficio establecido en la presente Ley.

173.2. Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones."

<sup>14</sup> **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**

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

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- a. Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- b. Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- c. Integrar la resolución apelada;
- d. 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".



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° 059-2020-TSC-OSITRAN  
RESOLUCIÓN N° 1

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO.- CONFIRMAR** la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.069.2020 del expediente N° 013-2020-RCL/DPW, que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. contra DP WORLD CALLAO S.R.L. por la presunta responsabilidad por los sobrecostos originados como consecuencia de la cancelación del embarque de los contenedores FBIU0126553, HAMU1038108, FBIU0456088, HLXU1261320, DFSU2879762 y HLXU5315240.

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

**TERCERO.- NOTIFICAR** a TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C y a DP WORLD CALLAO S.R.L. la presente resolución.

**CUARTO.- 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 Humberto Ángel Zúñiga Schroder.*

**ANA MARÍA GRANDA BECERRA**  
Vicepresidenta  
**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS**  
**OSITRAN**

NT: 2021078101

*Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente, archivado por el OSITRÁN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades/login.jsp>*



Calle Los Negocios 182, piso 2  
Surquillo - Lima  
Central Telefónica: (01) 500-9330  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)