

EXPEDIENTE : 85-2020-TSC-OSITRAN

APELANTE : MEDLOG PERÚ S.A.

EMPRESA PRESTADORA : DP WORLD CALLAO S.R.L.

ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.134.2020 del expediente N° 36-2020-RCL/DPWC

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 8 de setiembre de 2021

SUMILLA: En la medida que el usuario no ha acreditado que el cobro por el servicio uso de área operativa luego de vencido el periodo de libre almacenamiento, así como el cobro por la reemisión de citas no utilizadas, se hayan debido a alguna deficiencia en la prestación del servicio brindado por la Entidad Prestadora, corresponde confirmar la resolución de primera instancia que declaró infundado el reclamo.

VISTOS:

El recurso de apelación interpuesto por MEDLOG PERÚ S.A. (en lo sucesivo, MEDLOG) contra la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.134.2020 del expediente N° 36-2020-RCL/DPWC por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en lo sucesivo, DP WORLD o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 16 de junio de 2020, MEDLOG interpuso reclamo ante DP WORLD a fin de que se deje sin efecto el cobro de diversas facturas emitidas por concepto de reemisión de citas no utilizadas, así como por concepto de uso de área operativa – importación y exportación, las cuales se detallan en el siguiente cuadro:

FACTURA	FECHA	NAVE	CONCEPTO	MONTO EN S/ incl. IGV
003-00040383	23/03/2020	MN. KOTA CEPAT/CGM JEAN GABRIEL	Reemisión de citas no utilizadas	330.40
003-00040384	23/03/2020	MN CITY OF ALEJANDRIA	Reemisión de citas no utilizadas	1 404.20
002-00320475	13/04/2020	MN. CALLAO EXPRESS/ITAL UNIVERSO	Reemisión de citas no utilizadas	330.40
003-00040813	20/04/2020	ER TEXAS/APL ESPLANADE	Reemisión de citas no utilizadas	165.20

003-00040814	20/04/2020	MN. EVER LUNAR	Reemisión de citas no utilizadas	413.00
003-00040939	27/04/2020	MN. LOS ANGELES TRADER	Reemisión de citas no utilizadas	41.30
003-00040940	27/04/2020	MN. MOL BENEFactor	Reemisión de citas no utilizadas	1 941.10
003-00041285	25/05/2020	MN. CAP PIONER	Reemisión de citas no utilizadas	165.20
003-00041506	13/05/2020	MN. COYAIQUE	Reemisión de citas no utilizadas	82.60
003-000441507	13/05/2020	MN. MOL PARTNER	Reemisión de citas no utilizadas	949.90
003-00041716	18/05/2020	MN. NYL LYNX/VALPARAISO EXPRESS	Reemisión de citas no utilizadas	454.30
003-00041935	25/05/2020	MN. KOTA CARUM/Y/CUAQUENES	Reemisión de citas no utilizadas	578.20
003-00041936	25/05/2020	MN. KOTA CEPAT/CUAQUENES	Reemisión de citas no utilizadas	1 404.20
003-00042112	2/06/2020	MN. CUAQUENES/CGM JEAN GABRIEL	Reemisión de citas no utilizadas	123.90
003-00042113	2/06/2020	MN. VALPARAISO EXPRESS	Reemisión de citas no utilizadas	660.80
003-00040778	20/04/2020	MN. SANTOS EXPRESS	Uso de Área Operativa-exportación	1 424.26
003-00040777	20/04/2020	MN. GUAYAQUIL EX/BLESSING	Uso de Área Operativa-importación	1 246.43
003-00040917	27/04/2020	MN. EVER LUNAR/XIN OU ZHOU	Uso de Área Operativa-importación	1 780.62
003-00041895	25/05/2020	MNBERNARD SHULTE	Uso de Área Operativa-importación	355.18
003-00042075	2/06/2020	YMUBERTY	Uso de Área Operativa-importación	355.12
003-00042076	2/06/2020	MN. NAXOS	Uso de Área Operativa-exportación	13 721.51

A efecto de sustentar su reclamo, MEDLOG señaló lo siguiente:

- i. Mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el Gobierno declaró el estado de emergencia nacional a partir del 16 de marzo de 2020 para hacer frente al Coronavirus (COVID-19), lo que ocasionó congestión vehicular recurrente en la entrada del Terminal Portuario para el ingreso y recojo de contenedores.
 - ii. El 19 de mayo de 2020, el señor Luis Turbides de DP WORLD se comunicó con el usuario, manifestando que ese día habían quedado con la mitad de inspectores en balanzas debido a diversos factores no relacionados con la pandemia, lo que originó que la recepción de caja demorara, originando congestión vehicular.
 - iii. El 26 de mayo de 2020, el Director Comercial de DP WORLD, señor Bruno Ferretti, les indicó mediante correo electrónico que efectivamente tuvieron días en que existió congestión vehicular en el ingreso al Terminal Portuario debido a diversos factores, ocurriendo que esos días se les exoneraría del cobro por concepto de remisión de citas no utilizadas.
- 2.- Mediante Carta DALC.DPWC.134.2020, notificada el 8 de julio de 2020, DP WORLD resolvió el reclamo presentado por MEDLOG, declarándolo infundado, de acuerdo con los siguientes argumentos:
- i.- El artículo 8.3 del Decreto Supremo N° 044-2020-PCM establece que se exceptúan de la inmovilización social obligatoria el transporte de carga y mercancías, por lo que MEDLOG

- podía operar con normalidad, retirando o entregando sus contenedores del Terminal Portuario.
- ii.- Durante el periodo del estado de emergencia nacional, las operaciones fueron afectadas por la ausencia de trabajadores que enfermaron de Covid-19, así como por la implementación obligatoria de múltiples medidas de inmovilización, ocasionando disminución de recursos humanos. Por ello, cambiaron los horarios de trabajo hasta en cinco oportunidades, a fin de no paralizar las operaciones portuarias debido a la aglomeración.
 - iii.- No obstante, DP WORLD viene cumpliendo con los Niveles de Servicio y Productividad en la prestación de sus servicios, conforme se establece en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Específicamente, en lo que respecta a la atención al usuario para el retiro de sus mercancías.
 - iv.- Lo que MEDLOG manifiesta sería un problema externo a la operación de DP WORLD, pues el hecho de que no pudo ingresar a la terminal por problemas de congestión a las afueras del Terminal Portuario, estaría vinculado a la propia gestión del usuario.
 - v.- El Tribunal de OSITRAN ya se ha pronunciado estableciendo que la congestión vehicular para ingresar a las instalaciones no resulta imputable a la Entidad Prestadora, según se aprecia en la Resolución N° 03 de fecha 19 de julio de 2011, emitida en el Expediente N° 001-2011-TSC-OSITRAN.
 - vi.- El señor Bruno Ferretti, Director Comercial de DP WORLD, no reconoció responsabilidad alguna de la Entidad Prestadora, limitándose a indicar que la congestión se habría ocasionado por diversos factores. Asimismo, el correo electrónico del señor Ferretti se refiere únicamente a las facturas emitidas por concepto de reemisión de citas no utilizadas y no hace referencia a las facturas por uso de área operativa, como erradamente sostiene MEDLOG.
 - vii.- La exoneración del cobro por concepto de reemisión de citas no utilizadas se otorgará previa evaluación de cada caso concreto, siendo imprescindible evaluar las causas que pudieron haber originado el cobro de cada factura.
 - viii.- DP WORLD verificó que la causa que originó el cobro del recargo por reemisión de citas no utilizadas resultaba imputable a MEDLOG, pues no utilizó oportunamente las primeras citas gestionadas por razones desconocidas, por lo que en todos los casos el recargo por la reemisión de citas no utilizadas resulta válido.
 - ix.- En ese sentido, DP WORLD verificó: (i) la existencia de citas que no fueron completadas por el usuario con el dato del transportista; (ii) citas que si bien fueron completadas con el dato de transportista, ello ocurrió después de la hora programada en la cita; (iii) citas que fueron completadas con el dato del transportista poco tiempo antes de la hora programada en las

citas; (iv) citas que no cuentan con ticket de rechazo de la puerta del Terminal Portuario; y, (v) citas expiradas.

- x.- Con relación al cobro por uso de área operativa por contenedores de exportación, la decisión de ingresar sus contenedores luego de vencido el periodo de libre almacenamiento correspondió a MEDLOG.
 - xi.- Respecto al cobro por uso de área operativa por contenedores de importación, MEDLOG eligió la opción retiro para el recojo de los contenedores mediante el sistema en bloque, por tanto, esta opción le otorgaba a MEDLOG el derecho de retirar sus contenedores disponibles en número igual a la cantidad de citas de retiro que hubiera gestionado, ocurriendo que los contenedores disponibles son aquellos contenedores asignados a un depósito temporal, incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados cuyos servicios portuarios han sido cancelados.
 - xii.- El sistema de retiro por bloque exige que los usuarios cumplan con dos requisitos: 1) que gestionen inmediatamente sus citas luego del término de la descarga; y, 2) que tengan una flota de transporte disponible y suficiente con la cual puedan cumplir con retirar sus contenedores.
 - xiii.- DP WORLD verificó que MEDLOG no generó las citas suficientes para retirar sus contenedores del Terminal Portuario, y en otros casos no utilizó todas las citas gestionadas, lo que ocurrió por motivos que únicamente pueden ser imputables al usuario, generando con ello retraso y perdiendo la oportunidad de retirar sus contenedores dentro del periodo de libre almacenamiento.
- 3.- Con fecha 22 de julio de 2020, MEDLOG interpuso recurso de apelación contra la Resolución N°1 emitida por DP WORLD, reiterando lo expuesto en su reclamo y agregando lo siguiente:
- i. El 26 de mayo de 2020, el Director Comercial de DP WORLD, señor Bruno Ferretti, les indicó mediante correo electrónico que, efectivamente, tuvieron días en los cuales existió congestión vehicular en el ingreso al Terminal Portuario debido a diversos factores, ocurriendo que esos días se les exoneraría del cobro por concepto de remisión de citas no utilizadas.
 - ii. Adjuntaron diversos correos electrónicos mediante los cuales informaron a DP WORLD de la congestión vehicular existente al ingreso del Terminal Portuario. Asimismo, presentaron un informe detallando la secuencia de las operaciones correspondiente al cobro de cada factura.
- 4.- El 13 de agosto de 2020, 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 su Resolución N° 1 y añadiendo lo siguiente:

- i.- DP WORLD nunca suspendió sus operaciones, habiendo operado continuamente durante el estado de emergencia.
 - ii.- Mediante Comunicado N° 013-2020-APN, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) dispuso ampliar el control en las vías de acceso a los terminales portuarios debido a que en un monitoreo realizado a los camiones que permanecen afuera del puerto, habían detectado que hasta el 44% de estos vehículos se encontraban sin cita, con cita vencida y con cita anticipada, lo que venía afectando el flujo de vehículos que sí tenían cita y se encontraban dentro del margen de tolerancia.
 - iii.- Este comunicado muestra que incluso antes de junio de 2020, los vehículos que se encontraban en la cola sin cita, con cita vencida y con cita anticipada, vienen afectando el flujo de atención de los vehículos que si tenían cita. Es tanta la relevancia e impacto de este problema que, mediante el citado comunicado, la APN exhortó a los usuarios del Puerto del Callao a evaluar la planificación del envío de su carga a fin de que no incurrieran en situaciones que afectaran el normal flujo de la carga que ingresa a los terminales portuarios.
 - iv.- Otro factor relevante en la congestión vehicular en las vías exteriores a DP WORLD, son las vías de acceso a los terminales portuarios que actualmente no cuentan con suficiente capacidad que permita el ingreso de los vehículos que transportan carga, considerando el incremento constante de la actividad comercial en los puertos del Callao.
 - v.- El día 30 de julio de 2020 se publicó en el Diario El Peruano la Resolución Directoral N° 016-2020-MTC/I, mediante la cual se dispuso medidas de gestión de tránsito en las avenidas Atalaya y Manco Cápac, con la finalidad de mejorar el transporte de carga en dirección a los puertos del Callao.
 - vi.- En ese sentido, no resulta responsable por la congestión vehicular en una vía pública causada por factores externos y que escapan de su control, por lo que la congestión vehicular no puede ser utilizada como argumento por parte de MEDLOG para justificar la exoneración de los cobros materia de reclamo.
- 5.- El 31 de agosto de 2021 se realizó la audiencia de vista de la causa, contando con el informe oral de los representantes de ambas partes, quienes reiteraron los argumentos expuestos a lo largo del presente procedimiento, quedando la causa al voto.
- 6.- El 31 de agosto de 2021, DP WORLD presentó su escrito de alegatos finales, reiterando los argumentos expuestos a lo largo del procedimiento y añadiendo lo siguiente:

- i.- Mediante Oficio N° 4099-2020-MTC/19 del 14 de octubre de 2020, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió un pronunciamiento a efectos de suspender la obligación de DP WORLD de prestar de manera continua los servicios portuarios por evento de fuerza mayor por un máximo de tres (3) horas por día calendario durante el periodo comprendido entre 16 de marzo y el 31 de julio de 2020.
 - ii.- En el caso en particular, la restricción de tres (3) horas señaladas no afectó la prestación del servicio de uso de área operativa de contenedores de importación, en la medida que estos debían ser retirados en bloque, verificándose que las citas programadas por el usuario no coincidieron con los horarios de restricción comprendido entre las 5:00 a.m. y las 7:00 a.m., así como entre las 4:00 p.m. y las 5:00 p.m.; por lo que MEDLOG tuvo la posibilidad de retirar su mercadería dentro del periodo de libre almacenamiento.
 - iii.- Por otro lado, en el caso del servicio de uso de área operativa de contenedores de exportación, si bien estos ingresaron sin problema al Terminal Portuario, el cobro del servicio se generó debido a que los contenedores fueron embarcados más allá de las cuarenta y ocho (48) horas libres de pago. Agregó que MEDLOG pudo movilizar sus contenedores hacia su almacén hasta que estos fueran embarcados; no obstante, el usuario optó porque permanecieran en el interior de las instalaciones de DP WORLD generándose el cobro de uso de área operativa.
 - iv.- En lo que se refiere al recargo por la reemisión de citas no utilizadas, se advirtió que tanto las citas de retiro, como las citas de ingreso no utilizadas por MEDLOG que dieron origen al recargo, no pudieron verse afectadas por los periodos de restricción, pues tuvieron horarios de programación de uso que no coincidieron con el horario en el cual se restringió el servicio; esto es, entre las 05:00 a 07:00 horas y las 16:00 a 17:00 horas. Por lo tanto, en los horarios de programación de dichas citas, DP WORLD sí se encontraba operando.
- 7.- El 3 de setiembre de 2021, MEDLOG presentó su escrito de alegatos finales, reiterando los argumentos expuestos a lo largo del procedimiento y añadiendo lo siguiente:
- i.- DP WORLD pretende excluirse del problema externo de congestión y quiere ceñirse a lo que ocurre únicamente dentro del Terminal Portuario; sin embargo, es la propia Entidad Prestadora la que genera la congestión externa.
 - ii.- Pese a que MEDLOG le envía el reporte consolidado de embarque dentro de los plazos que corresponde, DP WORLD realiza la programación de citas con 24, 36, 48 y hasta 51 horas después de la solicitud, lo que genera que las operaciones se retrasen y se realicen muy pegadas al atraque de la nave.
 - iii.- Cuando sus unidades vehiculares se presentan a DP WORLD con citas para el retiro de contenedores descargados de una determinada nave, la Entidad Prestadora las carga con

contenedores de otras naves, haciendo que los contenedores a los cuales les pertenecen las citas, incurran en cobros por almacenamiento.

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 Carta DALC.DPWC.134.2020 emitida por DP WORLD.
- ii.- Determinar si DP WORLD tiene derecho a requerir a MEDLOG el pago de las facturas materia de reclamo emitidas por concepto de reemisión de citas no utilizadas, y por concepto de uso de área operativa – importación y exportación.

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 MEDLOG respecto del cobro de las facturas emitidas por DP WORLD por concepto de reemisión de citas no utilizadas, y por concepto de uso de área operativa – importación y exportación. 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 facturación y cobro de servicios por uso de infraestructura¹, supuesto que también se encuentra recogido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD² (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de DP WORLD); por lo que, en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN³, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

¹ **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".

² **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."

³ **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".

- 10.- De conformidad con el literal b) del artículo 26 del Reglamento de Reclamos de DP WORLD⁴, 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 Carta DALC.DPWC.134.2020 fue notificada a MEDLOG con fecha 8 de julio de 2020.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo para interponer su recurso de apelación venció el 30 de julio de 2020.
 - iii.- MEDLOG apeló con fecha 22 de julio de 2020, 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 Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)⁵.
- 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 lo sustentan.

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

Del servicio estándar de carga contenedorizada y el servicio de uso de área operativa

⁴ 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.

(...)"

⁵ TUO de la Ley N° 27444.

"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".

- 14.- De acuerdo con el contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano⁶, DP WORLD, presta dos clases de servicios portuarios: regulares (o estándar) y especiales. En el caso que nos ocupa, resulta relevante solo 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 expuesto 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.- De acuerdo con la mencionada cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, dentro del servicio estándar de carga tanto para el embarque o desembarque de contenedores, se incluye el almacenamiento libre de pago, de hasta cuarenta y ocho (48) horas dentro del terminal portuario, tal como se aprecia a continuación:

"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 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 la descarga o una vez que el contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque.
(...)."

⁶ 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.

- 18.- Cabe resaltar que 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. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, transcurrido el plazo que corresponda, la Entidad Prestadora podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario⁷.
- 19.- Como puede apreciarse, 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 estos tengan que pagar por ello. Finalizado dicho periodo, la Entidad Prestadora tiene el derecho a realizar un cobro.

Sobre el cobro por concepto de "Re- emisión de citas no utilizadas"

- 20.- El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Muelle Sur en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión), establece en sus cláusulas 1.20.86, 1.20.87 y 1.20.88, las definiciones de Servicios, Servicio Estándar y Servicios Especiales, respectivamente, de la siguiente manera:

1.20.86. Servicios

Son los Servicios Estándar y los Servicios Especiales, indistintamente, que serán prestados por el CONCESIONARIO a los Usuarios.

1.20.87. Servicios Estándar

Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3.

1.20.88. Servicios Especiales

Son los servicios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar, cuyos términos y condiciones son libremente pactados por las partes y por los cuales el CONCESIONARIO tendrá el derecho de cobrar un Precio y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios Estándar. Dichos servicios deberán prestarse respetando los principios establecidos en el Artículo 14.3 de la LSPN, según corresponda. Ello no perjudica el derecho de los Usuarios de exigir alternativamente la prestación de los Servicios Estándar".

- 21.- De la lectura de las cláusulas antes citadas se puede advertir que el Contrato de Concesión prevé que los servicios que se brindan en el Terminal Portuario son, en principio, servicios portuarios, respecto de los cuales la Entidad Prestadora se encuentra legitimada a cobrar una tarifa o un precio, la que debe ser puesta en conocimiento de los usuarios a través del respectivo Tarifario,

⁷ Los contenedores podrán permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositadas 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.

Reglamento de Tarifas, Precios y/o política comercial, conforme lo establece el artículo 8.18 del referido Contrato de Concesión⁸.

- 22.- Ahora bien, en el Reglamento Tarifario y Política Comercial de DP WORLD se establece cual es el procedimiento para el retiro de contenedores; tal como se verifica a continuación:

"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.**"*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 23.- Conforme se establece en el citado artículo, el usuario podrá ingresar al Terminal Portuario para el retiro o entrega de contenedores, siempre que cuente con una cita previamente otorgada por la Entidad Prestadora, no habiendo costo por la solicitud de cita; sin embargo, esta se reserva el derecho de cobrar una penalidad en caso ocurra una cancelación a una cita otorgada.
- 24.- En esa línea, el cobro por "Re-emisión de citas no utilizadas" se encuentra detallado en el artículo 4.3.14 del Reglamento Tarifario y Política Comercial, conforme se aprecia a continuación:

*" 4.3 **Otros Servicios de Patio:** Estos cargos serán facturados a la parte solicitante y en ciertos casos sujetos a confirmación por parte del terminal.*

(...)

*4.3.14 **Re-emisión de cita solicitada no utilizada: A ser facturado por cita**"*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 25.- De acuerdo con ello, en el punto 4.3.13 del Tarifario de DP WORLD, vigente al momento de los hechos, se observa lo siguiente:

⁸ **Contrato de Concesión**

8.18. El CONCESIONARIO se obliga a poner en conocimiento de los Usuarios, a través de su página Web u otro medio, el reglamento de Tarifas, Precios y normas aplicables, por las actividades y Servicios que establezca, sin perjuicio de las Normas Regulatorias aplicables..

4.3.11	Emisión de formato certificado VGM (n19)	Por Contenedor	\$17.46	\$3.14	\$20.60
4.3.12	Re-emisión de Documento de Expedición por discrepancia de pesos en aplicación de las normas sobre VGM (n20)	Por Contenedor	\$215.00	\$38.70	\$253.70
4.3.13	Re-emisión de cita solicitada no utilizada	Por cita	S/. 35.00	S/. 6.30	S/. 41.30

116): Estos cargos serán facturados a la parte solicitante y en ciertos casos sujetos a confirmación por el terminal.

- 26.- En tal sentido, el cobro por "Re-emisión de citas no utilizadas", cuyo cobro es materia de cuestionamiento por la apelante, se genera debido a que el usuario, en el marco de la prestación de un servicio de embarque o desembarque de contenedores, solicita a la Entidad Prestadora la emisión y programación de una nueva cita para el recojo o envío de su mercadería, en caso la cita originalmente programada haya sido cancelada o no haya sido utilizada.

Sobre la organización de los servicios que brinda DP WORLD

- 27.- En virtud del Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano, 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]

- 28.- De la aplicación conjunta de las cláusulas 8.1 y 5.4 del Contrato de Concesión, se advierte con claridad que es obligación y, a la vez, facultad de DP WORLD llevar a cabo la prestación de los servicios portuarios al interior del terminal, para lo cual la Entidad Prestadora debe organizar su prestación de acuerdo con los recursos (operativos y humanos) con los que cuente. Ello es consistente con un esquema regulatorio basado en un enfoque de mercado (*market-based approach*), que busca promover que los concesionarios, en contextos de industrias que enfrentan riesgos complejos e inciertos, planeen su propia actividad económica con el fin de satisfacer el interés público (*Performance-based regulation*). En ese sentido, lo que le interesa al Regulador (OSITRAN) es evaluar si la actividad desplegada por el Concesionario alcanza el resultado previsto en el Contrato de Concesión (*output*), dejando amplia libertad al concesionario para utilizar cualquier medio o tecnología que le permita obtener ese resultado.⁹
- 29.- En razón de ello, DP WORLD puede administrar el terminal, destinar recursos, coordinar y realizar todo tipo de acciones que estime necesaria de manera autónoma. Dicho de otro modo, lo que el Contrato le otorga al Concesionario es la facultad de gestionar el terminal de la manera que más le resulte conveniente, respetando, claro está, sus obligaciones contractuales y las normas legales vigentes.

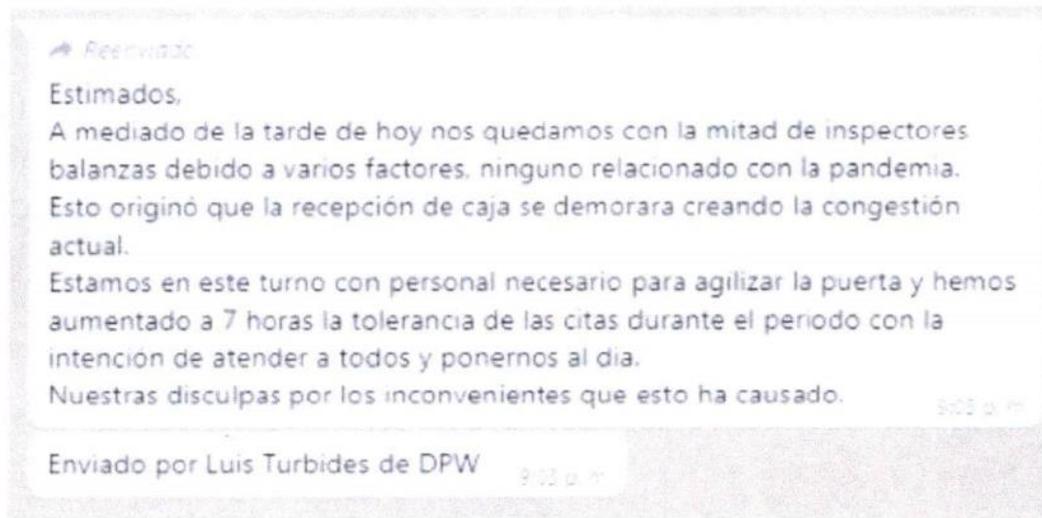
⁹ Ver COGLIANESE, C and LAZER, D (2003) "Management-Based Regulation: Prescribing Private Management to Achieve Public Goals", *Law & Society Review*, Volume 37, Issue 4, pp. 691-730.

- 30.- Por lo tanto, como administradora del Terminal Portuario, DP WORLD se encuentra facultada para establecer procedimientos para la correcta atención de la mercadería de los usuarios. Dichos procedimientos se encuentran regulados en su Reglamento de Operaciones, el cual es aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Respecto del cobro de las facturas materia de reclamo

- 31.- En el presente caso, MEDLOG cuestionó el cobro realizado por DP WORLD por concepto de reemisión de citas no utilizadas y por concepto del servicio de uso de área operativa, argumentando que durante las operaciones de retiro e ingreso de sus contenedores al Terminal Portuario, existió congestión vehicular como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno central mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declaró el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19.
- 32.- Por su parte, DP WORLD señaló que las facturas objeto de reclamo fueron correctamente emitidas, en la medida que no resulta responsable por factores externos como la existencia de congestión vehicular en una vía de transporte público y la falta de programación diligente en el retiro e ingreso de unidades por cada depósito temporal, por lo que dichos argumentos no cabían para solicitar la exoneración de los cobros materia de reclamo.
- 33.- La Entidad Prestadora agregó que el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM dispuso que se exceptuaban de la inmovilización social obligatoria al transporte de carga y mercancías, razón por la cual MEDLOG podía retirar o entregar sus contenedores al Terminal Portuario con normalidad; no habiendo suspendido sus operaciones al haber trabajado continuamente durante el estado de emergencia, de conformidad con los niveles de servicio y productividad establecidos en el Contrato de Concesión, salvo entre el 16 de marzo y el 31 de julio de 2020, periodo en el que restringió su atención por un máximo de tres (3) horas por día calendario, conforme al Oficio N° 4099-2020-MTC/19 del 14 de octubre de 2020, emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 34.- Cabe señalar que, de la revisión de los actuados en el procedimiento, se advierte que el usuario no ha cuestionado que su mercadería haya permanecido en el Terminal Portuario más allá del periodo de libre almacenamiento tanto para la importación como para la exportación de sus contenedores, y que efectivamente haya perdido las citas de retiro de contenedores que había programado inicialmente, al no haber llegado a la hora que había sido citado al Terminal Portuario; por lo que no resultan puntos controvertidos en el presente caso.
- 35.- En ese sentido, lo que MEDLOG viene alegando a lo largo del procedimiento es que los cobros se generaron como consecuencia de la existencia de congestión vehicular tanto en el ingreso como al retiro de sus mercancías del Terminal Portuario.

- 36.- Al respecto, en cuanto a los correos electrónicos enviados a DP WORLD acompañados de imágenes GPS y vistas fotográficas presentados por MEDLOG, mediante los cuales informaba de la alegada congestión al ingreso del Terminal Portuario; cabe señalar que estos no consignan ni evidencian la fecha y hora en la cual dichas imágenes fueron capturadas, ni acreditan que los vehículos registrados en ellas correspondan a operaciones vinculadas a las facturas materia de apelación, y tampoco que el ingreso o retiro de los contenedores más allá del periodo de libre almacenamiento, así como la pérdida de las citas inicialmente programadas, se hayan debido a ineficiencias o causas atribuibles a DP WORLD.
- 37.- Asimismo, MEDLOG señaló que el 19 de mayo de 2020, el señor Luis Turbides de DP WORLD, se comunicó con ellos, manifestando que ese día solo se encontraban presentes la mitad de inspectores en balanzas, debido a diversos factores no relacionados con la pandemia, lo que originó que la recepción de caja demorara originando congestión vehicular; comunicación que se reproduce a continuación:



- 38.- No obstante, de la revisión de dicha comunicación, se aprecia que se trata de un mensaje de WhatsApp reenviado, no habiéndose consignado ni evidenciado la fecha y hora en la cual este fue enviado, razón por la cual no resulta un medio probatorio suficiente para acreditar que el ingreso o retiro de los contenedores más allá del periodo de libre almacenamiento, y que la pérdida de las citas inicialmente programadas, se haya debido a ineficiencias en el servicio atribuibles a DP WORLD.
- 39.- Asimismo, MEDLOG manifestó que 26 de mayo de 2020, el Director Comercial de DP WORLD, señor Bruno Ferretti, les indicó mediante correo electrónico que, efectivamente, tuvieron días en que existió congestión vehicular en el ingreso al Terminal Portuario debido a diversos factores,

ocurriendo que esos días se les exoneraría del cobro por concepto de remisión de citas no utilizadas; correo electrónico que se reproduce a continuación:

Jesus Luna

De: Bruno Ferretti <Bruno.Ferretti@dpworld.pe>
Enviado el: martes, 26 de mayo de 2020 15:02
Para: Jesus Luna
CC: Andrea Lopez; Ronald Rojas; Jhony Diaz; Fausto Chire Banda
Asunto: RE: AMPLIACION DE RECLAMO - MEDLOG PERU S.A./ DPW CALLAO S.R.L. // CITAS NO UTILIZADAS Y USO DE AREA / DRAFTS ADJUNTAS / COVID-19

Buenas Tardes,

Nuestro libro de reclamos está en nuestra página web:

<https://www.dpworldcallao.com.pe/reclamo/>

Mientras tanto puedo adelantarte que efectivamente hemos tenido días en que la congestión fue excesivamente elevada, por innumerables factores, y en estos días efectivamente exoneraremos el concepto de remisión de citas no utilizadas.

Tan pronto envíen el reclamo por el canal de atención arriba mencionado el será evaluado y contestado en la brevedad posible.

Cordiales Saludos,

Bruno Ferretti
Director Comercial

DP WORLD

- 40.- De la revisión del correo electrónico en cuestión, se evidencia que el señor Bruno Ferretti, Director Comercial de DP WORLD, efectivamente señaló la existencia de congestión vehicular al ingreso del Terminal Portuario; no obstante, no precisó cuáles fueron los motivos que ocasionaron dicha congestión vehicular, ni que se haya debido a ineficiencias en el servicio atribuibles a DP WORLD.
- 41.- Cabe señalar que, si bien el señor Bruno Ferretti manifestó que habría una exoneración de los cobros por el concepto de remisión de citas no utilizadas como consecuencia de la congestión vehicular, finalmente precisó que una vez que el reclamo fuera presentado por el canal de atención correspondiente, se procedería a evaluar cada cobro; evaluación que DP WORLD finalmente realizó en su Resolución N° 1, habiendo determinado que no correspondía exoneración alguna.
- 42.- Cabe precisar 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

podieran recoger o ingresar sus mercancías a tiempo, y que perdieran citas que tenían programadas; sí correspondería que la Entidad Prestadora asumiera la responsabilidad de tal situación, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.

- 43.- De otro lado, DP WORLD manifestó que, si bien existieron restricciones en las operaciones entre las 05:00 y las 07:00 horas, y entre las 16:00 y las 17:00 horas diariamente, como consecuencia del mandato de inmovilización dictado por Estado; dicho evento no afectó las operaciones del usuario, en la medida que su desarrollo no coincidió con los horarios de restricción antes señalados.
- 44.- Con relación a ello, MEDLOG señaló que se debía tener en cuenta que las medidas adoptadas por el gobierno central mediante Decreto Supremo No 044-2020-PCM, que declaró el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19, generaron limitaciones al tránsito.
- 45.- Al respecto, cabe señalar que, en atención a la actual crisis sanitaria, el Estado ha dispuesto medidas de aislamiento social obligatorio, y restricciones a la libertad de reunión, así como a la libertad de tránsito. No obstante, debe tenerse en cuenta que las actividades vinculadas con el transporte de carga y mercancías en el ámbito portuario han sido consideradas dentro de las excepciones a la inmovilización social obligatoria, con la finalidad de asegurar la prestación de los servicios y actividades de la cadena logística para el abastecimiento de productos en el territorio nacional.
- 46.- En efecto, el Decreto Supremo N° 046-2020-PCM publicado el 18 de marzo de 2020, dispuso expresamente en su numeral 4.2, lo siguiente:

"Artículo 4.- Limitación al ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas

(...) 4.2 Se dispone la inmovilización social obligatoria de todas las personas en sus domicilios desde las 20.00 horas hasta las 05.00 horas del día siguiente, excepto del personal estrictamente necesario que participa en la prestación de los servicios de abastecimiento de alimentos, salud, medicinas, la continuidad de los servicios de agua, saneamiento, energía eléctrica, gas, combustibles, telecomunicaciones, limpieza y recojo de residuos sólidos, servicios funerarios, y transporte de carga y mercancías y actividades conexas, según lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (...)"

- 47.- Siendo ello así, se verifica que MEDLOG se encontró en la posibilidad de programar el envío de sus unidades vehiculares con la debida anticipación, evitando incurrir en sobrecostos como la reemisión de citas no utilizadas y uso de área operativa; no encontrándose dentro del supuesto de caso fortuito o fuerza mayor previsto en el artículo 1315 del Código Civil, toda vez que las medidas de inmovilización social y toque de queda no han sido aplicadas en el caso de los servicios de transporte de carga y mercancías.

- 48.- En tal sentido, la carga de probar la existencia de inconvenientes en el retiro o ingreso de la mercancía del Terminal Portuario recaía en MEDLOG.
- 49.- En efecto, el artículo 173 del TUO de la LPAG 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.
- 50.- Cabe recordar que MEDLOG resulta responsable del retiro y del ingreso de sus contenedores de acuerdo a las citas que programó, por lo que debió realizar las gestiones necesarias y adoptar las precauciones del caso para su retiro oportuno evitando incurrir en el sobre costo de reemisión de citas no utilizadas y uso de área operativa.
- 51.- En ese sentido, si el usuario no cumple con realizar sus gestiones oportunamente recogiendo o entregando su mercadería de acuerdo con la fecha y hora prevista en la cita programada, no puede señalarse que ello resulte consecuencia de deficiencias en los servicios que brinda DP WORLD en el Terminal Portuario.
- 52.- En consecuencia, al no haberse acreditado que la mercadería de MEDLOG permaneció en el Terminal Portuario más allá de los días de libre almacenamiento debido a la responsabilidad de la Entidad Prestadora, corresponde que la apelante cancele las facturas N° 003-00040778, 003-00040777, 003-00040917, 003-00041895, 003-00042075 y 003-00042076, emitidas por DP WORLD por uso de área operativa.
- 53.- De la misma manera, al no haberse acreditado que MEDLOG perdió las citas que había programado inicialmente para el retiro o ingreso de sus contenedores al Terminal Portuario debido a la responsabilidad de la Entidad Prestadora, corresponde que cancele las facturas N° 003-00040383, 003-00040384, 002-00320475, 003-00040813, 003-00040814, 003-00040939, 003-00040940, 003-00041285, 003, 00041506, 003-000441507, 003-00041716, 003-00041935, 003-00041936, 003-00042112 y 003-00042113, emitidas por concepto de reemisión de citas no utilizadas.
- 54.- En atención a todo lo expuesto, corresponde confirmar la Carta DALC.DPWC.134.2020 emitida por DP WORLD, en la medida que las facturas materia de reclamo fueron correctamente emitidas.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN¹⁰;

¹⁰ **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;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la decisión contenida en la Carta DALC.DPWC.134.2020 en el Expediente N° 36-2020-RCL/DPWC que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por MEDLOG PERÚ S.A. contra DP WORLD CALLAO S.R.L. relacionada con el cobro de las facturas N° 003-00040778, 003-00040777, 003-00040917, 003-00041895, 003-00042075 y 003-00042076; emitidas por concepto de uso de área operativa, así como el cobro de las facturas N° 003-00040383, 003-00040384, 002-00320475, 003-00040813, 003-00040814, 003-00040939, 003-00040940, 003-00041285, 003-00041506, 003-000441507, 003-00041716, 003-00041935, 003-00041936, 003-00042112 y 003-00042113; emitidas por concepto de reemisión de citas no utilizadas.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a MEDLOG PERÚ S.A. 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).

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: 2021081421

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>

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".*