



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° 102-2020-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 102-2020-TSC-OSITRAN
APELANTE : SAKJ DEPOT S.A.C.
ENTIDAD PRESTADORA : DP WORLD CALLAO S.R.L.
ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.103.2020 del expediente N° 023-2020-RCL/DPWC

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 27 de noviembre de 2020

SUMILLA: *Corresponde efectuar el cobro por el servicio de uso de área operativa respecto de aquellos contenedores que hubieren sido retirados por el usuario con posterioridad al período de libre almacenamiento a cuyo cómputo deberá adicionarse las tres (3) horas de restricción de operaciones al día reconocidas por la Entidad Prestadora.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por SAKJ DEPOT S.A.C. (en adelante, SAKJ DEPOT o la apelante) contra la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.103.2020 del expediente N° 023-2020-RCL/DPWC, emitida por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DP WORLD o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

1. Con fecha 27 de abril de 2020, SAKJ DEPOT interpuso reclamo ante DP WORLD a fin de que se deje sin efecto el cobro de la factura N° Foo3-00040792 emitida por un monto ascendente a S/ 9,615.35 (Nueve Mil Seiscientos Quince con 35/100 Soles) por el concepto de uso de área operativa - importación (contenedores), argumentando lo siguiente:



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

- i.- Con fechas 10, 11 y 13 de abril de 2020 arribaron las naves CMA CGM TANYA, E.R. BERLIN y APL ESPLANADE respectivamente al Terminal Portuario administrado por DP WORLD; culminando la descarga de las mercancías el 12 y 14 de abril de 2020, según se desprende de los manifiestos N° 118-2020-852, 118-2020-807 y 118-2020-855.
 - ii.- En la medida que DP WORLD no habilitó la emisión de citas, no era posible iniciar el retiro de la mercancía, razón por la que desde el 14 de abril de 2020 SAKJ DEPOT puso en conocimiento de la Entidad Prestadora dicha situación a efectos de que se habilitaran slots para la emisión de citas. Si bien dichos slots se habilitaron el 15 de abril de 2020, ya se había producido una demora para el adecuado retiro de la carga, ocasionándose que dicha operación culmine luego del periodo de libre almacenamiento.
 - iii.- Durante las operaciones de descarga continuaron presentándose demoras debido a las medidas adoptadas por el gobierno central mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM que declaró Estado de Emergencia Nacional como consecuencia del brote del COVID-19, las cuales impidieron realizar el retiro de la mercancía con normalidad y fluidez.
 - iv.- Mediante el citado Decreto se establecieron limitaciones al tránsito disponiéndose la inmovilización social obligatoria y cierre temporal de fronteras, quedando exentas de dicha medida el transporte de carga y mercancías. Asimismo, posteriormente se estableció la inmovilización social obligatoria de todas las personas en sus domicilios desde las 18:00 horas hasta las 05:00 horas del día siguiente.
 - v.- En cumplimiento de lo establecido por el gobierno central respecto al horario de inmovilización social obligatoria, de acuerdo con lo informado a través de su página web, DP WORLD estuvo operando desde las 08:30 horas hasta las 16:30 horas, acortando así el tiempo de libre de facturación para el retiro de mercancías.
 - vi.- Adicionalmente, se presentó congestión para el ingreso al Terminal Portuario formando las unidades de transporte largas colas.
2. Mediante Carta N° DALC.DPWC.103.2020 notificada el 3 de julio de 2020, DP WORLD resolvió el reclamo presentado por SAKJ DEPOT declarándolo infundado conforme a los siguientes argumentos:



- i.- SAKJ DEPOT realizó una lectura incorrecta del anuncio publicado en la página web de DP WORLD, en la medida que las operaciones durante el periodo de emergencia se realizaron de manera regular, salvo en las jornadas de trabajo entre las 05:00 y las 07:00 horas, debido al cambio de turno implementado por el mandato de inmovilización dictado por el Estado.
- ii.- No obstante ello, se verificó que ninguna de las citas de retiro de contenedores correspondiente al periodo materia de reclamo se vieron afectadas por este hecho, toda vez que SAKJ DEPOT no generó citas en esos horarios y las más cercanas fueron atendidas en su totalidad.
- iii.- DP WORLD ha venido cumpliendo con los Niveles de Servicios y Productividad en la prestación de sus servicios establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, por lo que la entrega de contenedores se realizó dentro del plazo promedio de 20 minutos para todas aquellas unidades vehiculares que habiendo cumplido con tener una cita ingresaron a las instalaciones a recoger su carga oportunamente.
- iv.- SAKJ DEPOT señaló que no pudo ingresar al Terminal Portuario por problemas de congestión en los exteriores del mismo, por lo que no pudo utilizar sus citas ya que estas vencieron. Sin embargo, dicha circunstancia se encontraría vinculada con un problema externo que no resulta atribuible a DP WORLD, por lo que dicho argumento no justifica el retiro tardío de los contenedores.
- v.- En ese orden de ideas, hemos constatado en nuestro Sistema Navis N4 que la opción de retiro elegida por SAKJ DEPOT para el recojo de los contenedores objeto de reclamo fue la opción por bloque de contenedores. Esta opción, libremente elegida por SAKJ DEPOT, le otorgaba el derecho de retirar sus contenedores disponibles en un número igual a la cantidad de citas de retiro que hubiera gestionado, ocurriendo que los contenedores disponibles serían todos aquellos asignados al depósito temporal, incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados, cuyos servicios portuarios hubieran sido cancelados.
- vi.- De acuerdo con la información registrada en el Sistema Navis N4 se observó que SAKJ DEPOT gestionó un número menor de citas que la cantidad de contenedores disponibles para su retiro, como se puede apreciar del siguiente detalle:

Fecha	Contenedores disponibles para ser recogidos del Terminal	Citas gestionadas por SAKJ DEPOT
12/4/2020	39	7 citas
13/4/2020	96	55 citas
14/4/2020	112	15 citas
15/4/2020	94	47 citas
16/4/2020	82	44 citas

- vii.- Además, se aprecia que de la cantidad de citas gestionadas en esas fechas, no todas fueron usadas por SAKJ DEPOT, pues dos (2) citas fueron canceladas y catorce (14) citas llegaron a vencer, lo que implica que además de no generar la cantidad de citas suficientes, el reclamante no usó el 100% de sus citas.
- viii.- Constatándose que los contenedores correspondientes a la factura N° Foo3-00040792 fueron retirados por SAKJ DEPOT luego de vencido el periodo de 48 horas de libre almacenamiento, ello tuvo como consecuencia inmediata el cobro de la tarifa por dicho servicio, por lo que la factura reclamada se encuentra correctamente emitida.
3. Con fecha 24 de julio de 2020, SAKJ DEPOT interpuso recurso de apelación contra la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.103.2020, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo y manifestando lo siguiente:
- i.- Con fechas 10, 11 y 13 de abril de 2020 arribaron las naves CMA CGM TANYA, E.R. BERLIN y APL ESPLANADE respectivamente al Terminal Portuario administrado por DP WORLD, culminando la descarga de las mercancías el 12 y 14 de abril de 2020, según se desprende de los manifiestos N° 118-2020-852, 118-2020-807 y 118-2020-855.
- ii.- En la medida que DP WORLD no habilitó la emisión de citas, no era posible iniciar el retiro de la mercancía, por lo que desde el 14 de abril de 2020 SAKJ DEPOT puso en conocimiento de la Entidad Prestadora dicha situación a efectos de que se habilitaran slots para la emisión de citas. Si bien dichos slots se habilitaron el 15 de abril de 2020, ya se había producido una demora para el adecuado retiro de la carga, ocasionando que dicha operación culmine luego del periodo de libre almacenamiento.

- iii.- Durante las operaciones de descarga continuaron presentándose demoras debido a las medidas adoptadas por el gobierno central mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM que declaró Estado de Emergencia Nacional como consecuencia del brote del COVID-19, las cuales impidieron realizar el retiro de la mercancía con normalidad y fluidez.
- iv.- Mediante el citado Decreto se establecieron limitaciones al tránsito disponiéndose la inmovilización social obligatoria y cierre temporal de fronteras, quedando exentas de dicha medida el transporte de carga y mercancías. Asimismo, posteriormente se estableció la inmovilización social obligatoria de todas las personas en sus domicilios desde las 18:00 horas hasta las 05:00 horas del día siguiente.
- v.- En cumplimiento de lo establecido por el gobierno central respecto al horario de inmovilización social obligatoria, de acuerdo con lo informado a través de su página web, DP WORLD estuvo operando desde las 08:30 horas hasta las 16:30 horas, acortando así el tiempo de libre de facturación para el retiro de mercancías.
- vi.- Adicionalmente, se presentó congestión para el ingreso al Terminal Portuario formando las unidades de transporte largas colas.
- vii.- Durante las fechas de los operativos asociados al cobro de la factura materia de cuestionamiento, existieron contingencias en relación a la coyuntura nacional y mundial que escapan de nuestra responsabilidad, por lo que de acuerdo a lo descrito en el artículo 1315 del Código Civil, se puede considerar al brote del COVID-19 como un caso fortuito y de fuerza mayor.
- viii.- Si bien SAKJ DEPOT podría operar sin restricción, nuestros recursos se vieron imposibilitados parcialmente por un acontecimiento fuera de nuestra voluntad que no pudo ser previsto, esto es, el brote del COVID-19 y la posterior declaración del Estado de Emergencia Nacional dispuesta por el gobierno.
- ix.- En el presente caso concurren las tres características que estipula el artículo 1315 del Código Civil para determinar que el incumplimiento de una obligación se sustenta en un caso fortuito o fuerza mayor, puesto que debe tenerse en cuenta que nos encontramos ante una pandemia, se ha declarado la emergencia sanitaria a nivel nacional y el Estado ha impuesto medidas que involucran la inmovilización social obligatoria. Consecuencia de ello, resulta evidente que SAKJ DEPOT estuvo

impedido de retirar su mercadería dentro del plazo de libre almacenamiento por hechos que no le fueron atribuibles.

- x.- El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo emitió el Oficio N° 091-2020-MINCETUR/MCE, en el cual se indica que atendiendo a las dificultades en las operaciones que vienen enfrentando los actores vinculados al comercio exterior, exhorta a los operadores económicos a adoptar medidas temporales de flexibilización de sus políticas comerciales y costos por conceptos vinculados al almacenaje, estadías, uso de áreas y costos operativos relacionados con la operación portuaria, toda vez que sí bien las actividades relacionadas al comercio exterior no se encontraban dentro de las limitaciones del Estado de Emergencia, la situación imprevisible generó diversos impases y demoras.
 - xi.- Teniendo en cuenta que la congestión vehicular se originó a raíz de la lenta atención proporcionada en el Terminal Portuario, lo que es responsabilidad de DP WORLD; pretender ejercer el cobro de uso de área operativa asociado a la descarga de la mercancía de SAKJ DEPOT resultaría ilegal, pues frente a las eventualidades señaladas correspondía a la Entidad Prestadora tomar las precauciones del caso.
4. El 18 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 absolución del recurso de apelación reiterando los argumentos expuestos previamente, agregando lo siguiente:
- i.- 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 han sido atendidas de manera regular.
 - ii.- En efecto, mediante el Informe Técnico Legal N° 0054-2020-APN-UAJ-DITEC-DOMA, la Autoridad Portuaria Nacional señaló que pese a la disminución de recursos, los niveles de productividad de DP WORLD se mantuvieron dentro de lo exigido en el Contrato de Concesión, por lo que no era correcto afirmar que la disminución de recursos que obedeció a razones de fuerza mayor, haya afectado el nivel de atención a los usuarios.

- iii.- El artículo 1315 del Código Civil establece que el caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
- iv.- De acuerdo con la norma citada, el deudor debe probar en los casos de acontecimientos sin culpa, como el caso fortuito o fuerza mayor, que estos eventos impactaron en el cumplimiento de sus obligaciones y probar además que ha actuado con la diligencia ordinaria requerida para quedar exonerado de responsabilidad.
- v.- SAKJ DEPOT no ha acreditado ninguno de estos dos extremos, razón por la cual no existen pruebas suficientes ni fehacientes que permitan concluir que la pandemia COVID-19 impidió que pudiera retirar sus contenedores dentro del plazo de las 48 horas libres de pago, máxime teniendo en cuenta que el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM y la Resolución Ministerial N° 0232-2020-MTC/01.02 exceptuaron de la inmovilización social obligatoria al transporte de carga y mercancías, asegurándose su correcto funcionamiento.
- vi.- Una de las causas de la congestión en las afueras de la terminal sería la gran cantidad de camiones que se estacionan en las vías que se dirigen al puerto, tal como lo ha señalado la Autoridad Portuaria Nacional mediante Comunicado N° 013-2020-APN del 15 de junio de 2020. A través de dicho documento, la APN informó sobre la ampliación del control en las vías de acceso a los terminales portuarios, pues se detectó que el 44% de las unidades vehiculares que se encontraban en dichas vías no tenían cita, tenían cita vencida o 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 resultar responsable por la congestión vehicular en una vía de transporte público causada por factores externos y que escapan de su control.
- viii.- DP WORLD cumplió con entregar todos los contenedores disponibles, tanto los recién descargados como los más antiguos, en función a la cantidad de citas gestionadas por SAKJ DEPOT.

- ix.- El apelante no gestionó citas suficientes para retirar su mercadería, observándose que dos (2) citas fueron canceladas por el propio usuario y catorce (14) citas llegaron a vencerse, hechos que resultan ser imputables únicamente a SAKJ DEPOT.
5. El 13 de noviembre de 2020, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de los representantes de DP WORLD y de SAKJ DEPOT quienes procedieron a brindar su informe oral, quedando la causa al voto.
6. El 18 de noviembre de 2020, DP WORLD presentó un escrito de alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento y añadiendo lo siguiente:
- i.- SAKJ DEPOT optó por realizar el retiro de sus contenedores en bloque, por lo que correspondía al usuario gestionar la cantidad de citas suficientes para retirar la totalidad de sus contenedores.
- ii.- No obstante, de la información contenida en el sistema Navis N₄ y DPORT se verificó que los usuarios, incluido SAKJ DEPOT, no solicitaron la cantidad de citas disponibles que les permitieran retirar la mayor cantidad de contenedores disponibles diariamente.
- iii.- En ese sentido, al observarse que las citas gestionadas no llegaron a copar el 100% de las citas disponibles, no se acredita cómo la restricción de las operaciones alegada por SAKJ DEPOT podría haber afectado el retiro de contenedores.
- iv.- En promedio, SAKJ DEPOT llegó a tramitar el 51% de citas para los contenedores que se encontraban listos para su retiro. Prueba de ello es que el día 14 de abril de 2020, en los que el usuario tuvo más de 100 contenedores disponibles para su retiro, únicamente gestionó 15 citas de retiro en bloque. Como consecuencia, sus contenedores permanecieron en las instalaciones portuarias más allá del plazo de libre almacenamiento, generándose el cobro por el servicio de uso de área operativa.
- v.- Asimismo, se verificó que no todas las citas gestionadas por SAKJ DEPOT fueron utilizadas, en la medida que algunas de ellas fueron canceladas por el propio usuario y otras llegaron a vencer, lo que se encontraría vinculado a la falta de unidades de transporte para cubrir toda su demanda.

- vi.- En efecto, se observaron tres conductas recurrentes en el uso de las citas gestionadas por SAKJ DEPOT: (i) las citas no fueron completadas con el dato del transporte, (ii) la información del transporte se completó después de la hora programada en la cita; o, (iii) el dato del transporte se completó minutos antes de la hora programada en la cita.
- vii.- Los periodos cortos de restricción en las operaciones del Terminal Portuario, esto es, entre las 05:00 y 07:00 horas y entre las 16:00 y 17:00 horas, no coincidieron con las citas dejadas de usar por SAKJ DEPOT, por lo que bien pudieron ser utilizadas por el usuario para el retiro de sus contenedores.
- viii.- Dichos periodos de restricción no coincidieron con los horarios de vencimiento del plazo libre de uso de área operativa de los contenedores, por lo que si SAKJ DEPOT hubiera contado con citas de retiro suficientes, podría haber retirado sus unidades a tiempo, pues DP WORLD se encontraba atendiendo operaciones en ese periodo.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 7. 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 N° DALC.DPWC.103.2020 emitida por DP WORLD.
 - ii.- Determinar, de ser el caso, si corresponde el cobro realizado a SAKJ DEPOT de la factura N° F003-00040792 materia de apelación, emitida por el concepto de uso de área operativa - importación (contenedores) por parte de DP WORLD.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 8. De la revisión del expediente administrativo se verifica que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de SAKJ DEPOT respecto del cobro de la factura N° F003-00040792 por parte de DP WORLD, por el concepto de uso de área operativa. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), establece que el procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras comprende, entre otros, los reclamos sobre la facturación y el cobro de los

servicios por uso de infraestructura¹; supuesto también 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.

9. 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 quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
10. Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
 - i.- La Carta N° DALC.DPWC.103.2020 fue notificada a SAKJ DEPOT el 3 de julio de 2020.

¹ **Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias**

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**

“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”.

⁴ **Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD**

“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.

(...).”

- ii.- El plazo máximo que tuvo SAKJ DEPOT para interponer el recurso de apelación venció el 24 de julio de 2020.
- iii.- SAKJ DEPOT apeló con fecha el 24 de julio de 2020, es decir, dentro del plazo legal.
11. Por otro lado, como se evidencia del propio recurso de apelación, éste se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas producidas y cuestiones de puro derecho al cuestionarse el cobro realizado a SAKJ DEPOT, con lo cual se cumple con lo dispuesto en el artículo 220 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (TUO de la LPAG)⁵.
12. 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 Sobre el servicio estándar y el servicio especial de uso de área operativa

13. De conformidad con el contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano⁶, DP WORLD, presta dos clases de servicios portuarios: regulares (o estándar) y especiales. En la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar a la carga comprende los servicios de descarga o embarque de la carga contenedorizada⁷.

⁵ **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."

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.

⁷ **Contrato de Concesión DP WORLD**

"Servicios 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.

14. Asimismo, la mencionada cláusula 8.14, señala que, dentro del servicio estándar de carga, se incluye el almacenamiento libre de pago, de hasta cuarenta y ocho (48) horas dentro del terminal portuario⁸.
15. De igual modo, el Contrato de Concesión establece que transcurrido el plazo que corresponda la Entidad Prestadora podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario⁹.
16. Como se puede apreciar de lo citado, para el servicio estándar de carga, el contrato establece que la mercadería de los usuarios podrá permanecer dentro del Terminal Portuario por un periodo de libre almacenamiento de cuarenta y ocho (48) horas sin que éstos tengan que pagar por ello, finalizado dicho periodo, la Entidad Prestadora tiene el derecho a realizar un cobro.

III.2.2 Sobre la organización de los servicios que brinda DP WORLD

17. Las cláusulas 8.1 y 8.2 del referido Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

“DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

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

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

⁸ 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.

⁹ Los contenedores podrán permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositados en el Terminal a libre disposición del Usuario. Transcurrido dicho plazo, el CONCESIONARIO podrá cobrar el servicio de almacenaje, en aplicación a lo dispuesto en la Cláusula 8.15, se precisa que no corresponde cobro retroactivo por las cuarenta y ocho (48) horas previas.

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”.

“ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO

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

18. Según lo citado, en virtud del derecho de concesión que le asiste, DP WORLD tiene la facultad de explotar el Terminal Sur con la finalidad de brindarle servicios a los usuarios de acuerdo con lo que planifique, observando los estándares especificados en el Expediente Técnico, en el Contrato de Concesión y sus Anexos, asumiendo la responsabilidad por ello.
19. Si bien es cierto que DP WORLD está facultado para ejecutar y prestar en forma exclusiva¹⁰ los servicios portuarios en el Terminal Sur, exigiendo como contraprestación los precios y tarifas respectivos¹¹, también es cierto que tiene obligaciones derivadas del marco normativo y del propio Contrato, así como derivadas del respeto a los derechos de los usuarios, siendo responsable frente a estos por la adecuada prestación de los servicios (y también en relación con el propio Estado). Así las cláusulas 1.20.60, 2.5 y 8.6 del Contrato de Concesión establecen lo siguiente:

“1.20.60 Leyes y Disposiciones Aplicables

¹⁰ Contrato de Concesión

“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”.

¹¹ Contrato de Concesión

“1.20.77.- Precio

Se refiere a las contraprestaciones que el CONCESIONARIO cobra por la prestación de Servicios Especiales. El Precio no estará sujeto a regulación.

(...)

1.20.91. Tarifa

Contraprestación económica que se cobra por la prestación de un Servicio Estándar. La Tarifa no incluye el IGV, en caso este resulte aplicable”

Es el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente”.

"2.5 (...)

Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral que antecede, las Partes y la APN reconocen expresamente que para la Ejecución y/o Prestación Exclusiva de los Servicios el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el Artículo 14.3 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en las Cláusulas 2.10 y 2.11 del presente Contrato, conforme resulte aplicable”.

8.6. Los Usuarios del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur gozarán de los siguientes derechos:

- (i) *A acceder a todos los Servicios de la Concesión, para lo cual el CONCESIONARIO deberá prestarlos de manera continua y regular, respetando los principios consagrados en el Artículo 14.3 de la LSPN;*
- (ii) *A encontrarse debidamente informados sobre las Tarifas, el Precio y los alcances de los Servicios que brindará el CONCESIONARIO, conforme a este Contrato y a las disposiciones que emita el REGULADOR;*
- (iii) *A recibir los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicio y Productividad y en los términos y condiciones establecidos en el Contrato y sus anexos; y*
- (iv) *A los demás que contemplan las Leyes y Disposiciones Aplicables y otros que pudieren establecerse en el Contrato”.*

20. En ese sentido, de acuerdo con el Contrato de Concesión, DP WORLD se encuentra facultada para organizar cada operación de embarque o desembarque, según como lo considere pertinente considerando los recursos con los que cuenta.

21. Ahora bien, para el caso del retiro de contenedores el Reglamento Tarifario y de Política Comercial de DP WORLD señala lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Retiro por bloque de contenedores

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

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

El usuario será responsable por que el transportista designado se encuentre en la garita de control dentro del horario otorgado para la cita. El transportista deberá presentar el original REGLAMENTO TARIFARIO Y POLITICA COMERCIAL TERMINAL DE CONTENEDORES DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO ZONA SUR del documento de la cita y una vez realizados los controles respectivos, se entregarán los contenedores disponibles que correspondan, en número igual a la cantidad de citas otorgadas. Los transportistas deberán seguir las instrucciones de la Hoja de Ruta que recibirán en la garita de ingreso. El usuario asume la responsabilidad por los costos generados según tarifario, en caso la solicitud de cita y/o el retiro físico de los contenedores se dé con posterioridad a las 48 horas del término de la descarga de la nave.

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

22. Lo señalado en el párrafo anterior coincide con lo prescrito en el documento denominado Guía de Atención al Usuario para el Retiro o Recepción de Contenedores de DP WORLD.
23. Como se advierte dentro de las políticas comerciales que rigen los servicios que prestan en el Terminal Portuario, DP WORLD ha dispuesto como mecanismo de recojo y retiro de contenedores, un sistema de citas en la cual el operador portuario asigna un horario al usuario a fin de que pueda realizar las gestiones de dicho retiro, precisando que será de responsabilidad del usuario los costos que se pudieran generar si el retiro se realiza con posterioridad al vencimiento de las 48 horas de libre almacenamiento.
24. Ahora bien, DP WORLD ha establecido dos procedimientos para la generación de citas y retiro de contenedores del Terminal Portuario por parte de los usuarios. El primero de estos procedimientos permite al usuario retirar un contenedor específico, tramitando su cita según el número del contenedor que piensa recoger. En el segundo, el retiro de los

contenedores se realiza en bloque, es decir, DP WORLD **entregará al usuario aquellos contenedores que se encuentren disponibles, en número igual a la cantidad de citas otorgadas.**

25. Cabe recordar que las disposiciones contenidas en el Reglamento Tarifario y de Política Comercial de DP WORLD, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación que una vez aceptadas por el usuario, se constituirán como condiciones contractuales que regirán su relación comercial con la Entidad Prestadora. En ese sentido, los usuarios que contratan servicios portuarios con DP WORLD, se sujetan a las condiciones pactadas previamente por esta.
26. De lo señalado en el párrafo precedente, se desprende que el usuario, en este caso SAKJ DEPOT, conoce y acepta el mecanismo establecido por DP WORLD en lo referido al retiro de contenedores, así como las obligaciones que la apelante debe de realizar para su gestión y coordinación, motivo por el cual el usuario no podría desconocer estas condiciones comerciales.
27. De lo indicado precedentemente, se puede arribar a las siguientes conclusiones:
 - DP WORLD tiene el derecho en exclusividad para explotar la infraestructura portuaria y la facultad y la obligación de organizar las operaciones portuarias.
 - Para el caso del servicio estándar, los usuarios cuentan con un periodo de libre almacenamiento de cuarenta y ocho (48) horas computadas a partir de culminadas las labores de descarga, luego del cual DP WORLD realizará un cobro por el servicio de almacenamiento.
 - Los usuarios aceptan y reconocen las condiciones comerciales previstas en los reglamentos y tarifarios de la Entidad Prestadora, siendo estas las que rigen la relación comercial con el usuario, las mismas que no pueden desconocerse.
 - DP WORLD ha dispuesto como mecanismo de recojo y retiro de contenedores, un sistema de citas en el cual el operador portuario asigna un horario al usuario a fin de que pueda realizar las gestiones de dicho retiro, precisando que será responsabilidad del usuario los costos que se pudieran generar si el retiro se realiza con posterioridad al vencimiento de las cuarenta y ocho (48) horas de libre almacenamiento, lo que es de pleno conocimiento de los usuarios de la infraestructura portuaria.

III.2.4 Respetto del cobro de la factura N° Foo3-00040792

28. A lo largo del procedimiento, SAKJ DEPOT ha reconocido que todos los contenedores detallados en la factura objeto de cuestionamiento fueron retirados del Terminal Portuario más allá de las cuarenta y ocho (48) horas de libre almacenamiento, por lo que las fechas de término de la descarga y de vencimiento del periodo de libre almacenamiento no han sido cuestionadas, razón por la cual no constituyen un punto controvertido del presente procedimiento.
29. Ahora bien, SAKJ DEPOT señaló que incurrió en el servicio de uso de área operativa debido a las acciones de DP WORLD durante el actual Estado de Emergencia consecuencia de la pandemia del COVID-19, alegando los siguientes hechos:
- i.- Durante las operaciones de descarga se presentaron demoras debido a que en cumplimiento de lo establecido por el gobierno central respecto al horario de inmovilización social obligatoria, de acuerdo con lo informado a través de su página web, DP WORLD estuvo operando desde las 08:30 horas hasta las 16:30 horas, acortando así el tiempo de libre de facturación para el retiro de mercancías.
 - ii.- DP WORLD no habilitó la emisión de citas, por lo que no fue posible iniciar con el retiro de mercancías y si bien los slots se habilitaron el 15 de abril de 2020, ya se había producido una demora para el adecuado retiro de la carga, ocasionando que dicha operación culmine luego del periodo de libre almacenamiento.
 - iii.- Adicionalmente, se presentó congestión para el ingreso al Terminal Portuario formando las unidades de transporte largas colas.
30. SAKJ DEPOT agregó que el cobro resultó indebido en la medida que el retiro más allá del plazo de libre almacenamiento se habría originado dentro de una situación extraordinaria, imprevisible e irresistible, esto es, un caso fortuito o de fuerza mayor, debido a que el Estado ha declarado una emergencia sanitaria a nivel nacional con medidas que involucran la inmovilización social obligatoria.
31. Con relación al primer argumento, DP WORLD manifestó que SAKJ DEPOT realizó una lectura incorrecta del anuncio publicado en su página web, en la medida que las operaciones portuarias de carga y de descarga durante el periodo de emergencia se realizaron de manera regular, excepto 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 social obligatoria.

32. De la revisión del expediente se aprecia que obra el comunicado publicado por DP WORLD en su página web el 31 de marzo de 2020, documento que ha sido presentado por SAKJ DEPOT y se muestra a continuación:

The screenshot shows a website header for DP WORLD Callao with navigation links: Nosotros, Servicios, Sostenibilidad, Noticias, Contacto, and DPwC On Line. A date stamp '31.03.20' is visible. The main heading is 'Servicio de Atención al Cliente'. The text reads: 'Estimados usuarios, Queremos recordarles que DP World tiene como prioridad el preservar la salud y seguridad de nuestros colaboradores y usuarios. En ese sentido, y dado que mediante Decreto Supremo 053-2020-PCM se ha ampliando el horario de inmovilización social obligatoria desde las 18:00 hasta las 05:00 horas del día siguiente, les informamos que nuestras operaciones de carga y descarga tendrán una restricción entre las 05:00 y las 07:00 horas a fin de realizar el cambio de turno que nos obliga la presente circunstancia. Nuestros módulos de Atención al Cliente solamente atenderán los trámites relacionados a las DAM de los regímenes 51, 52, 70 y 89 en el siguiente horario: De lunes a sábado desde las 08:30 hasta las 16:30 horas'. There are social media icons for Facebook and Twitter, and a partially visible 'Activ' button.

33. Conforme se puede apreciar de la lectura del citado comunicado, DP WORLD informó a sus usuarios que debido a la ampliación del horario de inmovilización obligatoria, las operaciones de carga y descarga tendrían una restricción entre las 05:00 y las 07:00 horas a fin de realizar el cambio de turno, añadiendo que los módulos de atención al cliente atenderían desde las 08:30 hasta las 16:30 horas.
34. Teniendo en cuenta lo expuesto, se constata que la restricción de las operaciones de carga y descarga dentro del Terminal Portuario ocurrió únicamente entre las 05:00 y las 07:00 horas y entre las 16:00 y las 17:00 horas, continuando durante el resto del día, verificándose que el horario de atención entre las 08:30 y las 16:30 horas estuvo referido exclusivamente

al área administrativa de atención al cliente. Consecuentemente, corresponde desestimar este argumento del usuario.

35. Con relación a la alegada no habilitada emisión de citas, DP WORLD manifestó que SAKJ DEPOT gestionó un número menor de citas que la cantidad de contenedores disponibles para su retiro, y que de las citas gestionadas no todas fueron usadas y que dos (2) de ellas fueron canceladas y catorce (14) llegaron a vencer, esto es, que además de no generar la cantidad de citas suficientes para el retiro de toda su mercancía, el reclamante no usó el 10% de sus citas programadas.
36. Sobre este punto, cabe indicar que el Reglamento de Tarifas y de Política Comercial de DP WORLD establece que pueden generarse dos modalidades de citas para el retiro de contenedores del Terminal Portuario: i) por contenedor específico; y, ii) en bloque.
37. Así, en caso del retiro específico, DP WORLD se obliga a entregar al usuario un contenedor determinado según lo solicitado por éste; mientras que en el caso del retiro en bloque, entregará aquellos que se encuentren disponibles, esto es, todos aquellos contenedores asignados a un mismo depósito temporal, incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados, cuyos servicios portuarios hayan sido completamente cancelados.
38. En el presente caso, DP WORLD ha precisado que el retiro de los contenedores de SAKJ DEPOT se gestionó en bloque, lo que no ha sido negado ni desvirtuado por el usuario; por lo que correspondía que se le entregaran los contenedores en función a las citas solicitadas.
39. Asimismo, DP WORLD adjuntó a sus alegatos finales el detalle de los contenedores listos para recojo, así como el número de citas gestionadas por el usuario correspondientes al mes de abril de 2020, periodo relacionado con el reclamo, conforme se aprecia a continuación:

PERIODO ABRIL 2020		
Fecha	Contenedores disponibles	Citas solicitadas por SAKJ DEPOT
06-abr	85	32
07-abr	122	58
08-abr	105	74
09-abr	96	45
10-abr	55	43
11-abr	12	12
12-abr	39	7
13-abr	96	55
14-abr	112	15
15-abr	94	47
16-abr	82	44

40. SAKJ DEPOT tampoco ha negado la alegación de DP WORLD referida a que no tramitó suficientes citas para la cantidad de contenedores que debía retirar.
41. De lo expuesto, se verifica que en las fechas correspondientes al mes abril de 2020, SAKJ DEPOT no gestionó una cantidad de citas equivalente a la cantidad de contenedores que debía recoger del Terminal Portuario; debiendo tenerse en consideración que dicha gestión corresponde a su ámbito de control, en la medida que tiene conocimiento de la cantidad de mercadería desembarcada y, por tanto, del tiempo que puede demorar su entrega a fin de no incurrir en el servicio de uso de área operativa.
42. Cabe señalar que obran en el expediente los correos electrónicos remitidos por DP WORLD a SAKJ DEPOT, mediante los cuales le informó acerca del número de contenedores pendientes de recojo, así como el número limitado de citas gestionadas, a efectos de que tomase conocimiento de que debía gestionar un número mayor de citas; algunos de los cuales se reproducen a continuación:



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° 102-2020-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

RETIRO DE IMPORTACION // SLOTS HABILITADOS // UNIDADES PENDIENTES // SAKJ DEPOT



Nicole Cruz

Para [operaciones dt](#); [exportaciones.doc](#); [Jose Humberto Linares Paniccia](#); [Juan Jesus Gonzales Ramos](#); [Gean Carlos Pachas Gonzales](#); [jacevedo@s](#)
[Jorge Antonio Chavez Perez](#); [Balanza](#)

CC [Callao Planning](#); [Callao Citas y Servicios](#)

Si hay problemas con el modo en que se muestra este mensaje, haga clic aquí para verlo en un explorador web.

Estimados Sres. SAKJ DEPOT,

Al momento cuentan con 62 contenedores pendientes de retiro de los cuales solo 17 tienen citas generadas.

45 contenedores están pendientes por generar citas de despacho.

En este momento el sistema cuenta con slots disponibles, de dejar correr el tiempo ya no se asegura la disponibilidad.

Notar que de no sacar sus unidades a tiempo corren riesgo de caer en almacenaje lo cual implica extra costos para su depósito.

Cabe resaltar que es responsabilidad del depósito generar sus citas al término de cada nave.

Activar Wi
Ve a Configurar

RE: SLOTS HABILITADOS IMPORTACIÓN // RETIRO PENDIENTE 3803 / SAKJ DEPOT



Nicole Cruz

Para [Percy Rafael Tomasto Marcani](#); [Salvador Alfredo Mejia Aguilar](#); [Icasabona@sakjdepot.com.pe](#); [Salvador Alfredo Mejia Aguilar](#); [importaciones.doc](#);
[operaciones dt](#); [Jose Humberto Linares Paniccia](#); [operaciones dt](#); [exportaciones.doc](#); [Jose Humberto Linares Paniccia](#); [Juan Jesus Gonzales Ram](#)
CC [Callao Planning](#); [Ansherida Blas](#); [Cynthia Benites](#)

Respondió a este mensaje el 24/04/2020 11:21 a.m..
Si hay problemas con el modo en que se muestra este mensaje, haga clic aquí para verlo en un explorador web.

Estimados Sres. SAKJ DEPOT,

Al momento cuentan con 41 contenedores pendientes de retiro de los cuales NINGUNO tiene cita generada.

Considerar que tienen naves pendientes próximos a vencer plazo.

Se recomienda generar citas en su totalidad a fin de evitar retrasos e inconvenientes con la disponibilidad de citas.

Notar que de no sacar sus unidades a tiempo corren riesgo de caer en almacenaje lo cual implica extra costos para su depósito.

Cabe resaltar que es responsabilidad del depósito generar sus citas al término de cada nave.

Activar
Ve a Cont



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

SLOTS HABILITADOS IMPORTACIÓN // RETIRO PENDIENTE 3803 / SAKJ DEPOT



Cynthia Benites

Para Nicole Cruz; Percy Rafael Tomasto Marcani; Salvador Alfredo Mejia Aguilar; Icasabona@sakjdepot.com.pe; Salvador Alfredo Mejia Aguilar; imp
 Felix Gustavo Salazar Sotelo; operaciones dt; Jose Humberto Linares Paniccia; operaciones dt; 'Leticia Tamariz' (ltamariz@alsaperu.com.pe); exp
CC Callao Planning; Cesar Davila

Estimados Sres. SAKJ DEPOT,

Al momento cuentan con 70 contenedores pendientes de retiro.

Se revisa en sistema que solo tienen 23 citas generadas para su despacho.

43. En atención a ello, correspondía a SAKJ DEPOT acreditar lo siguiente: (i) que gestionó las citas de retiro de sus contenedores, (ii) que contó con citas de retiro suficientes a fin de retirar la totalidad de sus contenedores antes del vencimiento del periodo de libre uso de área operativa; y, (iii) que contó con una flota vehicular suficiente para el retiro de los contenedores materia de reclamo. No obstante, ello no ha quedado demostrado en el presente procedimiento.
44. En cuanto a la congestión vehicular en el ingreso al Terminal Portuario, cabe señalar que si bien SAKJ DEPOT alegó dicho hecho, de la revisión del expediente se verifica que no presentó medio probatorio alguno a fin de acreditar dicha congestión, ni fundamentalmente, que el ingreso tardío de sus vehículos al referido Terminal Portuario se haya debido a ineficiencias o causas atribuibles a DP WORLD.
45. Asimismo, resulta preciso 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; si correspondiera que la entidad prestadora asumiera la responsabilidad de tal situación, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.

46. Por otro lado, SAKJ DEPOT manifestó que el cobro por el servicio de uso de área operativa resultaba indebido, en la medida que el retiro más allá del plazo de libre almacenamiento se habría originado dentro de una situación extraordinaria, imprevisible e irresistible, esto es, un caso fortuito o de fuerza mayor, debido a que el Estado declaró una emergencia sanitaria a nivel nacional con medidas que involucran la inmovilización social obligatoria.
47. Al respecto, cabe señalar que en atención a la actual crisis sanitaria el Estado ha dispuesto medidas de aislamiento social obligatorio, restricciones a la libertad de reunión, así como 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.
48. 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.

(...)"

49. Siendo así, se verifica que SAKJ DEPOT se encontró en la posibilidad de programar el envío de sus unidades vehiculares con la debida anticipación evitando incurrir en uso de área operativa; no encontrándose dentro de un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor previsto en el artículo 1315 del Código Civil¹², 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.

¹² Código Civil

"Artículo 1315.- Caso fortuito o fuerza mayor

Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso".

50. Ahora bien, DP WORLD manifestó que si bien existieron restricciones en las operaciones realizadas en el terminal portuario entre las 05:00 y las 07:00 horas, así como entre las 16:00 y las 17:00 horas debido al cambio de turno como consecuencia del mandato de inmovilización dictado por el Estado; dicho evento no afectó las operaciones de retiro de los contenedores materia de reclamo, en la medida que el vencimiento del periodo de libre almacenamiento de dichos contenedores no tuvo lugar durante los horarios de restricción antes señalados.
51. Sobre este punto, cabe señalar que de acuerdo con la información registrada en el Sistema Navis N4 presentada por DP WORLD, se aprecia que la apelante retiró la mayoría de sus contenedores del Terminal Portuario hasta dos (2) días después de vencido el periodo de libre almacenamiento; no habiendo SAKJ DEPOT negado ni desvirtuado a lo largo del procedimiento la información brindada por DP WORLD referida a la fecha y hora en que su mercancía fue retirada del Terminal Portuarios
52. Sin embargo, también se ha verificado que ello no ocurrió en el caso de los contenedores N° CAIU8000400, MSKU8043133, TCKU6550068, TEMU6721930, FSCU7583260, MSKU5555650, GESU1202700, CBHU4412585, OOLU1185396, CMAU0410273, FCIU3354501 y ECMU1535745¹³; los cuales fueron retirados en un rango de tiempo de entre una (1) y seis (6) horas de finalizado el periodo de cuarenta y ocho (48) horas de libre almacenamiento; por lo que atendiendo a que a dicho periodo corresponde adicionarle las tres (3) horas diarias de restricción de operaciones al día reconocidas por la propia Entidad Prestadora; se constata que los referidos contenedores sí fueron retirados dentro del periodo de libre uso de área operativa.
53. En atención a lo expuesto, corresponde revocar en parte la decisión contenida en la carta N° DALC.DPWC.103.2020 emitida en el expediente N° 023-2020-RCL/DPWC, consecuencia de lo cual la entidad prestadora deberá efectuar la devolución del cobro por concepto de área operativa correspondiente a los contenedores N° CAIU8000400, MSKU8043133, TCKU6550068, TEMU6721930, FSCU7583260, MSKU5555650, GESU1202700, CBHU4412585, OOLU1185396, CMAU0410273, FCIU3354501 y ECMU1535745.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN¹⁴;

¹³ Folios 73.

¹⁴ **Reglamento de Reclamos de OSITRAN**
"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables"



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° 102-2020-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR EN PARTE la decisión contenida en la carta N° DALC.DPWC.103.2020 emitida en el expediente N° 023-2020-RCL/DPWC y, en consecuencia declarar **FUNDADO EN PARTE** el reclamo presentado por SAKJ DEPOT S.A.C. FARGOLINE S.A. respecto del cobro de la factura N° Foo3-00040792, dejándose sin efecto el cobro correspondiente a los contenedores N° CAIU8000400, MSKU8043133, TCKU6550068, TEMU6721930, FSCU7583260, MSKU5555650, GESU1202700, CBHU4412585, OOLU1185396, CMAU0410273, FCIU3354501 y ECMU1535745.

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

TERCERO.- NOTIFICAR a SAKJ DEPOT 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).

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

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

**TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN**

NT: 2020084494

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>

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Integrar la resolución apelada;
- Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda".

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

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

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



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