



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° 119-2021-TSC-OSITRÁN
RESOLUCIÓN N° 00165-2024-TSC-OSITRÁN

EXPEDIENTE N° : 119-2021-TSC-OSITRÁN
APELANTE : TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.
ENTIDAD PRESTADORA : DP WORLD CALLAO S.R.L.
ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021 emitida en el Expediente N° 028-2021-RCL/DPWC

RESOLUCIÓN N° 00165-2024-TSC-OSITRÁN

Lima, 24 de abril de 2024

SUMILLA: *Corresponde confirmar la resolución recurrida, en la medida que los contenedores de exportación e importación del usuario fueron ingresados y retirados, respectivamente, luego de vencido el periodo de libre almacenamiento por causas no atribuibles a la Entidad Prestadora, correspondiendo efectuar el cobro por concepto de uso de área operativa – importación y exportación, así como por concepto de energía y monitoreo de reefers. Asimismo, en la medida que el vencimiento de las citas inicialmente otorgadas al usuario no resulta atribuible a la Entidad Prestadora, corresponde efectuar el cobro por concepto de cargo por cita solicitada no utilizada.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. (en adelante, TPP) contra la Decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021 emitida en el Expediente N° 028-2021-RCL/DPWC por DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, DP WORLD).

Se cumple con precisar que, desde el 21 de septiembre de 2021 hasta el 7 de octubre de 2023, el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante TSC) no ha contado con el quórum mínimo de tres miembros que establece la normativa vigente para celebrar sesiones y, consecuentemente, para resolver los reclamos y controversias presentados por los usuarios en segunda instancia administrativa. Al respecto, el quórum del TSC se reconstituyó con la designación de dos miembros mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2023-CD- OSITRÁN, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2023.

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 1 de abril de 2021, TPP interpuso un reclamo ante DP WORLD a fin de que se deje sin efecto el cobro de cinco (5) facturas emitidas por los conceptos de uso de área operativa – exportación e importación, cargo por cita solicitada no utilizada, así como energía y monitoreo de reefers, las cuales se detallan en el siguiente cuadro:

CUADRO 1: Detalle de las facturas emitidas por los conceptos de uso de área operativa, energía y monitoreo de reefers y por cita solicitada no utilizada

	N° DE FACTURA	CONCEPTO	FECHA DE EMISIÓN
1	F003-00050211	“Uso de Área Operativa – Exportación”	30/03/2021



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



2	F003-00050210	"Uso de Área Operativa – Importación"	30/03/2021
3	F003-00050143	"Energía y Monitoreo de Reefers"	29/03/2021
4	F003-00050172	"Cargo por cita solicitada no utilizada"	29/03/2021
5	F003-00050173	"Cargo por cita solicitada no utilizada"	29/03/2021

Fuente: Elaboración propia a partir de la información extraída de la documentación que obra en el expediente administrativo.

2.- TPP fundamentó su reclamo en los siguientes argumentos:

- i.- Envió una comunicación a DP WORLD, indicando que el acceso al terminal portuario estaba bloqueado por manifestantes que acataban el paro de transportistas, lo cual generó que las citas solicitadas vencieran.
- ii.- Finalizado dicho paro, solicitó la programación de citas para el ingreso y retiro de su carga; no obstante, la Entidad Prestadora no atendió a las naves más antiguas, generándose sobrecostos por uso de área operativa lo cual no constituye su responsabilidad.
- iii.- Por lo tanto, los conceptos facturados por uso de área operativa, cargo por citas no utilizadas, así como energía y monitoreo se generaron por un evento ajeno a su esfera de control.

3.- A través de la Carta N° DALC.DPWC.098.2021, notificada el 16 de abril de 2021, DP WORLD comunicó a TPP que procedía a ampliar el plazo de emisión de respuesta al reclamo, atendiendo a su complejidad, amparándose en lo dispuesto en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Reclamos de Usuarios de DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, el Reglamento de Reclamos de DP WORLD) y en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRÁN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRÁN).

4.- Mediante Carta N° DALC.DPWC.129.2021, notificada el 10 de mayo de 2021, DP WORLD declaró infundado el reclamo presentado por TPP, señalando lo siguiente:

- i.- Los artículos 3.1.1 y 3.3 del Reglamento Tarifario y de Política Comercial de DP WORLD establecen que el uso de área operativa – importaciones se contará a partir del fin de la descarga total de la nave y que, para el uso de área operativa – exportaciones, el período libre es de 48 horas antes del *cut off* indicado por la línea naviera o 72 horas antes del atraque.
- ii.- Por su parte, los artículos 4.2.1 y 4.2.2.1 del referido reglamento establecen que la recepción del contenedor *reefer* de importación incluye conexión y desconexión, control de instrucciones de carta de temperatura y monitoreo especial durante el primer día (período crítico) y que la energía hasta 24 horas después de la descarga (importación) no tiene costo.
- iii.- Respecto al cargo por cita solicitada no utilizada, el referido reglamento señala que la solicitud y emisión de la primera cita no tiene costo; no obstante, la Entidad Prestadora impondrá un cargo por cita no utilizada conforme a lo establecido en el tarifario, ya sea que la cita haya sido cancelada o haya expirado.
- iv.- Dicho reglamento también regula la atención al usuario para el retiro e ingreso de contenedores y establece deberes y obligaciones de DP WORLD y de los usuarios. En

ese sentido, las obligaciones de las partes para el retiro de los contenedores son: (i) Con relación al usuario: contar con una cita y que el transportista designado se encuentre en la garita de ingreso dentro del rango del horario establecido para la cita; y, (ii) Con relación a DP WORLD: entregar citas a los usuarios según la disponibilidad y entregar los contenedores una vez que el transportista ingrese al terminal.

- v.- Los únicos responsables de la programación de retiro de contenedores son los usuarios, lo que implica que soliciten citas y tengan la capacidad vehicular suficiente para hacer frente a dicho retiro. DP WORLD otorgó a TPP las citas que le solicitó según la disponibilidad y más bien este no usó todas las citas programadas, afectando con ello el proceso de retiro y generando la acumulación de unidades en el terminal.
- vi.- Respecto de las **facturas N° F003-00050210 y F003-00050143**, emitidas por los conceptos de uso de área operativa – importación, así como por energía y monitoreo de *reefers*, respectivamente, TPP tenía la obligación de contar con citas para concretar el retiro de contenedores a fin de no incurrir en costos adicionales; no obstante, según su Sistema N4, entre el 16 y 19 de marzo, así como entre el 20 y 26 de marzo de 2021, el usuario solicitó citas por bloque en cantidades insuficientes para el retiro de todos sus contenedores disponibles.
- vii.- En tal sentido, pese a que TPP tenía la obligación de tramitar citas previas al periodo que duró el paro de transportistas, no solicitó la suficiente cantidad de citas para el retiro de todos sus contenedores disponibles, por lo que, al margen del paro, de todas formas no habría podido retirar sus contenedores disponibles, incurriendo en el cobro por uso de área operativa (por no ser retirados dentro de las 48 horas libres) o de energía y monitoreo de *reefers* (por no ser retirados dentro de las 24 horas libres).
- viii.- Sobre la alegada congestión al exterior del terminal portuario, el TSC se ha pronunciado y establecido que la congestión vehicular para ingresar a las instalaciones del puerto no resulta imputable a la Entidad Prestadora¹; razón por la cual DP WORLD no puede hacerse responsable por factores externos que no se encuentran bajo su esfera de control, como es la congestión vehicular de transporte público.
- ix.- En tal sentido, TPP no cumplió con sus obligaciones para el retiro de los contenedores pues no tramitó con anticipación sus citas y envío de camiones, no apreciándose la diligencia ordinaria en los términos del Código Civil, que establece que *“Quien actúa con la diligencia requerida, no es imputable por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso”*.
- x.- La causa que originó el retiro tardío de los contenedores objeto de reclamo es imputable estrictamente a TPP, ya que de ella dependía la programación diligente del retiro de sus unidades, la cual debe ajustarse al procedimiento de retiro de contenedores establecido en su Reglamento de Tarifario y Política Comercial.
- xi.- El Reglamento Tarifario y Política Comercial de DP World Callao establece que los usuarios cuentan a su elección con dos formas de retiro de contenedores: **i) retiro por contenedor específico (cita por número de contenedor)**, el cual permite la entrega de un contenedor determinado debidamente identificado a solicitud del usuario; y, **ii) retiro por bloque de contenedores**, que permite la entrega de los contenedores

¹ Resolución N° 03 de fecha 19 de julio de 2011, emitida en el Expediente N° 001-2011-TSC-OSITRÁN.

disponibles asignados a un depósito extraportuario sin que se individualice por un número u otra forma de identificación, en número igual a la cantidad de citas otorgadas.

- xii.- En ese sentido, de la revisión de su Sistema N4, constató que la opción de retiro elegida por el usuario para el recojo de sus contenedores fue el sistema por bloque. Esta opción libremente elegida le otorga el derecho de retirar sus contenedores disponibles en número igual a la cantidad de citas de retiro que hubiera gestionado, siendo los contenedores disponibles aquellos contenedores asignados al depósito temporal, incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados.
- xiii.- DP WORLD tenía la obligación de entregar a TPP los contenedores disponibles, es decir, tanto los recién descargados como lo más antiguos, en función de la cantidad de citas que este depósito hubiera gestionado.
- xiv.- Respecto de la **factura F003-00050211**, emitida por uso de área operativa – exportación, TPP ingresó sus contenedores fuera del periodo libre de 72 horas antes del atraque de la nave, razón por la cual el cobro del servicio es válido.
- xv.- Respecto de las **facturas N° F003-00050172 y F003-00050173**, emitidas por el cargo por citas solicitadas no utilizadas, de las 128 citas de retiro que estaban programadas, 82 no fueron completadas con los datos del transporte, lo cual significa que ni siquiera asignaron flota vehicular ni conductores para usar las citas; mientras que 33 citas fueron completadas fuera de la hora de programación cuando ya habían perdido su turno; y, 10 citas fueron completadas tardíamente.
- xvi.- Al margen del paro de transportistas, las citas no hubieran podido ser usadas por TPP de manera oportuna, ya que para ello habría sido necesario que el usuario las complete en un tiempo razonable, lo que no sucedió en el presente caso.
- xvii.- Respecto al paro de transportistas, debe tenerse en cuenta que desde el 11 de marzo de 2021 los diversos diarios de circulación nacional anunciaron que el Gremio Nacional de Transportistas y Conductores del Perú iniciaría un paro nacional indefinido desde el 15 de marzo de 2021. En tal sentido, el referido paro no fue un hecho imprevisible, ya que fue anunciado hasta con cinco días de anticipación, razón por la cual no puede exonerarse de responsabilidad al usuario, a quien se le exige un mínimo de previsión ante este tipo de contingencias que constituyen un riesgo común a los servicios logísticos que ofrece.
- 5.- Con fecha 31 de mayo de 2021, TPP interpuso recurso de reconsideración contra la Carta N° DALC.DPWC.129.2021, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo, y señalando lo siguiente:
- El uso de área operativa fue originado en parte por la paralización de los transportistas terrestres que obstruyeron los accesos al terminal portuario, lo cual no puede ser trasladado al usuario puesto que DP WORLD se encontraba en mejor condición para gestionar los riesgos operativos de manera más eficiente.
 - El TSC en anteriores pronunciamientos también ha manifestado que la “huelga de estibadores” no puede considerarse como un hecho justificable para que la Entidad Prestadora incumpla con sus obligaciones frente a los usuarios, y mucho menos que

sean estos los que deben asumir los costos adicionales en los que pueda incurrir como producto de tales eventos.

- iii.- DP WORLD debería asumir los costos generados por la congestión al exterior del terminal portuario, pues es quien gestiona el ingreso y salida de los camiones.
 - iv.- El artículo 34 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN, indica que *“en los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio, corresponde a la Entidad Prestadora probar que estos se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente”*; en tal sentido, corresponde a DP WORLD probar que prestó el servicio de manera idónea.
- 6.- Mediante Carta N° DALC.DPWC.191.2021, notificada el 28 de junio de 2021 DP WORLD declaró infundado el recurso de reconsideración, reiterando los argumentos expuestos en la Carta N° DALC.DPWC.129.2021, y agregando lo siguiente:
- i.- El usuario citó pronunciamientos del TSC referidos a hechos distintos a los que son materia de reclamo, tales como el cierre de puertos por razones climáticas y huelgas de estibadores.
 - ii.- Respecto del usuario, el paro de transportistas terrestres constituyó un riesgo de negocio que en su calidad de operador logístico podría prever. Por tanto, al tratarse de un riesgo común a su negocio, es posible exigirle un nivel mínimo de previsión ante este tipo de eventos; sin embargo, en el presente procedimiento, el usuario no ha acreditado con medio probatorio alguno que haya contado con planes preventivos o de contingencia para hacer frente a este escenario que fue anunciado anticipadamente.
 - iii.- Para que pueda atribuirse que la operación de DP WORLD afectó el retiro o ingreso de los contenedores de los usuarios deberían suscitarse problemas dentro del terminal luego que los vehículos de los usuarios ingresan a sus instalaciones para recoger o entregar sus mercancías; sin embargo, lo reportado por TPP se trata de eventos suscitados fuera de las instalaciones de la Entidad Prestadora.
 - iv.- La alegada congestión vehicular para ingresar a las instalaciones del puerto no es imputable a la Entidad Prestadora; en tal sentido, DP WORLD no puede hacerse responsable por factores externos que no se encuentran bajo su esfera de control, como es la congestión vehicular de transporte público, por lo que el referido argumento no justifica el retiro o ingreso tardío de contenedores.
- 7.- Con fecha 20 de julio de 2021, TPP interpuso recurso de apelación contra la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021, reiterando los argumentos contenidos en su reclamo, y señalando lo siguiente:
- i.- El uso de área operativa fue originado en parte por la paralización de los transportistas terrestres que obstruyeron los accesos al terminal portuario, lo cual no puede ser trasladado al usuario puesto que DP WORLD se encontraba en mejor condición para gestionar los riesgos operativos de manera más eficiente.
 - ii.- DP WORLD debería asumir los costos generados por la congestión al exterior del terminal portuario pues es quien gestiona el ingreso y salida de los camiones.

- iii.- La Entidad Prestadora ha argumentado que las obligaciones de demostrar que cumplió con prestar sus servicios de manera idónea y que la congestión generada no es su responsabilidad y no estarían previstas en el Contrato de Concesión; sin embargo, este argumento es incorrecto debido a que el Reglamento de Reclamos de OSITRÁN le atribuye la carga de probar que la congestión portuaria no le es imputable.
- 8.- El 11 de agosto de 2021, DP WORLD elevó al TSC el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando lo expuesto en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021, y agregando lo siguiente:
- i.- TPP omitió a lo largo del procedimiento pronunciarse acerca de su comportamiento y planes de contingencia frente al paro de transportistas, el cual fue oportunamente anunciado por los gremios de su sector y que constituye un riesgo propio de su operación como operador logístico.
- ii.- Para TPP el paro de transportistas terrestres constituyó un riesgo de negocio que en su calidad de operador logístico podría prever; por tanto, al tratarse de un riesgo común a su negocio, es posible exigirle un nivel mínimo de previsión ante este tipo de eventos; sin embargo, el usuario no ha acreditado con medio probatorio alguno que haya contado con planes preventivos.
- 9.- El 10 de abril de 2024, se realizó la audiencia de vista, quedando la causa al voto.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 10.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021 emitida por DP WORLD.
- ii.- Determinar, de ser el caso, si corresponde el cobro realizado por parte de DP WORLD a TPP de las facturas N° las facturas N° F003-00050210, F003-00050211, F003-00050143, F003-00050172 y F003-00050173 emitidas por conceptos de uso de área operativa, cargo por cita no utilizada, así como energía y monitoreo de *reefers*.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 11.- De la revisión del expediente administrativo se verifica que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento de TPP respecto del cobro de las facturas N° F003-00050210, F003-00050211, F003-00050143, F003-00050172 y F003-00050173 por conceptos de uso de área operativa, cargo por cita no utilizada, así como energía y monitoreo de *reefers*. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN, 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 infraestructura²; supuesto también recogido en el Reglamento de

² **Reglamento de Reclamos de OSITRÁN**

"Artículo 33.-
(...) Los reclamos que versen sobre:

Reclamos de DP WORLD; razón por la cual, en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRÁN³, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 12.- 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 OSITRÁN, 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.
- 13.- Al respecto, de la revisión del expediente administrativo, se advierte lo siguiente:
 - i. La Carta N° DALC.DPWC.191.2021 fue notificada a TPP el 28 de junio de 2021.
 - ii. El plazo máximo que tuvo TPP para interponer su recurso de apelación venció el 20 de julio de 2021.
 - iii. TPP apeló con fecha 20 de julio de 2021, es decir, dentro del plazo legal.
- 14.- Por otro lado, como se evidencia del recurso de apelación presentado, este se fundamenta en una diferente interpretación de las pruebas y 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 el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS⁵ (en adelante, TUO de la LPAG).
- 15.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

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”.

3 **Reglamento de Reclamos de OSITRÁN**

“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 Reclamos de DPWC**

“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 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”.

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

a) Sobre el servicio estándar y el servicio especial de Energía y Monitoreo de Contenedores Refrigerados

- 16.- 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”.

- 17.- De la lectura de las cláusulas 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, Reglamento de Tarifas, Precios y/o política comercial, conforme lo establece el artículo 8.18 del referido Contrato de Concesión⁶.
- 18.- Ahora bien, respecto del servicio de Energía y Monitoreo de Contenedores Refrigerados, el Reglamento Tarifario y Política Comercial de DP WORLD establece que el mismo comprende la recepción de contenedores refrigerados, incluyendo su conexión y desconexión, control de instrucciones de carta de temperatura y monitoreo especial durante el primer día (periodo crítico).
- 19.- Además, el referido tarifario señala que se encuentra libre de pago por el uso del servicio de Energía y Monitoreo para Contenedores Refrigerados, el tiempo de operaciones de la

⁶ 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.

nave, y desde 12 horas antes del *reefer cut off* en caso de exportación o hasta las 24 horas después de la descarga de la nave en operaciones de importación.

- 20.- En ese sentido, en el caso de importación de contenedores refrigerados, después de las 24 horas contadas desde la descarga de la nave, se aplicará el cobro por el uso del servicio especial de Energía y Monitoreo.

b) Sobre el servicio estándar de carga contenedorizada y el servicio especial de uso de área operativa

- 21.- Como se mencionó precedentemente, de acuerdo con el Contrato de Concesión, DP WORLD presta dos clases de servicios portuarios: estándar y especial. El literal b) de la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece que el servicio estándar a la carga comprende los servicios de descarga o embarque del contenedor⁷.
- 22.- Ahora bien, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de DP WORLD, el tiempo de libre disponibilidad del área operativa para el caso de importaciones comprende 48 horas contados a partir de la descarga total de la nave, conforme se aprecia a continuación:

"Servicios Especiales (No Regulados) — Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito Temporal Aduanero

3.1 Uso de Área Operativa – Importaciones: Se contará a partir del fin de la descarga total de la nave.

3.1.1 Días: 0 - 2 (Tiempo libre – incluido en el Servicio Estándar): El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave.

3.1.2 Días: 3 - 7 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.1.3 Días: 8 - 14 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

⁷ **Contrato de Concesión**

"8.14 Servicios Estándar

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.*

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.

El CONCESIONARIO deberá atender cada Nave con un número no menor de dos grúas pórtico de muelle, salvo que no sea posible en razón de las características de la estiba de los contenedores en la Nave.

Los Usuarios no podrán exigir al CONCESIONARIO la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar. No obstante, el CONCESIONARIO podrá atender la solicitud de los Usuarios en este sentido, en cuyo caso será considerado como un Servicio Especial.

El CONCESIONARIO podrá ofrecer descuentos y promociones tarifarias a los Usuarios, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRÁN y lo dispuesto en la Cláusula 2.11 del presente Contrato".

- 23.- Asimismo, el referido reglamento establece que el tiempo de libre disponibilidad del área operativa para el caso de exportaciones comprende 48 horas antes del cut off indicado por la línea naviera o 72 horas antes del atraque de la nave, conforme se aprecia a continuación:

“3.3 Uso de Área Operativa – Exportaciones: El periodo libre es de 48 horas antes del 'cut off' indicado por la línea o 72 horas antes del atraque.

3.3.1 Días: 0 – 3 (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar): Sin costo.

3.3.2 Días: 4 – en adelante: Aplica Tarifario Ítems 3.1.2 - 3.1.7 según corresponda. (...)

[El subrayado es nuestro]

- 24.- En este punto, cabe recordar que el Contrato de Concesión establece que transcurrido el plazo que corresponda según el tipo de carga, la Entidad Prestadora podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario⁸.
- 25.- Como se puede apreciar de lo antes expuesto, para el servicio estándar de carga contenedorizada con destino de importación, el Contrato de Concesión y el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de la Entidad Prestadora establecen que la mercadería de los usuarios podrá permanecer dentro del terminal portuario por un período de libre almacenamiento de 48 horas contadas a partir de la descarga total de la nave, sin que estos tengan que pagar por tal servicio; asimismo, para el servicio estándar de carga contenedorizada con destino de exportación establecen que la mercadería de los usuarios podrán permanecer dentro del terminal portuario por un período de libre almacenamiento de 48 horas antes del cut off o 72 horas antes del atraque de la nave, sin que estos tengan que pagar por tal servicio; finalizado dichos períodos, la Entidad Prestadora tiene el derecho a cobrar una determinada tarifa.

c) Con relación a la atención del usuario para el retiro de sus contenedores

- 26.- El artículo 10.2 del Reglamento de Operaciones de DP WORLD, en relación con los principios que deben regir la atención de los usuarios en el acceso al uso de la infraestructura del terminal portuario, establece lo siguiente:

“10.2 Principios de Atención a Usuarios

- *DP WORLD CALLAO en su calidad de administrador portuario, solicitará a la Línea Naviera, 36 horas antes del arribo de la nave, la información electrónica que contenga la cantidad de contenedores a descargar y cargar ordenados por siglas y números, tipo, status, categoría, peso, Puerto de Descarga.*
- *Todos los clientes que van a recepcionar y/o despachar contenedores en las instalaciones de DP WORLD CALLAO serán atendidos previa cita para su posterior asignación de fecha y hora. En ese sentido, los transportistas que ingresen a nuestras instalaciones minimizarán el tiempo de espera para ser atendidos. (...)*

⁸ **Contrato de Concesión**

“8.14. SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

(...) Transcurrido dicho plazo, el CONCESIONARIO podrá cobrar el servicio de almacenaje (...)

- 27.- Como se observa, en su calidad de administradora del terminal portuario, DP WORLD estableció que la recepción y el despacho de los contenedores se realizará previa cita, justificando dicha medida en el hecho de que una vez que los transportistas ingresen a sus instalaciones, se minimizará el tiempo de espera para su atención.
- 28.- Asimismo, en su Reglamento Tarifario y de Política Comercial 2021 versión 1, vigente al momento de ocurridos los hechos, DP WORLD señala lo siguiente:

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

El ingreso de las unidades de transporte de carga a la terminal para el retiro o entrega de contenedores (operaciones que en adelante se denominarán “transacciones”), se sujetará a las condiciones que se establezcan en el presente reglamento.

Dichas transacciones deberán contar con una cita tramitada según las condiciones y herramientas que DP World Callao pondrá a disposición de los usuarios. Previamente, los usuarios deberán registrar en la base de datos de DP World Callao la información requerida cuando menos, para identificar al despachador y/o agencia de aduana a cargo del despacho aduanero de la mercancía, la(s) empresa(s) de transportes que utilizará junto con la identificación del(los) chofer(es), placa del(los) tracto(s) y plataforma(s).

No habrá un costo por solicitud ni emisión de la primera cita. A fin de permitir el uso de la infraestructura portuaria a otros usuarios, DP World Callao impondrá un cargo por cita no utilizada conforme a lo establecido en el Tarifario, ya sea que esta haya sido cancelada o haya expirado. El usuario será responsable que el transportista designado se encuentre en la garita de ingreso dentro del rango horario establecido para la cita, debiendo presentar el número de cita y una vez realizados los controles respectivos, seguir las instrucciones de la Hoja de Ruta, incluyendo las reglas de seguridad industrial establecidas dentro de la terminal. Las citas para el retiro de contenedores serán emitidas de acuerdo al siguiente procedimiento:

DP World Callao no garantiza que el usuario obtendrá una cita en el día y/u horario requerido dado que podría haber sido ocupada previamente por otro usuario.

*Las citas podrán ser emitidas para el retiro de 1) **un contenedor específico (cita por número de contenedor)** en cuyo caso la solicitud no deberá exceder las 48 horas al término de la descarga de la nave y se hará únicamente de modo presencial en las oficinas de atención al cliente; o 2) **por bloque de contenedores** en el cual se permiten tantas citas como contenedores se vayan a retirar sin que se individualicen de manera determinada, pudiendo estar agrupados en un documento de transporte u otro similar.”*

- 29.- Como se advierte del citado Reglamento, DP WORLD cuenta con dos procedimientos para la generación de citas y el retiro de contenedores del terminal portuario por parte de los usuarios. El primero de estos procedimientos permite al usuario retirar un contenedor específico, tramitando su cita según el número del contenedor que piensa recoger. En el segundo, el retiro de los contenedores se realiza en bloque, es decir, DP WORLD entregará al usuario aquellos contenedores que se encuentren disponibles, en número igual a la cantidad de citas otorgadas.

d) Sobre el recargo por cita solicitada no utilizada

- 30.- En este punto, cabe recordar que el Reglamento Tarifario y Política Comercial de DP WORLD establece que 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.
- 31.- En esa línea, el cobro por citas solicitadas no utilizadas se encuentra detallado en el artículo 4.3.10 del Reglamento Tarifario y Política Comercial de DP WORLD, 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.
(...)”*

4.3.10 Cargo por cita solicitada no utilizada: A ser facturado por cita no utilizada que haya sido cancelada por el usuario o su programación haya expirado”

[El subrayado y resaltado es nuestro]

- 32.- En tal sentido, el cobro por cita solicitada no utilizada, cuyo cobro es materia de cuestionamiento por el usuario, se genera cuando el usuario, en el marco de la prestación de un servicio de embarque o desembarque de contenedores, a pesar de haber programado citas para retirar su mercadería, no hace uso de ella dejándolas expirar o cuando el usuario las cancela.
- 33.- Como se desprende de lo antes señalado, el cobro por un recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario, sino que se genera a modo de compensación, por el incumplimiento de aquellas cláusulas que fueron aceptadas al establecer la relación contractual y que implicaron cambios en lo previamente planificado dentro del marco de las operaciones portuarias y/o la utilización de recursos previstos para la atención del servicio, cuya prestación ha sido modificada por el usuario, en este caso, la no utilización de una cita solicitada para el recojo de contenedores del terminal portuario.
- 34.- Siendo ello así, tal como ya ha sido establecido anteriormente por este Colegiado⁹, el tarifario, así como los Reglamentos Internos que describen las condiciones comerciales de los servicios que brindan las entidades prestadoras, son cláusulas generales de contratación que rigen la relación contractual entre el prestador de los servicios, en este caso DP WORLD, y los usuarios o beneficiarios de dichos servicios, en el presente caso TPP, siempre que estos últimos manifiesten expresa o tácitamente su voluntad de aceptar o adherirse a dichas condiciones.

⁹ “Dentro de este contexto, las reglas del tarifario de ENAPU, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación, que de ser aceptadas por el usuario, serán las condiciones contractuales que regirán su relación con la entidad prestadora respecto de los servicios que se brinden. Estas condiciones serán aquellas que estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato” (considerando 31 de la Resolución N° 3 emitida en el Expediente N° 012-2009-TSC-OSITRÁN).

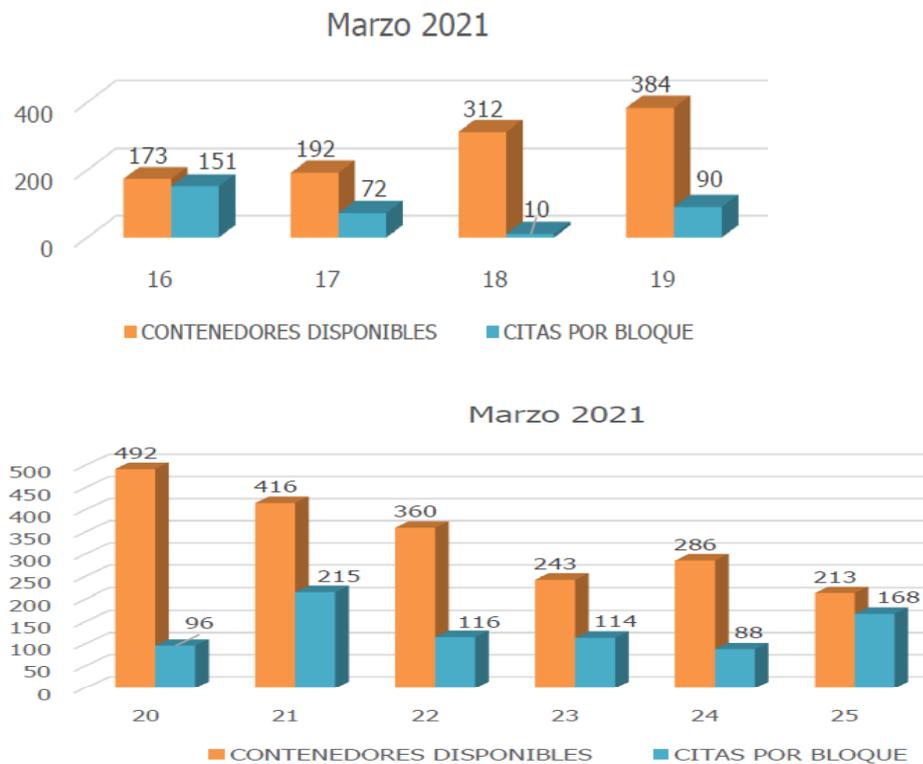
e) **Respecto del cobro de la factura N° F003-00050210 y F003-00050211 emitidas por los conceptos de uso de área operativa – importación y exportación, respectivamente**

- 35.- A lo largo del procedimiento, TPP ha reconocido que todos los contenedores correspondientes a la factura N° F003-00050210 (uso de área operativa – importación) fueron retirados del terminal portuario más allá de las 48 horas de libre almacenamiento contadas a partir de la descarga total de la nave, por lo que las fechas de finalización de la referida 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.
- 36.- Asimismo, TPP ha reconocido que todos los contenedores correspondientes a la factura N° F003-00050211 (uso de área operativa – exportación) objeto de cuestionamiento fueron ingresados al terminal portuario fuera de las 72 horas de libre almacenamiento antes del atraque de la nave, por lo que las fechas de dicho atraque y de vencimiento del periodo de libre almacenamiento no han sido cuestionadas, razón por la cual tampoco constituyen un punto controvertido del presente procedimiento.
- 37.- Sin embargo, TPP ha manifestado que, si bien los contenedores correspondientes a la factura N° F003-00050210 fueron retirados fuera de los plazos de libre almacenamiento y que los contenedores correspondientes a la factura N° F003-00050211 fueron ingresados fuera del plazo, dicha situación habría obedecido a causas atribuibles a DP WORLD, siendo sus argumentos los siguientes:
- DP WORLD no dio prioridad de despacho a los contenedores que ingresaron primero a la infraestructura portuaria, ocasionando que estos permanezcan más allá del tiempo libre de pago.
 - No le corresponde asumir los recargos generados por la congestión al exterior del terminal portuario puesto que es DP WORLD el responsable de gestionar el ingreso y salida de los camiones.
 - El cobro del servicio reclamado fue originado en parte por la paralización de los transportistas terrestres que obstruyeron los accesos al terminal portuario, la cual no puede ser trasladada al usuario, pues DP WORLD se encuentra en mejor condición para gestionar los riesgos operativos de manera más eficiente.
- 38.- Con relación al primer argumento, DP WORLD manifestó que, de la revisión de su Sistema N4, la opción de retiro elegida por TPP para el recojo de sus contenedores fue el sistema por bloque, siendo los contenedores disponibles aquellos asignados al depósito temporal, incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados.
- 39.- Sobre el particular, conforme se ha indicado en párrafos anteriores, el Reglamento Tarifario y 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.
- 40.- Así, en el caso del retiro específico, DP WORLD se obliga a entregar al usuario un contenedor determinado según lo solicitado por este; mientras que, en el caso del retiro en bloque de contenedores, entregará al usuario 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 ya han sido completamente cancelados.

- 41.- En el caso en particular, DP WORLD ha precisado que el retiro de los contenedores de TPP se gestionó en bloque, lo que no ha sido negado ni desvirtuado por el usuario; razón por la cual correspondía que se le entregara los contenedores a TPP en función a las citas solicitadas.
- 42.- Sobre este punto, DP WORLD manifestó que TPP no tramitó suficientes citas para el volumen de contenedores que debía retirar del terminal portuario, por lo que se generó el cobro del servicio de uso de área operativa.
- 43.- En efecto, a fin de acreditar lo manifestado DP WORLD presentó el detalle de los contenedores listos para recojo, así como el número de citas gestionado por TPP:

Imagen 2: Barras que contiene la cantidad de contenedores disponibles y las citas por bloque



Fuente: información extraída del presente expediente administrativo.

- 44.- Cabe señalar que TPP no ha negado la alegación de DP WORLD referida a que no tramitó suficientes citas para la cantidad de contenedores que debía retirar.
- 45.- De lo expuesto, se desprende que en ninguna de las fechas correspondientes al mes de marzo de 2021 TPP gestionó una cantidad de citas equivalente a la cantidad de contenedores que debía recoger del terminal portuario; debiendo tenerse en consideración



que dicha gestión correspondía a su ámbito de control, en la medida que tenía conocimiento de la cantidad de mercadería desembarcada y, por tanto, del tiempo que podía demorar su entrega a fin de no incurrir en el servicio de uso de área operativa.

- 46.- Con relación al segundo argumento de TPP, referido a que no le corresponde asumir los recargos generados por la congestión al exterior del terminal portuario, puesto que es DP WORLD el responsable de gestionar el ingreso y salida de los camiones, cabe señalar que la congestión vehicular que pudiera suscitarse fuera del terminal portuario, no se encuentra dentro del ámbito de gestión de DP WORLD. No obstante, si el usuario acreditara la existencia de deficiencias dentro del puerto, que conllevara a que no pudieran recoger sus mercancías a tiempo; sí correspondería que la Entidad Prestadora asumiera la responsabilidad de tal situación, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.
- 47.- Con relación a la tercera alegación del usuario, referida a que el cobro materia de cuestionamiento se habría originado en parte por la paralización de transportistas terrestres que obstruyeron los accesos al terminal portuario, lo cual no puede ser trasladada al usuario, pues DP WORLD se encuentra en mejor condición para gestionar los riesgos operativos de manera más eficiente.
- 48.- Al respecto, cabe recordar que los transportistas no mantienen vínculo contractual o laboral alguno con la Entidad Prestadora, estando sus actividades dirigidas a satisfacer directamente los requerimientos realizados por los usuarios para el retiro e ingreso de sus mercancías en el terminal portuario.
- 49.- En ese sentido, el alegado bloqueo de las calles y avenidas por las cuales se accede al terminal portuario por parte de los transportistas, impidiendo el ingreso y retiro de contenedores con normalidad y fluidez, no corresponde sea imputado a la Entidad Prestadora.
- 50.- En efecto, las contingencias que pudieran suscitarse fuera del terminal portuario, no se encuentran dentro del ámbito de gestión de la Entidad Prestadora como ha sido señalado por este Tribunal en anteriores pronunciamientos¹⁰. No obstante, si el usuario acreditara la existencia de deficiencias dentro del puerto, que conllevaran a que los usuarios no pudieran recoger o ingresar sus mercancías a tiempo, sí correspondería que la Entidad Prestadora asumiera la responsabilidad de tal situación, lo que no ha quedado acreditado en el presente caso.
- 51.- Consecuentemente, el paro de transportistas y las manifestaciones en el exterior del terminal portuario, resultan contingencias que escapan a la relación usuario – entidad prestadora, así como a cualquier obligación o responsabilidad de parte de la Entidad Prestadora.
- 52.- En tal sentido, sin perjuicio de la existencia del paro de transportistas y manifestaciones fuera del terminal portuario, TPP resultaba responsable de realizar las gestiones necesarias y adoptar las precauciones del caso para el ingreso y retiro oportuno de sus contenedores de acuerdo con las citas que programó dentro de los periodos de libre almacenamiento correspondientes; lo que no ha quedado acreditado por parte del usuario.
- 53.- En el presente caso se verifica más bien que, más allá del paro acaecido y los problemas en los exteriores del puerto, la Entidad Prestadora brindó el servicio de uso de área operativa a los contenedores de TPP, razón por la cual su cobro se encuentra justificado.

¹⁰ Expedientes 059-2020-TSC-OSITRÁN y 132-2020-TSC-OSITRÁN.



- 54.- En atención a lo expuesto, al no haberse acreditar que la demora en el ingreso y retiro de la carga de TPP del terminal portuario resulte atribuible a la Entidad Prestadora, corresponde confirmar este extremo de la Carta N° DALC.DPWC.191.2021 emitida en el expediente N° 028-2021-RCL/DPWC referido al cobro de las facturas N° F003-00050210 y F003-00050211.
- f) Respecto del cobro de las facturas N° F003-00050172 y F003-00050173 emitidas por cargo por citas solicitadas no utilizadas**
- 55.- A lo largo del procedimiento TPP señaló que no pudo realizar el retiro de su mercancía con total normalidad y fluidez debido a la congestión existente para el ingreso de las unidades de transporte a las instalaciones del puerto a causa del paro de transportistas, ocasionando el cargo por citas solicitadas no utilizadas.
- 56.- Al respecto, DP WORLD manifestó que mediante las facturas N° F003-00050172 y F003-00050173, se cobró a TPP el recargo por 128 citas solicitadas no utilizadas en el mes de marzo de 2021. Asimismo, añadió que no existen medios probatorios suficientes que permitan concluir fehacientemente que el paro de transportistas impidió que el usuario pueda usar sus citas de retiro oportunamente; por el contrario, se puede inferir que TPP no actuó con la diligencia ordinaria en la medida que no completó sus citas en un tiempo razonable ni utilizó las primeras citas gestionadas, resaltando que la causa que originó el cobro del recargo resulta imputable estrictamente al usuario.
- 57.- Conforme se expuso en párrafos anteriores, el alegado bloqueo de las calles y avenidas por las cuales se accede al terminal portuario por parte de los transportistas, impidiendo el ingreso y retiro de contenedores con normalidad y fluidez, no corresponde sea imputado a la Entidad Prestadora. Cabe recordar que las contingencias que pudieran suscitarse fuera del terminal portuario no se encuentran dentro del ámbito de gestión de la Entidad Prestadora, tal como ha sido señalado por este Tribunal en anteriores pronunciamientos.
- 58.- Consecuentemente, el paro de transportistas y las manifestaciones en el exterior del terminal portuario, resultan contingencias que escapan a la relación usuario – entidad prestadora, así como a cualquier obligación o responsabilidad de parte de la Entidad Prestadora.
- 59.- Asimismo, a lo largo del procedimiento, DP WORLD manifestó que, de acuerdo con la información registrada en su sistema, durante el periodo de tiempo que duró el paro de transportistas, se había observado que TPP gestionó un número menor de citas que la cantidad de contenedores que se encontraban disponibles para su retiro y que, de las citas gestionadas por TPP, no todas fueron completadas con el dato del transportista; alegación que no ha sido negada ni contradicha por el usuario.
- 60.- Así pues, sin perjuicio de la existencia del paro de transportistas y manifestaciones fuera del terminal portuario, TPP resultaba responsable de realizar las gestiones necesarias para el retiro oportuno de sus contenedores de acuerdo con las citas que programó, lo que no ha quedado acreditado por parte del usuario.
- 61.- En atención a lo expuesto, no habiéndose acreditado que el vencimiento de las citas inicialmente otorgadas a TPP resultó atribuible a DP WORLD, corresponde que el usuario asuma el cargo por concepto de cita solicitada no utilizada; confirmándose la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021 en el presente extremo, en la medida que las facturas N° F003-00050172 y F003-00050173 fueron correctamente emitidas.

g) Respecto del cobro de la factura N° F003-00050143 emitida por energía y monitoreo de reefers

- 62.- Sobre este punto, cabe precisar que no existe controversia respecto al hecho de que los contenedores SEGU9444284 y APRU5800091 materia de reclamo permanecieron en el terminal portuario más allá de las 24 horas libres de pago del servicio de energía y monitoreo de reefers; sin embargo, TPP alegó que la razón por la cual no pudo retirar determinados contenedores dentro del período de libre pago habría obedecido a causas atribuibles a la Entidad Prestadora; esto es, por congestión existente para el ingreso de las unidades de transporte a las instalaciones del puerto causa del paro de transportistas.
- 63.- Por su parte, DP WORLD señaló haber constatado en su Sistema N4 que el usuario solicitó citas por bloque en cantidades insuficientes para el retiro de todos sus contenedores disponibles lo que originó el cobro del recargo, y que la congestión vehicular para ingresar a las instalaciones del puerto producto del paro de transportistas no resulta imputable a la Entidad Prestadora.
- 64.- Conforme se expuso en párrafos anteriores, el bloqueo de las calles y avenidas por las cuales se accede al terminal portuario por parte de los transportistas, impidiendo el ingreso y retiro de contenedores con normalidad y fluidez, no corresponde sea imputado a la Entidad Prestadora. Cabe recordar que las contingencias que pudieran suscitarse fuera del terminal portuario, no se encuentran dentro del ámbito de gestión de la Entidad Prestadora como ha sido señalado por este Tribunal en anteriores pronunciamientos.
- 65.- Consecuentemente, el paro de transportistas y las manifestaciones en el exterior del terminal portuario, resultan contingencias que escapan a la relación usuario – entidad prestadora, así como a cualquier obligación o responsabilidad de parte de la Entidad Prestadora.
- 66.- Así pues, sin perjuicio de la existencia del paro de transportistas y manifestaciones fuera del terminal portuario, TPP resultaba responsable de realizar las gestiones necesarias y adoptar las precauciones del caso para el retiro oportuno de sus contenedores dentro del periodo de libre pago; lo que no ha quedado acreditado por parte del usuario.
- 67.- En el presente caso se verifica más bien que, más allá del paro acaecido y los problemas en los exteriores del puerto, la Entidad Prestadora brindó el servicio de energía y monitoreo de reefers a los contenedores de TPP, razón por la cual su cobro se encuentra justificado.
- 68.- En consecuencia, con lo expuesto en los párrafos precedentes, verificándose que TPP hizo uso del servicio de energía y monitoreo de contenedores refrigerados, corresponde el cobro realizado por DP WORLD mediante factura N° F003-00050143.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 60° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRÁN¹¹;

¹¹ **Reglamento de Reclamos de OSITRÁN**

“Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

a. Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;

b. Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;

c. Integrar la resolución apelada;

d. Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda”.



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° 119-2021-TSC-OSITRÁN
RESOLUCIÓN N° 00165-2024-TSC-OSITRÁN

SE RESUELVE:

PRIMERO.- CONFIRMAR la decisión contenida en la Carta N° DALC.DPWC.191.2021 emitida en el expediente N° 028-2021-RCL/DPWC que declaró **INFUNDADO** el reclamo presentado por TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. contra DP WORLD CALLAO S.R.L. por el cobro de las facturas N° F003-00050210 y F003-00050211, emitidas por concepto de uso de área operativa; la factura N° F003-00050143, emitida por concepto de energía y monitoreo *reefers*; y, las facturas N° F003-00050172 y F003-00050173, emitidas por concepto de cargo por cita solicitada no utilizada.

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

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

CUARTO.- DISPONER la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Con la intervención de los señores miembros José Carlos Velarde Sacio, Humberto Ángel Zúñiga Schroder, Santos Grimanés Tarrillo Flores y Ernesto Luciano Romero Tuya.

**JOSÉ CARLOS VELARDE SACIO
PRESIDENTE
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRÁN**

NT: 2024051428

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>

"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