

PRONUNCIAMIENTO N° 175-2024/OSCE-DGR

Entidad : Poder Judicial

Referencia : Concurso Público N° 1-2024-GG-PJ-1, convocado para el “Servicio de transporte de carga ligera y pesada para las dependencias de la gerencia general del Poder Judicial”

1. ANTECEDENTES

Mediante el Formulario de Solicitud de Emisión de Pronunciamiento remitido el 05 de marzo de 2024¹ y subsanado el 14² de marzo de 2024, el presidente del comité de selección a cargo del procedimiento de selección de la referencia, remitió al Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE), la solicitud de elevación de cuestionamientos al pliego absolutorio de consultas u observaciones e integración de Bases presentada por el participante **WALMO HOLDING S.A.C.**, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, en adelante la Ley, y el artículo 72 de su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 344-2018-EF, en adelante el Reglamento.

Cabe indicar que en la emisión del presente pronunciamiento se empleó la información complementaria remitida por la Entidad mediante Mesa de Partes de este Organismo Técnico Especializado, la cual tiene carácter de declaración jurada.

Asimismo, cabe precisar que en la emisión del presente pronunciamiento se utilizó el orden establecido por el Comité de Selección en el pliego absolutorio; y, el tema materia de los cuestionamientos del mencionado participante, conforme al siguiente detalle:

Cuestionamiento N° 1: Respecto a la absolución de las consultas y/u observaciones N° 3, N° 16 y N° 17, referidas a los **“recursos para proveer por el contratista”**

Cuestionamiento N° 2: Respecto a la absolución de la consulta y/u observación N° 24, referida a la **“documentación por presentar para el inicio del servicio”**

Cuestionamiento N° 3: Respecto a la absolución de la consulta y/u observación N° 28, referida a los **“requisitos de calificación”**

Cuestionamiento N° 4: Respecto a la absolución de la consulta y/u observación N° 36, referida al **“plazo de entrega”**

¹ Mediante el Expediente N° 2024-0030645.

² Mediante el Expediente N° 2024-0035594.

De otro lado, de la revisión de la solicitud de elevación de cuestionamientos al pliego absolutorio formulado por el participante WALMO HOLDING S.A.C., se aprecia que al cuestionar la consulta y/u observación N° 37, señaló lo siguiente:

“(…)

Respecto a la absolución proporcionada, la misma presenta una respuesta totalmente arbitraria dado que consignan una información ambigua.

Por lo tanto, para efecto de no crear confusión y de ir en base al principio de transparencia, el Poder Judicial (PJ) debe proporcionar información clara y coherente, solicitamos que el OSCE acoja la presente solicitud y en consecuencia se precise las cantidades aproximadas de envíos aéreos. Cabe precisar que el precio unitario de los envíos aéreos es superior al precio unitario de los envíos vía terrestre”.

Al respecto, se aprecia que el cuestionamiento del recurrente está orientado a solicitar que la Entidad precise la cantidad aproximada de envíos aéreos; sin embargo, la consulta y/u observación N° 37, estuvo referida a que se suprima el texto: “el servicio aéreo para resto de las cortes superiores de justicia estará sujeto a la necesidad del servicio y la aprobación por parte de la subgerencia de logística” de las Bases.

Por tanto, se puede advertir que el citado extremo de la solicitud de elevación del referido recurrente, contiene una pretensión que no fue abordada en la referida consulta u observación; **por lo que, al tratarse de una pretensión adicional que debió ser presentada en la etapa pertinente, esta deviene en extemporánea; razón por la cual, este Organismo Técnico Especializado no se pronunciará al respecto.**

2. CUESTIONAMIENTOS

Cuestionamiento N° 1:

Respecto a los recursos para proveer por el contratista

El participante **WALMO HOLDING S.A.C.** cuestionó la absolución de las consultas y/u observaciones N° 3, N° 16 y N° 17, señalando lo siguiente:

Respecto a la consulta y/u observación N° 3:

“(…)

1. Asimismo, dicho cambio, el de añadir una terminología (FURGONETA) que No existe (en las tarjetas de identificación vehicular, documento emitido por SUNARP) y No se encontraba en un inicio en las bases estándar (mucho menos fue observado POR LA empresa Grupo Panamundo S.A.C. solicitando que se modifique el término FURGÓN). De manera que con esta añadidura se modifica los términos de referencia, alterando el contenido del requerimiento realizado para el estudio de mercado, en donde se verificó que existía pluralidad de postores y, por el contrario, con esta modificación el comité de selección está limitado la concurrencia de postores.

2. Cabe precisar que el tipo de carrocería figura en la Tarjeta de identificación vehicular; y en dicho documento para los vehículos de transporte de mercancías del tipo de materia de la presente contratación figura la carrocería FURGÓN y NO

FIGURA LA DENOMINACIÓN FURGONETA, por lo tanto este requisito sería imposible de acreditar en la oferta.

(...) por los argumentos mencionados solicitamos que el OSCE acoja la presente solicitud y en consecuencia suprima que el tipo de unidades de 1 TN como mínimo deben ser de tipo furgoneta, es decir, que se SUPRIMA del numeral 6.2.1 el término FURGONETA Y SE MANTENGA EL TÉRMINO FURGON (tal como estaba estipulado en los TDR iniciales), además el término FURGONETA no fue materia de observación, sino que la entidad de oficio modificó esta condición (alterado las condiciones de los TDR que fueron materia de indagación de mercado).
(...)” (El resaltado y subrayado es agregado)

Respecto a las consultas y/u observaciones N° 16 y N° 17:

“(…)

1. En ningún extremo de nuestra observación se mencionó los términos FURGONETA ni PANEL; sin embargo, el Poder Judicial de manera arbitraria en la integración de bases cambió de tipo de vehículo de FURGÓN a FURGONETA O PANEL, dicho cambio, el de añadir los términos FURGONETA Y PANEL modifica los términos de referencia, alterando el contenido del requerimiento realizado para el estudio de mercado, en donde se verificó que existía pluralidad de postores, y de la misma manera en las bases estándar tampoco se hacía mención a estos dos términos. Con esta modificación en la integración de bases, el comité de selección está limitado la concurrencia de postores y cambiando las condiciones inicialmente indicadas en los TDR.

(...) por los argumentos mencionados solicitamos que el OSCE acoja la presente solicitud y en consecuencia se SUPRIMA del numeral 6.2 1 el término FURGONETA Y PANEL Y SE MANTENGA EL TÉRMINO FURGÓN (tal como estaba estipulado en los TDR iniciales en las bases estándar), además el término FURGONETA no fue materia de observación, sino que la entidad de oficio modificó esta condición (alterado las condiciones de los TDR que fueron materia de indagación de mercado y que fueron publicadas en el portal del SEACE como las bases estándar del Concurso Público N° 01-2024-GG-PJ-1)
(...)” (El resaltado y subrayado es agregado)

Pronunciamiento

De la revisión del acápite 6.2.1. “Unidades de transporte” del numeral 6.2 “Recursos para proveer por el contratista” del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases, se aprecia lo siguiente:

6.2. RECURSOS PARA PROVEER POR EL CONTRATISTA

6.2.1. Unidades de transporte

Minimo, cinco (05) camiones cerrados tipo furgón, con una antigüedad máxima de 10 años a la presentación de propuestas.

- Tres (03) unidades de 1 Tn de carga útil
- Dos (02) unidades de 2 Tn de carga útil

Así, mediante pliego absolutorio de consultas y observaciones, los participantes “GRUPO PANAMUNDO S.A.C.” y “WALMO HOLDING S.A.C.”, realizaron las

siguientes consultas y/u observaciones:

- **Mediante la consulta u observación N° 3**, se solicitó a la Entidad definir la carga útil señalada para los vehículos de 1 y 2 toneladas como la carga mínima.
- **Mediante la consulta u observación N° 16**, se solicitó a la Entidad incluir el término “mínimo” en el requerimiento de vehículos de 1 tonelada.
- **Mediante la consulta u observación N° 17**, se solicitó a la Entidad incluir el término “mínimo” en el requerimiento de vehículos de 2 toneladas.

Ante lo cual, el Comité de Selección acoge parcialmente y modificó el referido acápite de las Bases, quedando de la siguiente manera:

“Mínimo, cinco (05) camiones cerrados tipo furgón, que cuenten con revisión técnica aprobada.

*-Tres (03) unidades de 1 Tn de carga útil **como mínimo***

*- Dos (02) unidades de 2 Tn de carga útil **como mínimo**.*

*(para el caso de unidades de 1 TN), tipo de unidades **furgoneta**, por cuanto existen accesos a locales cuya altura del estacionamiento no permite el ingreso de furgones o **panel**. ”*

En vista de ello, el participante cuestionó la respuesta del comité, sosteniendo que se ha modificado los términos de referencia, específicamente en lo que respecta a la terminología utilizada para describir el tipo de vehículo requerido. Argumenta que la inclusión de los términos "furgoneta" y "panel" en lugar de "furgón" altera las condiciones iniciales y limita la concurrencia de postores; por lo que, solicita que se eliminen los términos "furgoneta" y "panel" y se mantenga el término original "furgón" para garantizar la igualdad de oportunidades y la pluralidad de postores.

Ahora bien, en virtud de los aspectos cuestionados por el recurrente mediante su solicitud de elevación, la Entidad emitió el Informe N° 000058-2024-AS-SL-GAF-GG-PJ, señalando lo siguiente:

Respecto a la consulta y/u observación N° 3:

“(…)

Respecto a la antigüedad, se amplió la misma tomando en cuenta la siguiente normativa: D.S N° 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, el que en su artículo 25° señala que solo resulta suficiente que la unidad cuente con revisión técnica aprobada. En tal sentido, se excluye la antigüedad en tanto la unidad cuente con revisión técnica aprobada.

En relación a la carga útil, y tomando en cuenta que existen en el mercado unidades con carga útil (dependiendo de la cabina de carga) ligeramente por encima de 1 o 2 toneladas - lo que podría limitar la pluralidad de equipamiento estratégico (unidades móviles) a ofertar- se optó por considerar dicha carga como mínima.

Ambas consideraciones han recogido consultas/observaciones pluralistas de la misma naturaleza, incluso del participante WALMO HOLDING S.A.C. (Ver absolución 25, 16 y 17), por lo que los cambios introducidos solo permitirán una mayor participación de

potenciales postores”.

Respecto a la consulta y/u observación N° 16:

“(…)

La absolución a la presente se hizo en aplicación de los principios de libertad de concurrencia y competencia, y de manera similar a la absolución de la consulta/observación N° 03 del participante GRUPO PANAMUNDO S.A.C. Es más, se permite de manera opcional la participación de otros modelos de unidades (01 Tn, mínima, modelo panel y tipo furgoneta) para el caso de playas de estacionamiento cuyo acceso, debido a la altura de la puerta, no permite el ingreso de camiones tipo furgón o panel. De lo contrario la carga y descarga tendrá que hacerse en un lugar aledaño.

Se ha considerado todas las opciones para que el potencial postor participe con las unidades más apropiadas, sin desnaturalizar la atención del servicio”.

Respecto a la consulta y/u observación N° 17:

“(…)

En relación a la carga útil, y tomando en cuenta que existen en el mercado unidades con carga útil (dependiendo de la cabina de carga) ligeramente por encima de 2 toneladas -lo que podría limitar la pluralidad de equipamiento estratégico (unidades móviles) a ofertar- se optó por considerar dicha carga como mínima.

Los cambios introducidos solo permitirán una mayor participación de potenciales postores”.

De manera previa al análisis del presente cuestionamiento, cabe indicar que, el OSCE no ostenta calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinadas características técnicas, conforme a lo descrito en el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PR.

Sobre el particular, a través de la Opinión N° 002-2020/DTN se indicó que el área usuaria es la dependencia que cuenta con los conocimientos técnicos necesarios para definir las características técnicas de los bienes, servicios y obras que se habrán de contratar.

Ahora bien, la Entidad mediante el citado informe técnico y en atención al mejor conocimiento de su necesidad que desea satisfacer, ratificó la absolución de las consultas y/u observaciones cuestionadas, argumentando que se permite de manera opcional la participación de otros modelos de unidades, como el modelo panel y el tipo furgoneta, para aquellos casos en los que las playas de estacionamiento tengan restricciones de altura de la puerta que impidan el ingreso de camiones tipo furgón. En tales situaciones, se permite la utilización de estos modelos alternativos para garantizar la carga y descarga en un lugar aledaño, lo cual tiene carácter de declaración jurada y se encuentra sujeto a rendición de cuentas.

Asimismo, cabe señalar que, de la revisión del Formato de Resumen Ejecutivo de las actuaciones preparatorias (Servicios), se aprecia que la Entidad declaró la existencia de pluralidad de proveedores con capacidad de cumplir con el requerimiento. Si bien antes solo se había considerado la tipología de “furgón”, y ahora la Entidad -producto de la absolución de las consultas u observaciones- ha ampliado dicha tipología, no

alteraría la pluralidad de proveedores, más lo contrario, estaría permitiendo que se amplié la libertad de concurrencia y competencia de proveedores.

En ese sentido, considerando lo señalado anteriormente y que la pretensión del recurrente estaría orientada a que se suprima los términos “furgoneta” y “panel”, y en la medida que Entidad mediante su informe posterior se ratificó en no aceptar dicha petición, según lo expuesto precedentemente, este Organismo Técnico Especializado ha decidido **NO ACOGER** el presente cuestionamiento.

Finalmente, cabe precisar que, de conformidad con el artículo 9 de la Ley, los funcionarios y servidores que intervienen en el proceso de contratación encargados de elaborar el requerimiento, indagación de mercado, **el pliego absolutorio y el informe técnico, así como la atención de los pedidos de información requeridos**, en virtud a la emisión del presente pronunciamiento, con independencia del régimen jurídico que los vincule a la Entidad, son responsables de la información que obra en los actuados para la adecuada realización de la contratación.

Cuestionamiento N° 2:

Respecto a la documentación por presentar para el inicio del servicio

El participante **WALMO HOLDING S.A.C.** cuestionó la absolución de la consulta y/u observación N° 24, señalando lo siguiente:

“(…)

Respecto a la absolución proporcionada, la misma presenta una respuesta totalmente arbitraria y de desconocimiento de la normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en lo que respecta a la fundamentación del rechazo a nuestra observación. La argumentación se basa únicamente en un fragmento del contexto al que alude la Habilitación Vehicular del Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Se omite un análisis técnico y legal que justifique la decisión. Esto genera confusión y dificulta la comprensión de la postura de la entidad.

En tal sentido, se precisa que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte fue publicado el 22 de abril del año 2009; el mismo que a lo largo de los años hasta la actualidad ha sufrido una serie de actualizaciones, el cual a partir del año 2020 con el Decreto Supremo N° 026-2020-MTC se implementa la denominada "Tarjeta única de Circulación".

Por ello hasta antes de que entrara en vigencia dicha actualización al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, cuando se habilitaba un vehículo para prestar el servicio de transporte terrestre de mercancías se emitía como título habilitante el Certificado de Habilitación Vehicular, el cual era físico; y a partir de la entrada en vigencia de lo dispuesto con Decreto Supremo N° 026-2020-MTC, se emite la Tarjeta Única de Circulación, en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de ámbito nacional; siendo la finalidad de ambos títulos el acreditar la habilitación de los vehículos autorizados para prestar servicio de transporte terrestre.

Por lo tanto, para efecto de no crear confusión y de ir en base al principio de transparencia, donde Las Entidades proporcionan información clara y coherente con el fin de que todas las etapas de la contratación sean comprendidas por los proveedores, garantizando la libertad de concurrencia, y que la contratación se desarrolle bajo condiciones de igualdad de trato, objetividad e imparcialidad, contemplado en el Artículo 2 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, aprobado por Decreto Supremo N° 082-2019-EF solicitamos al OSCE que se acepte como equivalente al presente procedimiento el CERTIFICADO DE HABILITACIÓN VEHICULAR, es decir que se dé por válido acreditar la copia de cualquiera de los dos documentos emitidos por el MTC: Certificado de Habilitación Vehicular o Tarjeta Única de Circulación.

(...)” (El resaltado y subrayado es agregado)

Pronunciamiento

De la revisión del numeral 7.16 “Documentación por presentar para el inicio del servicio” del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases, se aprecia lo siguiente:

Para las unidades vehiculares (05)

- a. Nómina de conductores (05) en MTC,*
 - b. Tarjeta de propiedad o tarjeta de identificación vehicular electrónica, en caso de ser alquilado presentará fotocopia simple de contrato o leasing*
 - c. Tarjeta única de circulación.*
- (...)*

Mediante la consulta y/u observación N° 24, la empresa WALMO HOLDING S.A.C. solicitó que se considere de manera alternativa tanto la presentación de la tarjeta única de circulación como el Certificado de habilitación vehicular, para el inicio del servicio. Ante ello, el Comité de Selección no acogió la solicitud del recurrente argumentando que no se puede aceptar el Certificado de Habilitación Vehicular como documento alternativo, ya que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte establece claramente que la TUC es el único medio de acreditar la habilitación vehicular.

Sobre ello, mediante la elevación de cuestionamientos del recurrente, se refutó el no acogimiento de la Entidad, señalando para ello que la finalidad de ambos documentos es acreditar la habilitación de los vehículos autorizados para prestar servicio de transporte terrestre.

Ahora bien, en virtud del aspecto cuestionado por el recurrente mediante su solicitud de elevación, la Entidad emitió el Informe N° 000058-2024-AS-SL-GAF-GG-PJ, señalando lo siguiente:

“(...)

Se adjunta link del MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) a través del cual se sustenta la obligatoriedad de contar con la Tarjeta Única de Circulación (TUC) para llevar a cabo la prestación.

<https://www.gob.pe/13429-solicitar-autorizacion-para-prestar-servicio-de-transporte-publico-de-mercancias>".

De manera previa, cabe señalar que el OSCE no ostenta la calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinados aspectos del requerimiento; sin embargo, puede requerir a la Entidad informes que contengan la posición técnica al respecto³.

Asimismo, a través de la Opinión N° 002-2020/DTN se indicó que el área usuaria es la dependencia que cuenta con los conocimientos técnicos necesarios para definir las características técnicas de los bienes, servicios y obras que se habrán de contratar.

Ahora bien, la Entidad mediante el citado informe técnico y en atención al mejor conocimiento de su necesidad que desea satisfacer, ratificó la absoluciónde la consulta y/u observación cuestionada, argumentando que a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se establece la obligatoriedad de contar con la Tarjeta Única de Circulación solicitada en el requerimiento para prestar efectivamente el servicio materia de análisis.

Además, de la revisión del numeral 4.2 del Formato “Resumen Ejecutivo de las Actuaciones Preparatorias (Servicios)”, se aprecia que la Entidad señaló la existencia de pluralidad de proveedores con capacidad de cumplir con el requerimiento.

Además, corresponde señalar que los documentos señalados por el recurrente tendrían una naturaleza y/u objetivo distinto, ya que de acuerdo al artículo 47 del Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, aprobado mediante Decreto Supremo 021-2008-MTC, el “Certificado de Habilitación Vehicular Especial” acredita la habilitación del vehículo y/o unidad de carga para el transporte de materiales y/o residuos peligrosos.

Por otro lado, el numeral 3.73 del artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC, establece que la “Tarjeta Única de Circulación” acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas o mercancías.

En ese sentido, considerando lo señalado anteriormente y que la pretensión del recurrente estaría orientada a que se acepte, de manera alternativa a la presentación de la tarjeta única de circulación, el Certificado de habilitación vehicular, para el inicio del servicio y, en la medida que Entidad mediante su informe técnico ratificó en no aceptar dicha petición, según lo expuesto precedentemente; este Organismo Técnico Especializado ha decidido **NO ACOGER** el presente cuestionamiento.

³ Ver el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PRE.

Cuestionamiento N° 3:

Respecto a los requisitos de calificación

El participante **WALMO HOLDING S.A.C.**, cuestionó la absolución de la consulta y/u observación N° 28, señalando lo siguiente:

“(…)

El artículo 4 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 28976, señala que, están obligados a obtener licencia de funcionamiento las personas naturales, jurídicas o entes colectivos, nacionales o extranjeros, de derecho privado o público, incluyendo empresas o entidades del Estado, regionales o municipales, que desarrollen, con o sin finalidad de lucro, actividades de comercio, industriales y/o de servicios de manera previa a la apertura, o instalación de establecimientos en los que se desarrollen tales actividades. Asimismo, el Artículo 17 del Decreto Supremo N° 002-2018-PCM - Decreto Supremo que aprueba el Nuevo Reglamento de Inspecciones Técnicas de Seguridad en Edificaciones, señala que, están obligados/as a obtener el Certificado de ITSE los/as administrados/as a cargo de los Establecimientos Objeto de Inspección que requieren de licencia de funcionamiento según lo establecido en el artículo 4 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 28976, Ley Marco de Licencia de Funcionamiento.

Cabe precisar que, según el literal c, del numeral 19.1 del Artículo 19, del Título III, de la Ley N° 28976 - Ley marco de licencia de funcionamiento, señala que, uno de los supuestos de clausura temporal de un establecimiento procederá si el titular no cuenta con el Certificado de Inspección Técnica en Seguridad de Edificaciones (ITSE), salvo que, la renovación se encuentre en trámite, de conformidad con la normativa correspondiente, por tanto es imprescindible contar con el Certificado ITSE vigente para evitar la clausura del establecimiento.

Asimismo, no se especifican las características del local con el que debe contar el postor para garantizar la ejecución del servicio.

El TUO de la Ley N° 30225 Ley de Contrataciones del Estado y su respectivo Reglamento, prescribe que las contrataciones del estado deben contemplar normativas y/o autorizaciones que permitan garantizar la idoneidad del servicio.

Por lo tanto, por los argumentos mencionados solicitamos que el OSCE acoja la presente solicitud y en consecuencia se precise que el local del postor debe contar con Licencia Municipal de Funcionamiento vigente emitido por la Municipalidad de su jurisdicción a nombre del postor y debe contar con el Certificado de Inspección Técnica de seguridad en Edificaciones (ITSE) y en las bases se detalle las características del local.

(…)” (El resaltado y subrayado es agregado)

Pronunciamiento

En el presente caso, mediante la consulta y/u observación N° 28, la empresa WALMO HOLDING S.A.C. solicitó que se modifique el requerimiento y se solicite acreditar como infraestructura estratégica un local para la ejecución del presente servicio. Ante lo cual, el Comité de Selección decidió no acoger su solicitud, indicando que para el

desarrollo del servicio a contratarse, no se ha contemplado el requerimiento de un local debido a la naturaleza de la contratación.

Sobre ello, mediante la elevación de cuestionamientos del recurrente, se refutó el no acogimiento de la Entidad a su observación, señalando que no se ha precisado las características del local con el que debería contar el contratista para el desarrollo del servicio, así como no requerir la licencia municipal de funcionamiento y el certificado de inspección técnica de seguridad en edificaciones.

Ahora bien, en virtud de los aspectos cuestionados por el recurrente mediante su solicitud de elevación, la Entidad emitió el Informe N° 000058-2024-AS-SL-GAF-GG-PJ, señalando lo siguiente:

“(…)
*De acuerdo al artículo 3° de la Ley Marco de licencia de funcionamiento, Ley N° 28976, se define a la licencia de funcionamiento como:
Autorización que otorgan las municipalidades para el desarrollo de actividades económicas en un establecimiento determinado, en favor del titular de las mismas.
Subrayado y resaltado propios*

Siendo que el presente servicio no se llevará a cabo en un establecimiento a nombre del potencial contratista, no corresponde solicitar la citada licencia, bastando para ello lo que la normatividad de contrataciones establece como criterios de calificación, donde prevalece, para el presente objeto de contratación, la habilitación legal de transporte emitida por el MTC y Municipalidad Metropolitana de Lima”.

De manera previa, cabe señalar que el OSCE no ostenta la calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinados aspectos del requerimiento; sin embargo, puede requerir a la Entidad informes que contengan la posición técnica al respecto⁴.

Asimismo, a través de la Opinión N° 002-2020/DTN se indicó que el área usuaria es la dependencia que cuenta con los conocimientos técnicos necesarios para definir las características técnicas de los bienes, servicios y obras que se habrán de contratar.

Ahora bien, la Entidad mediante el citado informe técnico y en atención al mejor conocimiento de su necesidad que desea satisfacer, ratificó la absolución de la consulta y/u observación cuestionada, argumentando que el hecho de que el servicio en cuestión no se llevará a cabo en un establecimiento a nombre del posible contratista; no es aplicable la solicitud de presentar una licencia de funcionamiento según el artículo 3 de la Ley Marco de licencia de funcionamiento, Ley N° 28976.

En ese sentido, considerando lo señalado anteriormente; este Organismo Técnico Especializado ha decidido **NO ACOGER** el presente cuestionamiento.

Finalmente, cabe precisar que, de conformidad con el artículo 9 de la Ley, los funcionarios y servidores que intervienen en el proceso de contratación encargados de

⁴ Ver el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PRE.

elaborar el requerimiento, indagación de mercado, **el pliego absolutorio y el informe técnico, así como la atención de los pedidos de información requeridos**, en virtud a la emisión del presente pronunciamiento, con independencia del régimen jurídico que los vincule a la Entidad, son responsables de la información que obra en los actuados para la adecuada realización de la contratación.

Cuestionamiento N° 4:

Respecto al plazo de entrega

El participante **WALMO HOLDING S.A.C.**, cuestionó la absolución de la consulta y/u observación N° 36, señalando lo siguiente:

“(…)

Respecto a la absolución proporcionada, la misma resulta ser arbitraria, dado que en las bases estándar NO SE INDICABA el plazo de entrega para el para el SUB ITEM: SERVICIO LOCAL 1 iba ser el mismo día que fue entregado a la empresa de transporte.

Este plazo resulta ser imposible de cumplir en caso que la entrega por parte del Poder Judicial (P.J) al contratista sea al terminar el día, en este escenario el contratista no tendría el plazo suficiente para realizar la entrega en los destinos (más aún considerando que las entidades públicas atienden con horario restringido, solo hasta determinadas horas).

En práctica común del servicio de transporte de bienes o mercancías, se tiene que las entregas a los destinatarios se realizan en un plazo de 1 día hábil después de haberse recibido los bienes.

*Por lo tanto, solicitamos que el OSCE acoja la presente solicitud y en consecuencia **se precise que como mínimo el plazo de 1 día hábil después de haberse recibido los bienes**. En las bases estándar no estaba contemplado el plazo de entrega al mismo día, y en la práctica común el plazo de 1 día hábil después de haberse recibido los bienes.*

(…)” (El resaltado y subrayado es agregado)

Pronunciamiento

De la revisión del acápite 5.7.2 del numeral 5.7 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases, se aprecia lo siguiente:

5.7.2. Plazo de la prestación

El plazo de ejecución estimado del servicio será de setecientos treinta (730) días calendario, contabilizados a partir del inicio del servicio comunicado vía carta.

Dicha comunicación (carta) debe contar con la confirmación de la recepción por parte del contratista.

Servicio terrestre (Sub ítem: Servicio Local 2)

Para el servicio terrestre Local, se realizarán las coordinaciones con el contratista, mediante correo electrónico.

El plazo de entrega será de un (01) día calendario, contabilizado a partir del día siguiente de notificado el correo electrónico de la Coordinación del Área de Servicios al Contratista.

Servicio terrestre (Sub ítem Servicio Nacional)

Los plazos de entrega serán contabilizados en días calendarios, a partir del día siguiente de entregada la carga al contratista, tal cual consta en la Guía de Remisión, es decir que el computo de plazos incluye los sábados y domingos o días feriados. Por ser estos no laborables la entrega al usuario o dependencia podrá ser en el siguiente día hábil; sin embargo, previa coordinación con el usuario se habilitará los días no laborables para la recepción.

Provincias de Lima : 04 días calendarios

Distritos Judiciales a nivel nacional : 05 días calendarios

Distritos Judiciales a nivel nacional en zonas alejadas : 10 días calendarios

Se considera zonas alejadas: Amazonas, Apurímac, San Martín, Cusco, Puno, Tacna, Tumbes y Ucayali; también sus provincias, de ser el caso.

A fin de no generar gastos operativos al Contratista, se procurará efectuar los despachos calculando el día de salida y llegada en día laborable.

Todo retraso injustificado será materia de penalidad por mora en concordancia con el artículo 162 del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado.

Servicio aéreo (sub ítem Nacional)

Los plazos de entrega máximos a considerar se computarán a partir del día siguiente de la fecha de salida de la entidad de los bienes objeto del traslado tal cual consta en la Guía de Remisión.

Para todos los traslados aéreos a las sedes donde existe este servicio es dentro de un plazo máximo de 02 días calendarios.

Para el caso de las Cortes Superiores de Justicia de Madre de Dios y Loreto, el traslado es aéreo.

El servicio aéreo para el resto de las Cortes Superiores de Justicia estará sujeto a la necesidad del servicio y la aprobación por parte de la Subgerencia de Logística.

Los plazos de entrega serán contabilizados en días calendarios, es decir que el cómputo de plazos incluye los sábados y domingos o días feriados; teniendo en cuenta que estos días no son laborables la entrega al usuario o dependencia podrá ser en el siguiente día hábil, sin embargo, por necesidad del servicio, previa coordinación con el usuario se podrá habilitar los días no laborables para la recepción.

Es así que mediante la consulta y/u observación N° 36, la empresa CORPORACION LOGISTICA HMM S.A.C. solicitó que se aclare el plazo de entrega del sub ítem 1. Ante lo cual, el Comité de Selección indicó que, para el referido sub ítem, los bienes deben ser entregados el mismo día que fueron entregados al contratista.

Sobre ello, el recurrente cuestiona a través de su solicitud de elevación que resulta imposible cumplir con las entregas del servicio al no tener el plazo suficiente para efectuarlas, además de indicar que en la práctica los contratistas contarían con el plazo de un día hábil siguiente a la recepción de los bienes para su distribución.

Ahora bien, en virtud de los aspectos cuestionados por el recurrente mediante su solicitud de elevación, la Entidad emitió el Informe N° 000058-2024-AS-SL-GAF-GG-PJ, señalando lo siguiente:

“(…)

*Se precisa que el día de ejecución corresponde **al día siguiente de solicitado el servicio** dado que todo requerimiento debe ceñirse al procedimiento de atención señalado en el numeral 5.5 Procedimiento de atención, de los términos de referencia.*

Para el caso Local sub ítem 01, se tiene que, el área usuaria deberá efectuar el requerimiento a la Coordinación de servicios con una anticipación de doce (12) horas, en el caso de transporte local(...), requerimiento que de manera inmediata se trasladará al proveedor de acuerdo a lo señalado en el numeral 5.5.1.2 de los términos de referencia”.

De manera previa, cabe señalar que el OSCE no ostenta la calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinados aspectos del requerimiento; sin embargo, puede requerir a la Entidad informes que contengan la posición técnica al respecto⁵.

Asimismo, a través de la Opinión N° 002-2020/DTN se indicó que el área usuaria es la dependencia que cuenta con los conocimientos técnicos necesarios para definir las características técnicas de los bienes, servicios y obras que se habrán de contratar.

Ahora bien, la Entidad mediante el citado informe técnico y en atención al mejor conocimiento de su necesidad que desea satisfacer, ratificó la absolución de la consulta y/u observación cuestionada, aclaró que el plazo de atención para el sub ítem 1 será a partir del día siguiente de solicitado el servicio.

En ese sentido, considerando lo señalado precedentemente, y que la pretensión del recurrente estaría orientada a que la Entidad precise que el plazo de atención sea como mínimo un (1) día hábil después de haberse recibido los bienes; este Organismo Técnico Especializado ha decidido **ACOGER PARCIALMENTE** el presente cuestionamiento.

Por lo tanto, con ocasión de las Bases Integradas Definitivas, se implementarán las disposiciones siguientes:

- **Se adecuará** el acápite 5.7.2 del numeral 5.7 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases Integradas definitivas de la siguiente manera:

5.7.2. Plazo de la prestación

El plazo de ejecución estimado del servicio será de setecientos treinta (730) días calendario, contabilizados a partir del inicio del servicio comunicado vía carta.

Dicha comunicación (carta) debe contar con la confirmación de la recepción por parte del contratista.

⁵ Ver el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PRE.

Servicio (Sub ítem: Servicio Local 1)

Para el servicio terrestre Local, se realizarán las coordinaciones con el contratista, mediante correo electrónico.

El plazo de entrega será de un (01) día calendario, contabilizado a partir del día siguiente de notificado el correo electrónico de la Coordinación del Área de Servicios al Contratista.

Servicio terrestre (Sub ítem: Servicio Local 2)

Para el servicio terrestre Local, se realizarán las coordinaciones con el contratista, mediante correo electrónico.

El plazo de entrega será de un (01) día calendario, contabilizado a partir del día siguiente de notificado el correo electrónico de la Coordinación del Área de Servicios al Contratista.

(...)

Finalmente, cabe precisar que, de conformidad con el artículo 9 de la Ley, los funcionarios y servidores que intervienen en el proceso de contratación encargados de elaborar el requerimiento, indagación de mercado, **el pliego absolutorio y el informe técnico, así como la atención de los pedidos de información requeridos**, en virtud a la emisión del presente pronunciamiento, con independencia del régimen jurídico que los vincule a la Entidad, son responsables de la información que obra en los actuados para la adecuada realización de la contratación.

3. ASPECTOS REVISADOS DE OFICIO

Si bien el procesamiento de la solicitud de pronunciamiento, por norma, versa sobre los supuestos cuestionamientos derivados de la absolución de consultas y/u observaciones, y no representa la convalidación de ningún extremo de las Bases, este Organismo Técnico Especializado ha visto por conveniente hacer indicaciones puntuales a partir de la revisión de oficio, según el siguiente detalle:

3.1 Respecto a la forma de pago:

De la revisión del Capítulo II y III de las Bases, específicamente de los numeral 2.5 y 7.9, respectivamente, se advierte que la Entidad no ha consignado información congruente sobre la forma de pago.

En ese sentido, con ocasión a la integración de Bases definitivas, se implementará la siguiente disposición:

- **Se uniformizará** la información señalada en el numeral 2.5 del Capítulo II de las Bases Integradas Definitivas.

Forma de pago

La Entidad realizará el pago de la contraprestación pactada a favor del contratista en pagos parciales mensuales.

Para efectos del pago de cada contraprestación mensual ejecutada, el Poder Judicial debe contar con la siguiente información:

- a) Informe del funcionario responsable de la Coordinación de servicios emitiendo la conformidad de la prestación efectuada.
- b) Comprobante de pago.
- c) Reporte de los servicios efectivamente brindados.

Los documentos señalados en el literal b) y c) deben ser presentados por el contratista (en físico) en Mesa de Partes, sito en Av. Nicolás de Piérola 745 – Cercado de Lima, o Mesa de Partes Virtual (MPV) <https://sgd.pj.gob.pe/mpea/inicio>

De presentarse observaciones a la facturación, la Coordinación de servicios comunicará al Contratista, para que en un plazo no menor a dos (2) días ni mayor a ocho (8) días calendario, subsane todas las observaciones. Pasada dicha fecha, el cómputo para pago de factura correrá, tomándose como fecha de inicio de gestiones de pago, la fecha de subsanación de las observaciones.

Para tal efecto, el responsable de otorgar la conformidad de la prestación deberá hacerlo en un plazo que no excederá de siete (7) días de producida la recepción de la documentación.

El Poder Judicial efectuará el pago dentro de los diez (10) días calendario siguientes de otorgada la conformidad del servicio, siempre que se verifiquen las condiciones establecidas en el contrato para ello.

Los pagos que el Poder Judicial deba realizar al Contratista se efectuarán mediante abono directo en su respectiva cuenta bancaria, según lo establecido en el artículo 26 de la Directiva de Tesorería N° 001-2007-EF/77.15.

Cabe precisar que, **deberá dejarse sin efecto** toda disposición de las Bases o del Pliego Absolutorio que se oponga a lo establecido en la presente disposición.

3.2 Respecto a los seguros aplicables

De la revisión del numeral 7.16 “Documentos por presentar para el inicio del servicio” se advierte que se está solicitando para el inicio del servicio el “Endoso original de la Póliza de Seguro de transporte de carga por \$300,000.00 (trescientos mil dólares americanos) a favor del PODER JUDICIAL”; sin embargo, en el numeral 5.6 del Capítulo III de las Bases, se aprecia que la Entidad señala que el adjudicatario deberá entregar dicha documentación, lo cual sería incongruente.

En ese sentido, con ocasión a la integración de Bases definitivas, se implementará la siguiente disposición:

- **Se adecuará** el numeral 5.6 del Capítulo III de las Bases Integradas Definitivas, conforme lo siguiente:

5.6 SEGUROS APLICABLES

El adjudicatario, para **el inicio del servicio** ~~la firma del contrato~~, deberá entregar al Poder Judicial una póliza de seguro de transporte de carga a nivel nacional cuya vigencia será, como mínimo, hasta la finalización del contrato (esta puede ser renovada de acuerdo con el período otorgado por la empresa aseguradora) por \$300,000.00 (trescientos mil dólares americanos). Copia de esta deberá ser entregada **para el inicio del servicio** ~~a la firma del contrato~~, y deberá contar con las siguientes coberturas:

Cabe precisar que, **deberá dejarse sin efecto** toda disposición de las Bases o del Pliego Absolutorio que se oponga a lo establecido en la presente disposición.

3.3 Respetto a la Duplicidad de los Requisitos de Calificación

De la revisión del acápite “Requisitos de calificación” del numeral 3.1 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases Integradas, se advierte que se ha consignado los requisitos de calificación, consignados en el numeral 3.2 “requisitos de calificación” del mismo capítulo.

Por lo tanto, a fin de evitar confusión en los proveedores, y considerando que el numeral 3.2 “requisitos de calificación” contiene la información según los lineamientos de las Bases estándar objeto de la presente convocatoria, se implementará la disposición siguiente:

- **Se suprimirá** el acápite “Requisitos de calificación” del numeral 3.1 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas.

Cabe precisar que, deberá dejarse sin efecto toda disposición de las Bases o del Pliego Absolutorio que se oponga a lo establecido en las presentes disposiciones.

3.4 Respetto al Requisito de Calificación “Habilitación”:

De la revisión del literal A del numeral 3.2 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases, se aprecia lo siguiente:

“REQUISITOS

- 1. Constancia o resolución de inscripción(vigente) en el Registro Nacional de Transporte de mercancías en general, otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o entidad competente.*
- 2. Municipalidad de Lima: Resolución que autoriza la prestación para las unidades propuestas (ordenanza N° 1682-MMUGTU). (05 unidades)*

ACREDITACIÓN

- Copia de la constancia o resolución de inscripción (vigente) en el Registro Nacional de Transporte de mercancías en general, otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o entidad competente*
- Copia de la autorización para prestar el servicio de transporte de carga de mercancías en Lima Metropolitana, emitido por la Municipalidad de Lima. 05 unidades.*

Nota: En caso que las unidades vehiculares no sean propias acreditar con copia de contrato de alquiler, arrendamiento financiero, etc.

Nota: En caso que las unidades vehiculares no sean propias acreditar con copia de contrato de alquiler, arrendamiento financiero, etc,”

Ahora bien, el requisito de capacidad legal (habilitación) debe solicitarse en contrataciones que tengan como objeto actividades o comercios regulados con alguna normativa especial, tales como el caso de la venta de productos médicos, servicios de seguridad y vigilancia privada, para los cuales es indispensable que **los postores** cuenten con autorización expresa a fin de vender los productos o prestar el servicio. No obstante, bajo esta premisa un título habilitante del “postor” implica que este sea capaz de realizar directamente la actividad comercial o el servicio en atención a una autorización emitida por los entes que regulan la actividad en cuestión.

De lo expuesto, se desprende que si bien las autorizaciones de transporte de carga o mercancía del Ministerio de Transporte y Comunicaciones o Municipalidad Metropolitana de Lima tienen por objeto que **los vehículos** se encuentren habilitados para el desarrollo de la prestación, lo cual no es congruente con los lineamientos establecidos en las Bases Estándar aplicables a la presente convocatoria.

En ese sentido, considerando lo anteriormente, con ocasión de la integración definitiva de las bases, se implementará la siguiente disposición:

- **Se suprimirá** el literal A “Capacidad legal” –Habilitación–, correspondiente al numeral 3.2 “Requisitos de Calificación” del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases Integradas Definitivas.
- **Se incluirá** en el numeral 2.3 del Capítulo II de las Bases integradas definitivas: “i) Copia de la constancia o resolución de inscripción (vigente) en el Registro Nacional de Transporte de mercancías en general, otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o entidad competente y ii) Copia de la autorización para prestar el servicio de transporte de carga de mercancías en Lima Metropolitana, emitido por la Municipalidad de Lima, 05 unidades. Nota: En caso que las unidades vehiculares no sean propias acreditar con copia de contrato de alquiler, arrendamiento financiero, etc.”

Cabe precisar que, **deberá dejarse sin efecto** toda disposición de las Bases o del Pliego Absolutorio que se oponga a lo establecido en la presente disposición.

4. CONCLUSIONES

En virtud de lo expuesto, este Organismo Técnico Especializado ha dispuesto:

- 4.1** Se procederá a la integración definitiva de las Bases a través del SEACE, en atención a lo establecido en el artículo 72 del Reglamento.
- 4.2** Es preciso indicar que contra el pronunciamiento emitido por el OSCE no cabe interposición de recurso administrativo alguno, siendo de obligatorio cumplimiento para la Entidad y los proveedores que participan en el procedimiento de selección.

Adicionalmente, cabe señalar que, las disposiciones vertidas en el pliego absolutorio que generen aclaraciones, modificaciones o precisiones, priman

sobre los aspectos relacionados con las Bases integradas, salvo aquellos que fueron materia del presente pronunciamiento.

- 4.3** Una vez emitido el pronunciamiento y registrada la integración de Bases Definitiva por el OSCE, corresponderá al comité de selección **modificar** en el cronograma del procedimiento, las fechas del registro de participantes, presentación de ofertas y otorgamiento de la buena pro, teniendo en cuenta que, entre la integración de Bases y la presentación de propuestas no podrá mediar menos de siete (7) días hábiles, computados a partir del día siguiente de la publicación de las Bases integradas en el SEACE, conforme a lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento.
- 4.4** Finalmente, se recuerda al Titular de la Entidad que el presente pronunciamiento no convalida extremo alguno del procedimiento de selección.

Jesús María, 03 de abril de 2024.

Elaborado por: Dani Silva Pastor.