

Proceso Arbitral seguido entre la empresa Traffic Engineering & Control Corporation S.A. y la Municipalidad de San Isidro (Contrato N° 029, derivado de la Adjudicación de Menor Cuantía N° 018-2010-CE/MSI-Primera Convocatoria - "Adquisición de 37 controladores de tránsito").

**NOTIFICACIÓN N° 066-2011**

---

Destinatario: **MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO**  
Dirección: Calle Augusto Tamayo N° 180, San Isidro  
Atención: Procuraduría Pública

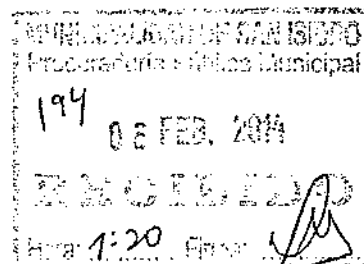
---

Por medio de la presente cumplimos con notificarles la Resolución N° 39 expedida por el Árbitro Único, doctor Sergio Salinas Rivas, encargado de resolver el proceso de la referencia y que corresponde al Laudo Arbitral de Derecho de fecha 03 de febrero de 2014, para cuyo efecto se adjunta un ejemplar original de la misma (52 folios).

Lo que notificamos a ustedes de acuerdo de ley.

Lima, 04 de febrero de 2014.

  
Juan José Pérez-Rosas-Poñs  
Secretario Ad-Hoc



*Recibido  
J. P. R.  
07/02/14  
09:20m*

Arbitraje de Derecho seguido entre

TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. (TEC)  
(DEMANDANTE)

Y

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (MSI)  
(DEMANDADO)

LAUDO

ÁRBITRO ÚNICO  
SERGIO SALINAS RIVAS

Secretario Arbitral  
JUAN JOSÉ PÉREZ-ROSAS PONS

Fecha de emisión: 03 de febrero de 2014

*En representación del Demandante*  
Sr. Manuel Bernabé Gregorio Rivarola  
Dra. Grettel Olivos Lieveyns

*En representación del Demandado*  
Dra. Perú Luzmérica Inga Zapata  
Dr. Elmer Reyes Velasquez

**RESOLUCIÓN N° 39**

Lima, 03 de febrero de 2014

**i. VISTOS:**

**1. EXISTENCIA DE CONVENIO ARBITRAL.**

1. El Convenio Arbitral se encuentra previsto en la Cláusula Décimo Octava del Contrato N° 029 derivado de la Adjudicación de Menor Cuantía N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA "Adquisición de 37 Controladores de Tránsito" de fecha 07 de abril de 2010, que dispone lo siguiente:

*"CLAUSULA DÉCIMO OCTAVA: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS: Cualquiera de las partes tiene el derecho a iniciar el arbitraje administrativo a fin de resolver las controversias que se presenten durante la etapa de ejecución contractual dentro del plazo de caducidad previsto en los artículos 1449, 1709, 1759 y 1779 del Reglamento o, en su defecto, en el artículo 52° de la Ley.*

*Facultativamente, cualquiera de las partes podrá someter a conciliación la referida controversia, sin perjuicio de recurrir al arbitraje en caso no se llegue a un acuerdo entre ambas, según lo señalado en el artículo 214º del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado.*

*El Laudo arbitral emitido es definitivo e inapelable, tiene el valor de cosa juzgada y se ejecuta como una sentencia."*

**2. ANTECEDENTES AL PRESENTE ARBITRAJE**

2. La empresa **TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION** (en adelante "TEC") y la **MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO** (en adelante "MSI"), con fecha 07 de abril de 2010, suscribieron el Contrato en razón de que el primero había obtenido la Buena Pro del Proceso de Selección Adjudicación de Menor Cuantía N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA "Adquisición de 37 Controladores de Tránsito". El monto

**ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").**

contractual ascendía a S/ 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), incluido el IGV.

3. En la Cláusula Décimo Séptima del Contrato se pactó que en lo no previsto en el citado Contrato o en la Ley de Contrataciones del Estado (Decreto Legislativo N° 1017) y su Reglamento (Decreto Supremo N° 184-2010-EF), serían de aplicación las disposiciones pertinentes del Código Civil vigente y demás normas concordantes, supletoriamente.

**3. DESARROLLO DEL PRESENTE ARBITRAJE**

**3.1. Designación del Árbitro Único**

4. Surgida la controversia y al no existir acuerdo entre las partes, el Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE) designó como Árbitro Único al doctor Sergio Salinas Rivas.

**3.2. Desarrollo del Proceso Arbitral**

5. Con fecha 14 de marzo de 2011, se procedió con la instalación del Árbitro Único. El Acta fue notificada a ambas partes con fecha 14 de marzo de 2011.

6. Mediante Resolución N° 03 de fecha 09 de mayo de 2011, se declaró abierto el proceso arbitral, y se le otorgó a TEC un plazo de diez (10) días hábiles a fin de que presente su escrito de demanda. Dicha Resolución fue notificada a TEC con fecha 13 de mayo de 2011, según cargo de recepción que obra en el expediente.

7. TEC presentó su demanda arbitral, de conformidad con lo dispuesto en el Acta de instalación del Árbitro Único y en la Resolución N° 03 de fecha 09 de mayo de 2011.

8. Mediante Resolución N° 04 de fecha 31 de mayo de 2011, se procedió a correr traslado de la demanda presentada por TEC a la MSI, otorgándole un plazo de diez

**ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").**

(10) días a fin de que exprese lo conveniente a su derecho. Dicha Resolución fue notificada a la MSI con fecha 06 de junio de 2011, según cargo de recepción que obra en el expediente.

9. La MSI procedió a contestar la demanda, dentro del plazo establecido en la Resolución N° 04 de fecha 31 de mayo de 2011.

10. Mediante Resolución N° 06 de fecha 07 de julio de 2011 se tuvo por contestada la demanda y se citó a las partes a la Audiencia de Conciliación y Determinación de Puntos Controvertidos que se realizaría el 21 de julio de 2011.

11. Mediante Resolución N° 07 de fecha 19 de julio de 2011 se dejó sin efecto la citación a la Audiencia de Conciliación y Determinación de Puntos Controvertidos, reprogramándose la misma para el 11 de agosto de 2011.

3.3. Demanda arbitral

12. TEC presentó su escrito de demanda arbitral formulando las siguientes pretensiones:

a) PRIMERA PRETENSión PRINCIPAL AUTÓNOMA.- Que, se declare inválida la resolución del contrato N° 29, efectuada por la Municipalidad con fecha 09 de julio del 2010 mediante Resolución de Gerencia Municipal N° 620-2010, pues TEC ha cumplido su obligación contractual consistente en suministrar 37 controladores de tránsito a la MSI, y que, por lo tanto, se declare que el contrato se encuentra plenamente vigente;

b) PRIMERA PRETENSión ACCESORIA A LA PRIMERA PRETENSión PRINCIPAL AUTÓNOMA.- Que, siendo que el contrato se encuentra plenamente vigente en tanto TEC ha cumplido su obligación contractual, se ordene a la MSI que cumpla con su obligación de recibir los bienes y pagar de manera inmediata el precio de los mismos a TEC, monto que asciende a la suma de S/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses legales que se generen hasta la fecha efectiva de pago;

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

c) SEGUNDA PRETENSión ACCESORIA A LA PRIMERA PRETENSión PRINCIPAL AUTÓNOMA.- Que, se declare que las Cartas Fianzas N° 010178910-003 y 010178917-003 del Scotiabank por la suma de S/. 35,245.00 (Treinta y Cinco Mil Doscientos Cuarenta y Cinco y 00/100 Nuevos Soles) y S/. 59,328.50 (Cincuenta y Nueve Mil Trescientos Veintiocho y 50/100 Nuevos Soles), respectivamente, otorgadas por TEC a la MSI como garantía de fiel cumplimiento del contrato y como garantía por el monto diferencial de la propuesta, respectivamente, no deben ser ejecutadas por la MSI y consecuentemente se ordene sean devueltas a nuestra parte;

d) SEGUNDA PRETENSión PRINCIPAL AUTÓNOMA.- Que se ordene a la MSI que indemnice a TEC por los daños y perjuicios ocasionados a título de daño emergente, lucro cesante y daño a la persona jurídica, como consecuencia de la inválida resolución de contrato efectuada mediante Resolución de Gerencia Municipal N° 620-2010. Dicha Indemnización deberá ascender a la suma de S/. 403,679.00 (Cuatrocientos Tres Mil Seiscientos Setenta y Nueve y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses legales que se generen hasta la fecha efectiva de pago;

e) TERCER PRETENSión AUTÓNOMA.- Que, la Municipalidad asuma el pago de las costas y costos inherentes al presente proceso arbitral, tales como los honorarios profesionales del abogado de TEC encargado del seguimiento y asesoramiento del presente proceso, los honorarios profesionales de usted señor árbitro y del secretario arbitral, así como los demás gastos del proceso, más los intereses legales que se generen hasta la fecha efectiva del pago.

3.4. Admisión de la demanda arbitral

13. Mediante Resolución N° 04 de fecha 31 de mayo de 2011, se procedió a correr traslado de la demanda presentada por TEC a la MSI, otorgándole un plazo de diez (10) días a fin de que exprese lo conveniente a su derecho. Dicha Resolución fue notificada a la MSI con fecha 06 de junio de 2011.

3.5. Contestación a la demanda

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

14. La MSI procedió a contestar la demanda, y mediante Resolución N° 06 de fecha 07 de julio de 2011 se tuvo por contestada la demanda y se citó a las partes a la Audiencia de Conciliación y Determinación de Puntos Controvertidos

### 3.6. Audiencia de Conciliación y Fijación de Puntos Controvertidos

15. Con fecha 11 de agosto de 2011, se llevó a cabo la Audiencia de Conciliación y Determinación de Puntos Controvertidos. El Árbitro Único inició el diálogo entre las partes a fin de propiciar un acuerdo conciliatorio, sin embargo éstas expresaron que de momento resultaba imposible arribar a una conciliación, la misma que podría darse en cualquier estado del proceso.

16. Acto seguido, el Árbitro Único procedió a fijar como puntos controvertidos los siguientes:

#### De la Demanda y Contestación

- a) Determinar, si procede declarar la invalidez de la resolución del contrato N° 29 suscrito con fecha 07 de abril de 2010, efectuada mediante Resolución de Gerencia Municipal N° 620-2010, para cuyo efecto deberá determinarse de manera previa si la demandante cumplió con sus obligaciones contractuales;
- b) Determinar, en caso se declare fundado el punto controvertido precedente, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro que cumpla con recibir los bienes objeto de controversia y, como consecuencia de ello, que pague la suma de S/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses legales que se devenguen hasta la fecha efectiva de pago;
- c) Determinar, en caso se declare fundado el punto controvertido a) precedente, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro la no ejecución de las cartas fianza de fiel cumplimiento y por el monto diferencial de la propuesta;
- d) Determinar, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro que cumpla con pagar a la orden de la empresa demandante la suma de S/. 403,679.00 (Cuatrocientos Tres Mil Seiscientos Setenta y Nueve y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses que se devenguen hasta la fecha efectiva de pago, por concepto de daño emergente, lucro cesante y daño a la persona jurídica;

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI A SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

#### Punto Controvertido en común

e) Determinar a quién y en qué proporción corresponde asumir los gastos irrogados en el presente proceso arbitral;

17. En dicha Audiencia, el Árbitro Único dejó claramente establecido que se reservaba el derecho de analizar los puntos controvertidos no necesariamente en el orden en el que habrían sido señalados en el Acta. Asimismo, podría omitir el análisis de algún punto controvertido si ello careciera de objeto en razón de que con el análisis realizado hasta ese momento ya no fuere necesario a discreción del Árbitro. Del mismo modo, los puntos controvertidos podrían ser ajustados o reformulados por el Árbitro si ello resultara, a su juicio, más conveniente para resolver las pretensiones planteadas por las partes, sin que el orden empleado o el ajuste, omisión o interpretación genere nulidad de ningún tipo, sin excederse de la materia sometida a este arbitraje.

18. Seguidamente, se admitieron los medios probatorios:

#### Respecto de los medios probatorios ofrecidos por la demandante:

Se admiten los medios probatorios documentales ofrecidos por la TEC en su escrito de demanda y signados con los numerales del 1 al 29 inclusive, contenidos en el numeral V denominado "Medios Probatorios".

#### Respecto de los ofrecidos por la demandada:

Se admiten todos los medios probatorios ofrecidos por la MSI en su escrito de contestación a la demanda, signados con los numerales del 4.1 al 4.27 inclusive, contenidos en el ítem N° IV denominado "Medios Probatorios y Anexos".

19. Finalmente, en la citada diligencia, se procedió a citar a las partes a la Audiencia de Sustentación de Posición que se llevaría a cabo el 25 de agosto de 2011.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI A SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

- 20. Mediante Resoluciones N° 08 y N° 09 se dejaron sin efecto las citaciones a la Audiencia de Sustentación de Posiciones, reprogramándose la misma para el día 22 de setiembre de 2011.
- 21. Con fecha 22 de setiembre de 2011, se llevó a cabo, con la presencia de ambas partes, la Audiencia de Sustentación de Posiciones.
- 22. En dicha diligencia, se dispuso la realización de una pericia técnica. Para dicho efecto, con la anuencia de ambas partes, se fijaron las siguientes reglas para la designación del perito:
 

*"el Árbitro Único dispone la realización de una pericia técnica, para lo cual otorga a las partes un plazo de cinco (5) días hábiles, contado a partir del día siguiente de realizada la presente diligencia, a fin de que precisen el contenido y alcances de la misma.*

*Del mismo modo, se otorga similar plazo a las partes, a fin de que cada una de ellas presente una relación de cinco (5) ingenieros, con la finalidad de poder elegir al profesional que se encargará de elaborar la citada pericia, precisándose que:*

  - (i) Los nombres a ser propuestos, deberán ser acompañados con sus respectivas hojas de vida;
  - (ii) De existir alguna concordancia entre los profesionales propuestos, será a éste a quien se designará perito para el presente caso;
  - (iii) En caso no exista concordancia entre las propuestas elaboradas por las partes, la designación del perito será de cargo exclusivo del Árbitro Único, pudiendo éste designar a cualquiera de los profesionales propuestos por las partes, si considerara que tal persona es la idónea para desempeñar dicho cargo;
  - (iv) En el supuesto que transcurra este plazo, sin que ninguna de las partes o alguna de ellas presente su propuesta, el Árbitro Único procederá a designar al perito atendiendo a sus propios criterios, frente a lo cual no cabrá oposición alguna de las partes.
  - (v) De otro lado, previa a la decisión del Árbitro sobre la elección del perito, se correrá traslado recíproco entre las partes de las propuestas presentadas por éstas, para que cada una de ellas tenga la posibilidad de oponerse a cualquier nombre propuesto, lo que sólo deberá suceder por motivos netamente objetivos y acreditables, de ser el caso;
  - (vi) Una vez se defina la identidad del perito, el Árbitro Único vía Resolución y por conducto regular, comunicará a las partes su decisión, así como hará de su conocimiento el trámite que seguirá la actuación de la pericia y el tiempo de duración de la misma;
  - (vii) Sin perjuicio de lo señalado, las partes pueden ponerse de acuerdo, dentro del plazo otorgado, respecto a la designación del perito correspondiente.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

- 23. Las partes cumplieron con el requerimiento dentro del plazo otorgado, por lo que, mediante Resolución N° 13 de fecha 26 de octubre de 2011, se tuvo por cumplido el mandato y se corrió traslado recíproco entre las partes de los correspondientes escritos.
- 24. Ambas partes se opusieron a los peritos propuestos por la contraria; en tal sentido, mediante Resolución N° 16 de fecha 29 de noviembre de 2013, se corrió traslado recíproco de las citadas oposiciones.
- 25. Mediante Resolución N° 17 de fecha 17 de febrero de 2012, proveyendo los escritos y oposiciones de ambas partes se resolvió las oposiciones, se fijaron los términos de la pericia y se designó como perito al señor Jesús Rodolfo Gujía Benavides, otorgándole el plazo de cinco (5) días a fin de que acepte la misma, fije sus honorarios y establezca un plazo de duración para emitir el dictamen solicitado. Asimismo, en dicha resolución se fijaron los términos de la pericia que se indican a continuación, tomando en cuenta las observaciones de la MSI materia de la controversia:
  - 1. Determinar si las ocho (8) observaciones formuladas por la Municipalidad Distrital de San Isidro (MSI) mediante el Informe N° 06-2010/OEQCB a los controladores entregados por la empresa Traffic Engineering Control Corporation S.A. se encuentran debidamente justificados de acuerdo a los requisitos técnicos mínimos y a las especificaciones establecidas en las bases y en la propuesta técnica. Para determinar este punto, el perito se deberá pronunciar específicamente sobre las siguientes preguntas:
    - A) En relación a la Primera Observación:
      - a. ¿Los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases exigen que los controladores de tránsito materia de la presente observación cuenten con un puerto de comunicación Ethernet 10/100Mb?
      - b. ¿Los controladores de tránsito SBC 247/6 y SBC 400 para operar en red y en monitoreo remoto pueden usar un puerto de comunicaciones Ethernet 10/100 Mb?
      - c. De ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior:
        - i. En relación con la presente observación ¿La Propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

ii. En relación con la presente observación ¿Los controladores SBC 247/6 y SBC 400 entregados por TEC cumplen con lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

B) En relación a la Segunda Observación:

a) ¿Los modelos de controladores solicitados por la MSI, de acuerdo con los requerimientos técnicos y las bases, cuentan con display y teclado alfanumérico?

b) De ser afirmativa la respuesta anterior:

i. En relación con la presente observación ¿La propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?

ii. En relación con la presente observación ¿Los controladores SBC 2400 entregados por TEC cumplen con lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

C) En relación a la Tercera Observación:

a) ¿Los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases exigen que los controladores de tránsito materia de la presente observación cuenten con monitoreo de lámparas verdes conflictivas?

b) ¿El monitoreo de lámparas verde conflictivos solicitado por la MSI es incompatible con los tipos de semáforos led's que tiene ésta?

c) De ser negativa la respuesta anterior:

i. En relación con la presente observación ¿La Propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?

ii. En relación con la presente observación ¿Los equipos entregados por TEC se ajustan a lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

D) En relación a la Cuarta Observación:

a) ¿Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases exigen que los controladores materia de la presente observación cuenten con interfaces para detectores de vehículos de emergencia?

b) En caso la respuesta sea afirmativa a la pregunta anterior ¿De los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases se podía determinar los tipos de interfaces que debían instalarse en los controladores materia de la presente observación?

c) En caso la respuesta a la pregunta anterior sea afirmativa:

i. ¿La Propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las Bases?

ii. ¿Los equipos entregados por TEC se ajustan a lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

E) En relación a la Quinta Observación:

a) Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases exigen que los controladores materia de la presente observación funcionen, de manera inalámbrica, sincronizadamente?

b) En caso la respuesta a la pregunta anterior sea afirmativa, ¿Los controladores SBC 247/6 y SBC 2400 entregados por TEC pueden funcionar, de manera inalámbrica, sincronizadamente?

F) En relación a la Sexta Observación:

a) Los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases exigen que los controladores materia de la presente observación cuenten con un Switch Autoreset?

b) En caso la respuesta sea afirmativa en la pregunta anterior ¿La Propuesta Técnica cumple con lo solicitado por los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases? En particular, ¿EL Switch Stop Time con que cuentan los controladores SBC 2400 ofertado por TEC cumple lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?

c) ¿Los controladores SBC 2400 cumple con lo que se ofreció en la Propuesta Técnica?

G) En relación a la Séptima Observación:

a) Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases exigen contar con un Software de Libre Configuración y Programación?

b) En caso la respuesta anterior sea afirmativa:

i. ¿El Software de Libre Configuración y Programación de los controladores SBC 247/6 e Intelight 2070L entregados por TEC viene incluido de fábrica en la memoria de los controladores?

ii. En relación con la observación planteada ¿La Propuesta Técnica cumple con lo solicitado por los requerimientos técnicos y las bases?

iii. En relación con la observación planteada ¿Los equipos entregados por TEC cumplen con lo ofrecido en la propuesta técnica?

H) En relación a la Octava Observación:

a) Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases, exigen que los controladores materia de la presente observación operen con la opción de semáforos a led?

b) En caso ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior:

i. En relación con la presente observación ¿La Propuesta Técnica cumple con lo solicitado por los requerimientos técnicos y las bases?

ii. En relación con la presente observación ¿Los controladores Intelight 2070L entregados por TEC no operan con la opción de semáforos a LED?

2. En caso se determine que alguna o algunas de las observaciones formuladas en el Informe N° 06-2010/OEQBC o los controladores entregados por TEC se encuentran debidamente justificadas de acuerdo a los requisitos técnicos mínimos y a las especificaciones establecidas en las bases y en la propuesta técnica, se deberá proceder a determinar la magnitud de dicho o dichos incumplimientos en relación con las obligaciones asumidas por TEC mediante el Contrato N° 29. Para determinar lo anterior, el perito se deberá pronunciar sobre los siguientes preguntas, según corresponda:

- A) En relación a la Primera Observación, si los controladores de tránsito materia de esta observación pueden usar para comunicarse entre ellos un puerto de comunicación Ethernet 10/100 MB. ¿Existen diferencias sustancial entre usar dicho sistema y usar un conector RS-232 y RS-485?
- B) En relación a la Segunda Observación, en caso los controladores solicitados por la MSI cuentan con display y teclado alfanumérico ¿existen diferencias sustanciales entre usar dichos equipos y usar la notebook con el software de programación ofrecido por TEC?
- C) En relación a la Tercera Observación, en caso el monitoreo de lámparas verde conflictivos no sea incompatible con los tipos de semáforos que tiene la MSI en las intersecciones donde debían ser instalados los controladores ¿El no contar con dicho sistema afecta sustancialmente el funcionamiento o uso de los controladores?
- D) En relación con la Cuarta Observación, en caso de que si hubiera podido determinar los tipos de interfaces que debían ser instalados en los controladores materia de esta observación, ¿existe alguna consecuencia sustancial para el funcionamiento o uso de éstos no contar con dichos equipos?
- E) En relación con la Quinta Observación, en caso los controladores SBC 247/6 y SBC 2400 entregados por TEC no puedan funcionar, de manera inalámbrica, sincronizadamente ¿Esto afecta sustancialmente su capacidad de funcionamiento o uso?
- F) En relación con la Sexta Observación:
  - a) En caso las bases exijan que los controladores materia de la presente observación cuenten con un Switch Autoreset, ¿El Switch Autoreset difiere sustancialmente de un Switch Stop Time?
  - b) En caso la respuesta sea afirmativa para la anterior pregunta ¿Esto afecta sustancialmente el correcto funcionamiento y uso de los controladores SBC 2400?
- G) En relación con la Séptima Observación, en caso los controladores SBC 247/6 e Interlight 2070L entregados por TEC cuenten con un Software de Libre Configuración y Programación diferente al solicitado en los requerimientos

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

técnicos y especificaciones de las bases o en la Propuesta Técnica ¿Esto afecta sustancialmente su correcto funcionamiento o uso?

- H) En relación con la Octava Observación, en caso los controladores Interlight 2070L entregados por TEC no operen con la opción de semáforos a led's ¿Esto genera una consecuencia fundamental para el correcto funcionamiento o uso de éstos?
- 26. Mediante Carta N° 001-2012/TEC-MSI de fecha 01 de marzo de 2012, se comunicó al señor Jesús Rodolfo Gujja Benavides su designación como perito.
- 27. La MSI con fecha 08 de marzo de 2012, solicitó la nulidad de la Resolución N° 17-de fecha 17 de febrero de 2012, en la medida que existiría un supuesto vínculo laboral entre el perito y TEC.
- 28. Con fecha 09 de marzo de 2012, el perito designado, señor Jesús Rodolfo Gujja Benavides, aceptó la designación como perito.
- 29. Mediante Resolución N° 19 de fecha 17 de abril de 2012, se dejó sin efecto la designación como perito del señor Jesús Rodolfo Gujja Benavides, por los fundamentos que en ella se expresan.
- 30. Con fecha 03 de mayo de 2012 se llevó a cabo la Audiencia Especial cuyo objetivo fue otorgar a las partes un plazo de quince (15) días para que presenten una lista de personas que cuenten con la experiencia debida para la elección del perito.
- 31. Las partes cumplieron con presentar su propuesta de peritos por lo que mediante Resolución N° 20 de fecha 12 de junio de 2012 se corrió traslado de las respectivas propuestas a la correspondiente parte contraria.
- 32. Ambas partes se opusieron a las personas propuestas por la respectiva parte contraria. Mediante Resolución N° 21 de fecha 13 de agosto de 2012 se corrió traslado de las citadas oposiciones.
- 33. Mediante Resolución N° 22 de fecha 28 de setiembre de 2012 y, a fin de que no existieran cuestionamientos en relación a la pericia a elaborar, se decidió designar a

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").



dos (2) profesionales, uno propuesto por cada una de las partes, para que desarrollen una pericia conjunta.

34. Mediante Cartas N° 002-2012/TEC-MS y N° 003-2012/TEC-MS de fechas, ambas, 03 de octubre de 2012, se comunicó a los señores Luis Enrique Bendezú Velarde y Albert Reig Bellido su respectiva designación como perito. Ninguno de los profesionales aceptó el encargo.

35. TEC mediante escrito de fecha 10 de octubre de 2012, solicitó la reconsideración de la Resolución N° 22 de fecha 28 de setiembre de 2012. Dicha reconsideración fue puesta en conocimiento de la MSI mediante Resolución N° 24 de fecha 17 de octubre de 2012, y dicha Entidad absolvió el traslado solicitando que se declare infundada la reconsideración, mediante escrito de fecha 26 de octubre de 2012.

36. Mediante escrito de fecha 18 de febrero de 2013, en relación a la reconsideración formulada, TEC solicitó el uso de la palabra.

37. Mediante Resolución N° 26 de fecha 05 de abril de 2013, se citó a las partes a la Audiencia Extraordinaria a llevarse a cabo el 18 de abril de 2013.

38. Con fecha 18 de abril de 2013 se llevó a cabo la Audiencia Extraordinaria. En dicha diligencia se estableció lo siguiente:

TEC propuso como perito al señor Thomas Laub. Ante ello, el Árbitro Único otorgó a la MSI un plazo de siete (7) días hábiles, a partir de la recepción del Curriculum Vitae correspondiente, a fin de que exprese lo conveniente a su derecho.

39. Mediante Resolución N° 27 de fecha 23 de abril de 2013, se puso en conocimiento de la MSI el Curriculum Vitae del señor Thomas Laub.

40. Mediante escrito presentado por la MSI con fecha 06 de mayo de 2013, señaló que el señor Thomas Laub reunía las condiciones para realizar la pericia correspondiente.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

41. Siendo ello así, no existiendo oposición por parte de la MSI, mediante Resolución N° 28 de fecha 15 de mayo de 2013, se designó como perito al señor Thomas Laub.

42. Mediante Carta N° 001-2013/TEC-MS de fecha 15 de mayo de 2013, se cumplió con poner en conocimiento del señor Thomas Laub su respectiva designación, quien, mediante Carta de fecha 20 de mayo de 2013, aceptó el encargo.

43. Mediante Resolución N° 29 de fecha 21 de mayo de 2013 se tuvo por aceptada la designación al cargo de árbitro por parte del señor Thomas Laub, se fijaron sus honorarios y se establecieron los alcances de la pericia, conforme a lo fijado en la resolución 17.

44. Con fecha 19 de julio de 2013, el señor Thomas Laub presentó el dictamen pericial encomendado, el mismo que fue puesto en conocimiento de las partes mediante Resolución N° 32 de fecha 31 de julio de 2013.

45. TEC manifestó su conformidad con la pericia encomendada, mientras que la MSI observó la misma.

46. Mediante Resolución N° 34 de fecha 22 de agosto de 2013, se puso en conocimiento del perito y de TEC las observaciones formuladas por la MSI. Tanto el perito como TEC absolvieron las observaciones.

47. Mediante Resolución N° 35 de fecha 16 de setiembre de 2013, se citó a las partes y al perito a la Audiencia de Sustentación del Informe Pericial que se llevó a cabo el día 27 de setiembre de 2013.

48. En dicha Audiencia se declaró concluida la etapa probatoria y se otorgó a las partes un plazo de cinco (5) días, a fin de que presenten sus alegatos escritos.

49. Ambas partes cumplieron con presentar sus respectivos alegatos escritos por lo que, mediante Resolución N° 36 de fecha 11 de octubre de 2013 se citó a las partes a la Audiencia de Informes Orales.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

3.7. Informes Orales

50. Con fecha 28 de noviembre de 2013, se llevó a cabo la Audiencia de Informes Orales.

3.8. Fijación del plazo para laudar

51. En la Audiencia de Informes Orales de fecha 28 de noviembre de 2013, una vez oídas ambas partes, el Arbitro Único procedió a fijar el plazo para laudar en treinta (30) días hábiles.

52. Mediante Resolución N° 38 de fecha 13 de enero de 2014 se prorrogó el plazo para laudar en quince (15) días adicionales, contado a partir del vencimiento del plazo inicialmente señalado.

II. DECISIONES DEL ARBITRO ÚNICO

4. CUESTIONES PRELIMINARES

53. El presente proceso arbitral se deriva del "CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO" suscrito con fecha 07 de abril de 2010, el mismo que en su cláusula décimo octava establece que cualquiera de las partes tiene derecho a iniciar el arbitraje administrativo para resolver los conflictos relacionados con la ejecución del contrato. El laudo arbitral emitido es definitivo e inapelable, tiene el valor de cosa juzgada y se ejecuta como una sentencia.

54. El Arbitro Unico hace constar que al momento de evaluar y resolver el presente caso tiene en cuenta la prelación normativa dispuesta en la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

55. Constituye un principio general de todo proceso el de la Carga de la Prueba, norma básica en materia de probanza recogida en nuestro ordenamiento jurídico en el artículo 196° del Código Procesal Civil, que establece literalmente lo siguiente:

"Artículo 196.- Carga de la prueba.-

Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos".

56. En esta línea, los medios probatorios deben tener por finalidad acreditar los hechos expuestos por las partes y producir certeza en el Juzgador respecto a los puntos controvertidos, de acuerdo a los principios generales de Necesidad de la Prueba, Originalidad de la Prueba, Pertinencia y Utilidad de la Prueba, entre otros, los mismos que se encuentran recogidos en el artículo 188° del Código Procesal Civil.

57. Por su parte, el artículo 43° del Decreto Legislativo N° 1071 que regula el Arbitraje, otorga a los Árbitros, de manera exclusiva, la facultad plena de determinar el valor de las pruebas.

58. Conforme a la demanda y su contestación, a las actuaciones arbitrales y a la Audiencia de Conciliación y Determinación de Puntos Controvertidos, se ha determinado la controversia y por tanto los temas que serán materia del Laudo. A tales efectos, el Arbitro Único a lo largo del arbitraje ha analizado la posición de la demandante y del demandado, sus alegaciones y las pruebas que han aportado al presente, incluyendo la elaboración de una pericia, solicitada de oficio, en la que el perito fue designado de común acuerdo por las partes.

59. Siendo ello así corresponde al Arbitro Único establecer la secuencia lógica del presente Laudo mediante la exposición ordenada de su criterio respecto a cada una de las pretensiones postuladas, atendiendo no solo a la argumentación propuesta

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

por las partes sino también analizando las pruebas ofrecidas y actuadas respecto a cada una de dichas pretensiones.

Debe tenerse en cuenta que el Arbitro Único evalúa las pruebas aportadas al proceso para determinar, en base a su valoración conjunta, las consecuencias que para las partes se deriven de haber probado o no sus respectivas alegaciones de acuerdo a derecho.

60. --El Arbitro Único considera, por tanto, que se debe pronunciar respecto a los Puntos Controvertidos en el orden en que han sido establecidos:

**De la Demanda y Contestación**

- a) Determinar, si procede declarar la invalidez de la resolución del contrato N° 29 suscrito con fecha 07 de abril de 2010, efectuada mediante Resolución de Gerencia Municipal N° 620-2010, para cuyo efecto deberá determinarse de manera previa si la demandante cumplió con sus obligaciones contractuales;
- b) Determinar, en caso se declare fundado el punto controvertido precedente, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro que cumpla con recibir los bienes objeto de controversia y, como consecuencia de ello, que pague la suma de S/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses legales que se devenguen hasta la fecha efectiva de pago;
- c) Determinar, en caso se declare fundado el punto controvertido a) precedente, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro la no ejecución de las cartas fianza de fiel cumplimiento y por el monto diferencial de la propuesta;
- d) Determinar, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro que cumpla con pagar a la orden de la empresa demandante la suma de S/. 403,679.00 (Cuatrocientos Tres Mil Seiscientos Setenta y Nueve y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses que se devenguen hasta la fecha efectiva de pago, por concepto de daño emergente, lucro cesante y daño a la persona jurídica;

**Punto Controvertido en común**

- e) Determinar a quién y en qué proporción corresponde asumir los gastos irrogados en el presente proceso arbitral;

**PRIMER PUNTO CONTROVERTIDO**

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

- a) Determinar, si procede declarar la invalidez de la resolución del contrato N° 29 suscrito con fecha 07 de abril de 2010, efectuada mediante Resolución de Gerencia Municipal N° 620-2010, para cuyo efecto deberá determinarse de manera previa si la demandante cumplió con sus obligaciones contractuales.

61. Para evaluar la validez o no de la resolución contractual efectuada por la MSI, debe determinarse, de manera previa, si existió o no incumplimiento por parte de TEC.

Para dicho efecto, debe tenerse presente que la controversia se centra en las observaciones formuladas por la MSI a los bienes entregados por TEC. Este Arbitro Único deja constancia, tal y como se puede apreciar del análisis del presente punto controvertido, que la discusión sometida a su resolución se centra, esencialmente, en un tema eminentemente técnico, vale decir, si los controladores de tránsito entregados por TEC cumplen o no con los requerimientos técnicos establecidos por la MSI en la respectiva licitación. En otras palabras, si los controladores cumplen con los requerimientos exigidos por la MSI, la resolución del contrato debe declararse inválida, y si no los cumplen debe declararse la validez de la resolución contractual cuestionada. En tal medida, y para efecto de coadyuvar con el árbitro para mejor resolver el conflicto surgido entre las partes, el Juzgador ha estimado necesaria la designación de un perito especialista en controladores de tránsito. En el presente caso, el perito, señor Thomas Laub, fue aceptado expresamente por ambas partes, señalando que el señor Thomas Laub reúne las condiciones para realizar la pericia correspondiente. Conviene tener presente, en este punto, la definición de perito contenida en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: entendido, experimentado, hábil, práctico en una ciencia o arte.

Es decir, ambas partes estuvieron de acuerdo con la designación del señor Thomas Laub como perito, afirmando que reúne las condiciones y, se entiende, la experiencia adecuada para desarrollar correctamente la pericia encargada.

<sup>1</sup> <http://www.rae.es>

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

62. A continuación se resumen las observaciones formuladas por la MSI:

Lo solicitado por la MSI en la licitación es lo siguiente:

CANTIDAD	CONCEPTO	MARCA/MODELO
21	Controladores de 05 grupos semafóricos o fases, ofrecimos y entregamos 06 grupo semafóricos - 12 fases	SBC 247/6
14	Controladores de 08 grupos semafóricos o fases, ofrecimos y entregamos 08 grupos semafóricos - 16 fases	ZWIESLER RESOURCES INC SBC-2400
2	Controladores de 12 grupos semafóricos o fases, ofrecimos y entregamos 12 grupos semafóricos - 16 fases	INTELIGHT 2070 L/336S

63. Las observaciones de la MSI, contenidas en el informe N° 06-2010/OEQCB de fecha 1 de julio de 2010, fueron las siguientes:

OBSERVACION N° 1: Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC-247/6 y SBC-2400, no disponen de Puerto de Comunicaciones Ethernet 10/100Mb.

OBSERVACION N° 2: Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC-2400 no cuentan con DISPLAY Y TECLADO ALFANUMÉRICO.

OBSERVACION N° 3: Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC-247/6 y SBC-2400 no tienen MONITOREO DE LAMPARAS VERDES CONFLICTICAS.

OBSERVACION N° 4: Se ha verificado que los controladores de tránsito INTELIGHT 2070L, no incluyen INTERFACES PARA DETECTORES DE VEHICULOS PUBLICOS DE EMERGENCIA.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

OBSERVACION N° 5: El proveedor no ha demostrado el funcionamiento sincronizado de los controladores 247/6 y SBC 2400, de manera inalámbrica.

OBSERVACION N° 6: Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC 2400, no cuentan con SWITCH AUTORESET.

OBSERVACION N° 7: Se ha verificado que el proveedor no ha entregado el SOFTWARE DE LIBRE CONFIGURACIÓN Y PROGRAMACIÓN de los controladores SBC 247/6 e INTELIGHT 2070L.

OBSERVACION N° 8: Se ha verificado que los controladores INTELIGHT 2070L NO OPERAN CON LA OPCION SEMAFOROS A LEDS.

64. Con respecto a las citadas observaciones, TEC ha sostenido lo siguiente:

OBSERVACION N° 1: Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC-247/6 y SBC-2400, No disponen de Puerto de Comunicaciones Ethernet 10/100Mb.

Respuesta: Efectivamente los controladores de tránsito (LOCALES) que se instalan en cada una de las intersecciones semaforizadas, es decir en la vía pública, no usan para comunicarse entre ellos el puerto de comunicaciones ETHERNET, -esta observación fue materia de varias consultas por parte de TEC- ya que este puerto es uno diseñado para redes de computo y/o informáticas y no para redes de semáforos. Los controladores de tránsito no son computadores, por ello usan el conector RS-232 para conectarse con otros controladores de tránsito, para integrar una red de semáforos. Por ello y para demostrar que los controladores entregados son capaces de integrar una red, instalamos por el puerto de comunicaciones que viene originalmente de fabrica, y a nuestro costo, una RED sincronizando 6 controladores de tránsito modelo SBC-247/6 a lo largo de la avenida Camino Real, dejándola funcionando en "Ola Verde", pedido expreso del propio Alcalde de San Isidro, (el cual en ese momento -época electoral- era cuestionado por la prensa, porque dicha avenida ya no contaba con su característica "Ola Verde", que justamente TEC instala bajo la administración del anterior Alcalde Jorge Salmon, y que gracias a sus técnicos esa "Ola Verde" fue desactivada, por ellos mismos. Adjunto recorte del periódico.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

**OBSERVACION N° 2:** Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC-2400 no cuentan con DISPLAY Y TECLADO ALFANUMÉRICO.

**Respuesta:** Efectivamente el controlador de tránsito ofrecido y entregado en esta licitación y para este rubro, fue exactamente el mismo que fuera calificado por ellos mismos, con el máximo puntaje técnico -100 puntos- y era de conocimiento de los mismos funcionarios de la Municipalidad que este modelo de controlador no contaba con el display y teclado alfanumérico, sin embargo contaba con otras características que lo hacían superior a su propios requerimientos, por ejemplo 16 fases, cuando lo que solicitaban en las bases eran 8 fases, es decir el doble, entre otras prestaciones. Sin embargo en aras de mejorar y mantener una estrecha relación comercial y de apoyo técnico al sistema de semaforización del distrito, les propusimos la entrega y a nuestro costo de una computadora portátil tipo notebook, con un programa (software) que permitiera actualizar y/o modificar los tiempo de ciclo y fases, en la comodidad y seguridad de sus propias oficinas y/o en la vía pública. Es necesario profundizar mas en este tema y es que cada vez con mas frecuencia los fabricantes de controladores locales están dejando de instalar, es decir eliminando el uso de pantallas y teclados alfanuméricos, para evitar que manos extrañas modifiquen los programas y/o que los técnicos comentan errores en la programación de los controladores en la vía pública. Lo que hoy se viene usando es la modificación de los planes y programas a través de la red de semáforos, es decir, desde en una oficina, donde previamente se prueba, es decir se corra el nuevo programa en un simulador antes de ingresar en forma directa al controlador y así evitar errores en la programación que pueden causar accidentes de tránsito.

**OBSERVACION N° 3:** Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC-247/6 y SBC-2400 no tienen MONITOREO DE LAMPARAS VERDES CONFLICTIVAS.

**Respuesta:** Efectivamente los controladores entregados e instalados en las intersecciones indicadas en la licitación, no contaban con el Monitor de Lámparas Verdes Conflictivas y la razón es que en dichas intersecciones la propia Municipalidad había recientemente instalado semáforos de leds y el monitor de lámparas es incompatible con los semáforos de leds. Una lámpara de semáforo consume 100 vatios, mientras que un módulo de leds consume 10 vatios.

El monitor de lámparas verdes conflictivas necesita de un consumo superior a los 60 vatios para monitorear un conflicto, si este monitor solo recibe 10 vatios, presume que la lámpara ya se

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

quemó y por la seguridad de los conductores el controlador de tránsito pasa a funcionar en ámbar intermitente. Por ello al darnos cuenta que justamente las mismas intersecciones donde debíamos instalar nuestros controladores con el monitor de lámparas verdes conflictivas existían semáforos de led's tuvimos que retirar dichos monitores (que es son módulos adicionales) para permitir que los semáforos funcionen adecuadamente, y en aras de mejorar y mantener una estrecha relación comercial y de apoyo técnico al sistema de semaforización del distrito, les propusimos la entrega y a nuestro costo de un sistema de monitoreo de la "Ola Verde" en tiempo real de la Av. Camino Real el cual incluye un monitor de 42" pulgadas, un programa (software) de visualización y monitorización del sincronizado, la instalación y puesta en operación del sistema.

**OBSERVACION N° 4:** Se ha verificado que los controladores de tránsito INTELLIGHT 2070L no incluyen INTERFACES PARA DETECTORES DE VEHICULOS PUBLICOS DE EMERGENCIA.

**Respuesta:** Los controladores Inteligh 2070L incluyen el modulo de interfaz para entradas (inputs) de detectores de autos, peatones y vehículos de emergencia. Sin embargo, debemos indicar que al momento que la Municipalidad desee adquirir los diferentes tipos (gama) de detectores que existen en el mercado, estos incluyen sus respectivas tarjetas, las cuales se introducen en el modulo de interfaz para entradas de detectores. Es necesario detenernos para explicarle a usted Sr. Árbitro un poco más a fondo el absoluto desconocimiento que llevó a realizar esta observación. En las bases no existe ninguna indicación del tipo y/o modelo de detectores, mal se puede pretender exigimos que parte del detector venga incluido en el controlador, por la sencilla razón que existe en el mercado mundial una amplia gama de fabricantes de detectores, tanto para peatones, vehículos particulares, de emergencia o de transporte público, y cuando alguna persona adquiere cualquier tipo de detectores, este viene en dos partes (emisor y receptor), una parte (receptor) se conecta en el rack, es decir en el modulo interfaz que cuenta en controlador y la otra parte (emisor) se instala o bien en los postes instalados en la vía pública para que los peatones pulsen, o en la calzada para detectar el paso de los vehículos o en los vehículos de emergencia. Estos productos no se venden por separado, se venden en pares, ya que se requiere contar con un código de identificación del receptor y del emisor, para validar la detección, mas aun al tratarse de la detección de vehículos de emergencia, y es que, si se vendieran por separado cualquier persona podría adquirir hasta por internet solo un detector-emisor para vehículo de emergencia e instalarlo en

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

un vehículo cualquiera para luego transitar por todos los semáforos de San Isidro, activando el paso preferente con la luz verde de los semáforo.

**OBSERVACION N° 5:** El proveedor no ha demostrado el funcionamiento sincronizado de los controladores 247/6 y SBC 2400, de manera inalámbrica.

**Respuesta:** Pese a que se realizó, para subsanar esta observación solicitamos una nueva visita a nuestras instalaciones, ya que en la reunión del 1 de julio el tiempo quedó corto para demostrar la sincronización solicitada con un número mayor de controladores. Es importante que el Juezador tome en consideración que inicialmente los especialistas responsables de la Municipalidad habían hecho una enorme cantidad de observaciones y que éstas se venían desmoronando, quedando los técnicos mal parados- demostrándoles que sí cumplíamos con lo ofrecido y, tal como ellos mismos indican en su propio informe, llegaron a nuestras instalaciones a las 10:00 am y se retiraron a las 13:15, es decir 3 horas con 15 minutos. Dicho tiempo no era suficiente para levantar un sinnúmero de observaciones, mas aun, hechas sin ningún sustento técnico, ya que tal como lo hemos indicado en reiteradas oportunidades, todas las observaciones efectuadas las "levantamos" sin la necesidad de modificar, agregar o hacerle algo nuevo al los controladores, basto solo con la explicación, entendimos que se habían levantado todas las demás observaciones ya que muchos de ellas van de la mano una con la otra.

**OBSERVACION N° 6:** Se ha verificado que los controladores de tránsito SBC 2400, no cuentan con SWITCH AUTORESET.

**Respuesta:** Tal como lo hemos indicado el controlador SBC-2400/8 cuenta en su tarjeta principal, con un switch de reset, denominado STOP TIME.

**OBSERVACION N° 7:** Se ha verificado que el proveedor no ha entregado el SOFTWARE DE LIBRE CONFIGURACION Y PROGRAMACION de los controladores SBC 247/6 e INTELIGTH 2070L.

**Respuesta:** Tal como lo indicamos en su oportunidad, además de estar claramente indicado en las bases de la licitación, el software de libre configuración y programación viene instalado, es decir incluido dentro de la misma memoria del controlador ya que si no lo tuviera, simplemente no podría funcionar. El software viene instalado de fábrica y permite al operador no solo modificar la configuración y programación, además permite modificar las fechas, día, hora,

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

tiempos, ciclos, fases y movimientos en forma libre, con la finalidad que permita adaptarlo a cualquier tipo de intersección, inclusive mas complejas que las actuales.

**OBSERVACION N° 8:** Se ha verificado que los controladores INTELIGTH 2070L NO OPERAN CON LA OPCION SEMAFOROS A LEDS.

**Respuesta:** Esta es la más absurda y antojadiza observación, con ella usted señor Árbitro, podrá corroborar la mala fe que existió en los funcionarios, responsables de llevar adelante esta licitación para resolver el contrato con la única finalidad de perjudicarnos. Solo y para que tengan una idea, nuestra representada instaló antes de esta licitación mas de 20 controladores exactamente iguales en intersecciones con semáforos de led's, además en la actualidad, solo en los Estados Unidos, operan mas de 250,000 de estos mismos controladores y todos con semáforos de leds.

Como se puede ver, con el mejor ánimo posible de atender a nuestro cliente respondimos y propusimos "subsonar" las 08 "observaciones" contenidas en el Informe N° 06-2010/DEQCB, hechas también fuera del plazo, de la forma ya explicada y todo ello consta del documento producto de reuniones anteriores, que nuestro Gerente General entregó al Ingeniero Carlos Guillermo Elias, asesor de la Alcaldía el día 6 de julio de 2010 (Ver Anexo 2-F), donde le ofrece, es decir le propone llegar a un acuerdo, ofreciéndole equipos y sistemas adicionales en aras de mantener y mejorar una estrecha relación comercial y de apoyo técnico al sistema de semaforización, lo cual era procedente pues las observaciones no eran importantes o sustanciales; mas importante era que los semáforos funcionaran correctamente.

65. Considerando las discrepancias entre las partes, se dispuso que la pericia de oficio ordenada se centre en cada una de las observaciones en discusión, según se puede apreciar de la Resolución N° 17, de fecha 17 de febrero de 2012, que fijó sus alcances.

66. Delimitados los alcances de la pericia, el perito designado por acuerdo entre las partes se pronunció al respecto emitiendo el Dictamen Pericial respectivo. A continuación se reproducen las partes pertinentes del referido dictamen:

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

A) En relación a la Primera Observación:

- a. ¿Los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases exigen que los controladores de tránsito materia de la presente observación cuenten con un puerto de comunicación Ethernet 10/100Mb?
- Respuesta del Perito: SI (págs. 21,39 y 41)
- b. ¿Los controladores de tránsito SBC 247/6 y SBC 400 para operar en red y en monitoreo remoto pueden usar un puerto de comunicaciones Ethernet 10/100 Mb?

Respuesta del Perito: No

c. De ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior:

- i. En relación con la presente observación ¿La Propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?
- ii. En relación con la presente observación ¿Los controladores SBC 247/6 y SBC 400 entregados por TEC cumplen con lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

B) En relación a la Segunda Observación:

- a) ¿Los modelos de controladores solicitados por la MSI, de acuerdo con los requerimientos técnicos y las bases, cuentan con display y teclado alfanumérico?
- Respuesta del Perito: SI (págs. 37,39 y 41)
- b. De ser afirmativa la respuesta anterior:
  - i. En relación con la presente observación ¿La propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?
  - Respuesta del Perito: Parcialmente, sólo dos de ellas. (SBC-247/6 y Intelight 207L)
  - ii. En relación con la presente observación ¿Los controladores SBC 2400 entregados por TEC cumplen con lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

Respuesta del Perito: No cumplen, no cuenta con una pantalla LCD auto iluminada de mínimo 2 líneas y teclado alfanumérico.

C) En relación a la Tercera Observación:

- a) ¿Los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases exigen que los controladores de tránsito materia de la presente observación cuenten con monitoreo de lámparas verdes conflictivas?
- Respuesta del Perito: SI (págs. 36,39 y 41)
- b) ¿El monitoreo de lámparas verde conflictivos solicitado por la MSI es incompatible con los tipos de semáforos led's que tiene ésta?
- Respuesta del Perito: SI
- c) De ser negativa la respuesta anterior:

- i. En relación con la presente observación ¿La Propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?
- ii. En relación con la presente observación ¿Los equipos entregados por TEC se ajustan a lo ofrecido en la Propuesta Técnica?

D) En relación a la Cuarta Observación:

- a) ¿Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases exigen que los controladores materia de la presente observación cuenten con interfaces para detectores de vehículos de emergencia?
- Respuesta del Perito: SI. Dispondrá de 4 puertos o entradas (interface) digitales para detectores vehiculares y pulsadores peatonales (págs. 37, 39 y 41)
- b) En caso la respuesta sea afirmativa a la pregunta anterior ¿De los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases se podía determinar los tipos de interfaces que debían instalarse en los controladores materia de la presente observación?

Respuesta del Perito: SI. Sin embargo es oportuno aclarar que no se trata de tipos de interfaz (interfaces), se trata de las entradas (input) que el controlador deba de tener, es decir, la capacidad de recibir o de permitir la conexión de los dispositivos de detección y/o actuación externos.

c) En caso la respuesta a la pregunta anterior sea afirmativa:

- i. ¿La Propuesta Técnica se ajusta a lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las Bases?
- Respuesta del Perito: SI
- ii. ¿Los equipos entregados por TEC se ajustan a lo ofrecido en la Propuesta Técnica?
- Respuesta del Perito: SI

E) En relación a la Quinta Observación:

- a) Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases exigen que los controladores materia de la presente observación funcionen, de manera inalámbrica, sincronizadamente?
- Respuesta del Perito: SI. (págs. 37, 39 y 41) El modem inalámbrico trabaja conjuntamente con el controlador electrónico para la creación del sincronismo.
- b) En caso la respuesta a la pregunta anterior sea afirmativa, ¿Los controladores SBC 247/6 y SBC 2400 entregados por TEC pueden funcionar, de manera inalámbrica, sincronizadamente?
- Respuesta del Perito: SI.

F) En relación a la Sexta Observación:

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

a) Los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases exigen que los controladores materia de la presente observación cuenten con un Switch Autoreset?

Respuesta del Perito: No, lo que se solicitó en las bases fue un recurso de "auto reset" para fallas no permanentes (págs. 36, 39 y 41)

b) En caso la respuesta sea afirmativa en la pregunta anterior ¿La Propuesta Técnica cumple con lo solicitado por los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases? En particular, ¿EL Switch Stop Time con que cuentan los controladores SBC 2400 ofertado por TEC cumple lo solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases?

c) ¿Los controladores SBC 2400 cumple con lo que se ofreció en la Propuesta Técnica?

G) En relación a la Séptima Observación:

a) Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases exigen contar con un Software de Libre Configuración y Programación?

Respuesta del Perito: Si. Págs. 37, 40 y 42

b) En caso la respuesta anterior sea afirmativa:

i. ¿El Software de Libre Configuración y Programación de los controladores SBC 247/6 e Intelight 2070L entregados por TEC viene incluido de fábrica en la memoria de los controladores?

Respuesta del Perito: Si

ii. En relación con la observación planteada ¿La Propuesta Técnica cumple con lo solicitado por los requerimientos técnicos y las bases?

Respuesta del Perito: Si

iii. En relación con la observación planteada ¿Los equipos entregados por TEC cumplen con lo ofrecido en la propuesta técnica?

Respuesta del Perito: Si

H) En relación a la Octava Observación:

a) Los requerimientos técnicos y las especificaciones de las bases, exigen que los controladores materia de la presente observación operen con la opción de semáforos a led?

Respuesta del Perito: NO

b) En caso ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior:

i. En relación con la presente observación ¿La Propuesta Técnica cumple con lo solicitado por los requerimientos técnicos y las bases?

ii. En relación con la presente observación ¿Los controladores Intelight 2070L entregados por TEC no operan con la opción de semáforos a LED?

1. En caso se determine que alguna o algunas de las observaciones formuladas en el Informe Nº 06-2010/OEBC a los controladores entregados por TEC se encuentran debidamente justificadas de acuerdo a los requisitos técnicos mínimos y a las especificaciones establecidas en las bases y en la propuesta técnica, se deberá proceder a determinar la magnitud de dicho o dichos incumplimientos en relación con las obligaciones asumidas por TEC mediante el Contrato Nº 29. Para determinar lo anterior, el perito se deberá pronunciar sobre las siguientes preguntas, según corresponda:

A) En relación a la Primera Observación, si los controladores de tránsito materia de esta observación pueden usar para comunicarse entre ellos un puerto de comunicación Ethernet 10/100 MB ¿Existen diferencias sustancial entre usar dicho sistema y usar un conector RS-232 y RS-485?

Respuesta del Perito: No, los controladores de segundo y tercer orden, usan como standard puerto de comunicaciones RS-232 y/o RS-485

B) En relación a la Segunda Observación, en caso los controladores solicitados por la MSI cuentan con display y teclado alfanumérico ¿existen diferencias sustanciales entre usar dichos equipos y usar la notebook con el software de programación ofrecido por TEC?

Respuesta del Perito: No existe ninguna diferencia, excepto que la utilización de una notebook, laptop, PPC o PDA para la programación, es más moderno y seguro que las pantallas (display) y teclados alfanuméricos integrados al controlador. Hoy los sistemas de semaforización inteligentes se auto programan dependiendo de la demanda de peatones y/o vehiculos o a través de un centro de control, por ello las pantallas (display) y teclado alfanumérico, se utilizan cada vez menos.

C) En relación a la Tercera Observación, en caso el monitoreo de lámparas verde conflictivos no sea incompatible con los tipos de semáforos que tiene la MSI en las intersecciones donde debían ser instalados los controladores ¿El no contar con dicho sistema afecta sustancialmente el funcionamiento o uso de los controladores?

Respuesta del Perito: No afecta

D) En relación con la Cuarta Observación, en caso de que si hubiera podido determinar los tipos de interfaces que debían ser instalados en los controladores materia de esta

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").



observación, ¿existe alguna consecuencia sustancial para el funcionamiento o uso de éstos no contar con dichos equipos?

Respuesta del Perito: Como se ha explicado anteriormente, no existe tipos de interfaz (interfaces). Ver respuesta D.b

E) En relación con la Quinta Observación, en caso los controladores SBC 247/6 y SBC 2400 entregados por TEC no puedan funcionar, de manera inelámblica, sincronizadamente ¿Esto afecta sustancialmente su capacidad de funcionamiento o uso?

Respuesta del Perito: No, los controladores de segundo y tercer orden pueden funcionar en forma local aislada o interconectada por medio de un par telefónico, cable de comunicación, fibra óptica o sincronizado por el reloj digital, gps, gsm, o gprs.

F) En relación con la Sexta Observación:

a) En caso las bases exijan que los controladores materia de la presente observación cuenten con un Switch Autoreset, ¿El Switch Autoreset difiere sustancialmente de un Switch Stop Time?

Respuesta del Perito: No, no difiere, cumple funciones similares

b) En caso la respuesta sea afirmativa para la anterior pregunta ¿Esto afecta sustancialmente el correcto funcionamiento y uso de los controladores SBC 2400?

G) En relación con la Séptima Observación, en caso los controladores SBC 247/6 e Interlight 2070L entregados por TEC cuenten con un Software de Libre Configuración y Programación diferente al solicitado en los requerimientos técnicos y especificaciones de las bases o en la Propuesta Técnica ¿Esto afecta sustancialmente su correcto funcionamiento o uso?

Respuesta del Perito: No

H) En relación con la Octava Observación, en caso los controladores Interlight 2070L entregados por TEC no operen con la opción de semáforos a led's ¿Esto genera una consecuencia fundamental para el correcto funcionamiento o uso de éstos?

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

Respuesta del Perito: No

2. Determinar si la MSI realizó las pruebas necesarias a los controladores entregados para determinar el cumplimiento del contrato.

Respuesta del Perito: De la información que obra en el expediente se puede determinar que la Municipalidad no realizó las pruebas necesarias a los controladores de tránsito entregados por la empresa TEC.

67. La MSI observó el Dictamen Pericial elaborado por el perito designado, fundamentando dichas observaciones en el Memorando N° 637-2013-1400-GOSM/MSI de fecha 14 de agosto de 2013, emitido por la Gerencia de Obras y Servicios Municipales que adjunta el Informe N° 400-2013-14.1.0.SOM-GOSM/MSI, elaborado por la Subgerencia de Obras Municipales. Las observaciones fueron las siguientes:

Parte I

Sobre la Segunda Observación (B):

Opinión de la Gerencia de Obras y Servicios Municipales

Las especificaciones técnicas del proceso de selección correspondiente a la Adjudicación de Menor Cuantía N° 018-2010-CE/MSI que generó el Contrato N° 029-2010 "Adquisición de treinta y siete (37) controladores de tránsito", señalan que todos los controladores deben de cumplir los requerimientos técnicos y especificaciones de las Bases integradas, que forman parte del referido contrato, conforme lo establece el artículo 142° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado aprobado por D.S. N° 184-2008-EF.

Sobre la Tercera Observación (C):

Opinión de la Gerencia de Obras y Servicios Municipales

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

No existe razón técnica por la cual no pueda implementarse el monitoreo de lámparas verdes LED en conflicto.

La implementación de un detector de luces verdes de conflictos, es un diseño que puede ser implementado a través de diversos mecanismos, tales como detectores a través de filtros ópticos, detectores de corriente, detectores de longitud de onda y otros.

Esta propiedad es cumplida (y comercializada) por diversos fabricantes.

**Sobre la Cuarta Observación (D):**

**Opinión de la Gerencia de Obras y Servicios Municipales**

Los equipos NO se entregaron con los detectores de vehículos públicos de emergencia ni con la facilidad de pulsadores peatonales (Informe N° 05-2010/OEQCB), por lo tanto, NO cumplieron con las especificaciones técnicas de las Bases Integradas.

**Sobre la Quinta Observación (E):**

**Opinión de la Gerencia de Obras y Servicios Municipales**

Ambos modelos de controladores no fueron implementados de fábrica con la opción de funcionar en modo inalámbrico. Posteriormente se adicionaron accesorios adicionales para que los controladores tuvieran comunicación inalámbrica.

**Sobre la Sexta Observación (F):**

**Opinión de la Gerencia de Obras y Servicios Municipales**

Si. El recurso de "auto reset" solicitado en las bases, debe ser proporcionado mediante algún dispositivo que permita accionar esa opción, normalmente esto se realiza a través de algún tipo de switch o llave o botón o vía software.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

**Sobre la Octava Observación (F):**

**Opinión de la Gerencia de Obras y Servicios Municipales**

Conforme lo establece el literal j) del artículo 4° de la Ley de Contrataciones del Estado, aprobada por el Decreto Legislativo N° 1017, el "Principio de Vigencia Tecnológica" señala que:

"Los bienes y servicios o la ejecución de obras deben reunir las condiciones de calidad y modernidad tecnológicas necesarias para cumplir con efectividad los fines para los que son requeridos...".

Por lo expuesto, los controladores "debían" de operar con la tecnología de LEDs. La tecnología de LEDs es la que ha sustituido "tecnológicamente" a las lámparas incandescentes.

**Parte 2**

(A)

Si. La interfaz de comunicaciones Ethernet 10/100MB permite una mayor velocidad por definición.

La Ethernet 10/100MB es el estándar actual de mayor difusión y para el cual los equipos que deben de establecer comunicación de datos ya vienen implementados.

Los otros 2 interfaces (RS-232 y RS-485) pueden ser utilizadas, pero se deberá de realizar gastos de implementación en opciones y accesorios adicionales. Los cuales no están contemplados en las Bases Integradas que forman parte del Contrato N° 029-2010, conforme lo establece el artículo 142° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado.

**Conceptos:**

La interfaz RS-232, creada para transferencia de datos de baja velocidad (20KBPS), utilizada para la interconexión de los

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

computadoras personales con sus periféricas, muy utilizada hasta hace algunos años.

La interface RC-485, creada para transferencia de datos a nivel industrial entre maquinarias y equipos de control resistente a ruidos, utilizada con un cable entrelazado (hasta 35MBPS).

La interfaz Ethernet 10/100MB, creada para transferencia de datos de alta velocidad (100 MBPS), compatible con las redes Ethernet instaladas en la mayoría de redes actuales.

Información sustentatoria:

- ✓ American National Standards Institute (ANSI)
- ✓ Comité Consultatif Internationale de Télégraphie et Telephonie (CCITT)
- ✓ Electronics Industries Association (EIA)
- ✓ Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE)

(B) Si existen diferencias sustanciales. Las Bases Integradas, exigen que cada controlador tuviera su propio display y teclado alfanumérico.

En el caso del display y teclado alfanumérico, un operador sin ninguna herramienta o accesorio adicional puede por sí solo realizar los cambios y configuración en forma manual.

En el caso de una notebook (Laptop), se debe de contar con ese dispositivo que no es estándar en las herramientas de la Municipalidad de San Isidro. La MSI no cuenta con Laptops o Notebooks para las tareas rutinarias de mantenimiento de controladores de semáforos.

(C) Si afecta sustancialmente el uso de los controladores y es un punto primordial incluido de las especificaciones técnicas de las Bases Integradas que forma parte del Contrato.

Este sistema para conflictos de luz verde se encarga de evitar que la luz verde se produzca en ambos sentidos de una intersección.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

En el caso de que no tengan esos sistemas (para conflictos de luz verde), el controlador puede fallar y la luz verde puede producirse en ambos sentidos de una intersección, con lo cual existe altas probabilidades y riesgo de que se produzca una colisión, poniendo en riesgo la vida y bienes de los que circulan por las intersecciones correspondientes.

(E) Si afecta la capacidad de funcionamiento y uso de los controladores.

La sincronización de un conjunto de controladores de semáforos permite que el grupo funcione como un sistema integral.

En el caso que parte del grupo se encuentre aislado y no sincronizado, no puede operarse el sistema correctamente y cualquier cambio en una unidad causa una situación de caos en el tráfico vehicular de ese conjunto.

No es válido que los controladores puedan interconectarse por un medio físico (por teléfono, cable, fibra o aislado), porque en las Bases Integradas del proceso de selección para la adquisición de los 37 controladores, y que forman parte del Contrato N° 029-2010, indicó claramente, que los controladores debían de sincronizarse en forma inalámbrica.

Cualquier interconexión física necesitará una inversión adicional, lo cual no fue incluido en las Bases Integradas del proceso de selección que generó el Contrato N° 029-2010.

(F) La definición de un "auto reset", es que todos los parámetros de un equipo deben de ser puestos en el mismo estado que en el encendido y todos los parámetros temporales deben de ser limpiados.

La definición de un "stop time", es que los controladores de tiempo son detenidos, lo cual no produce la limpieza de los parámetros temporales ni pone el equipo en el estado de "recién encendido".

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

Por lo tanto, el efecto en el equipamiento de un auto reset, no es el mismo que un stop time.

(H) Si. Conforme lo establece el literal j) del artículo 4° de la Ley de Contrataciones del Estado, respecto al "Principio de Vigencia Tecnológica" señala que: "Los bienes y servicios o la ejecución de obras deben reunir las condiciones de calidad y modernidad tecnológicas necesarias para cumplir con efectividad los fines para los que son requeridos...".

Por lo que, los controladores "debían" de operar con la tecnología de LEDs. La tecnología de LEDs es la que ha sustituido "tecnológicamente" a las lámparas incandescentes.

El conjunto de controladores de semáforos que se adquirirían constituirían un sistema, el cual además del sincronismo debían de poseer características similares, es decir, que todos funcionarían a LED's.

Esto permitirá un funcionamiento homogéneo además de las piezas y repuestos (luces, cableados, componentes electrónicos, etc.) similares, para su correcto mantenimiento.

Parte.3

Según Informe N° 05-2010/OEQCB del Ing. Oscar Córdobas a la Ing. Viviana Castañeda - Sub Gerente de Obras Municipales, con fecha viernes 18 de junio de 2010 a las 15:30 horas, que obra en autos, se reunieron: Daniel Kcomp (por el contratista), Arturo Ruiz (Sub Gerencia Tránsito MSI), Oscar Córdobas (Sub Gerencia de Obras de la MSI), Thomas Laub (asesor externo del contratista) en el laboratorio de electrónica de la MSI.

En dicha reunión técnica se realizó la comprobación de una serie de parámetros y observaciones llegándose a una serie de conclusiones, entre las cuales se indica que el contratista NO demostró que los equipos de TEC cumplieran con las especificaciones técnicas y características observadas, conforme a las Bases integradas y que forman parte del contrato.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

**CONCLUSIONES:**

La Gerencia de Obras y Servicios Municipales, señala que se ha identificado diversos puntos en los cuales la opinión del GOSM están en contraposición con la posición del perito THOMAS LAUB.

Cabe destacar que el Dictamen Pericial en algunos casos, NO estaría considerando los lineamientos y conceptos que establece la Ley de Contrataciones del Estado aprobada por el Decreto Legislativo N° 1017, y su Reglamento aprobado por D.S. N° 184-2008-EF, como el Principio de Legalidad que toda entidad pública debe cumplir. Asimismo, en varias respuestas del Dictamen Pericial, no se ha sustentado los motivos o razones de la posición técnica asumida por el perito.

68. Una vez puestas en conocimiento del perito las observaciones al Dictamen Pericial formuladas por la MSI, éste absolvió las mismas mediante escrito presentado con fecha 09 de setiembre de 2013. La absolución del señor Thomas Laub, fue la siguiente:

PARTE.1

- Sobre la segunda observación (B)

Los términos de referencia (pág. 38) que forman parte de la Licitación, como la oferta técnica del postor ganador, inclusive la CLÁUSULA PRIMERA: Objeto del contrato N° 029 establecen claramente la adquisición de 37 controladores, los cuales son señalados en forma individual, es decir detallados en forma separada en:

- 21 controladores modelo SBC-247/5
- 14 controladores modelo SBC-2400, y
- 02 controladores modelo 207L

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRANSITO").

El anexo 2, pág. 38 de los términos de referencia, Especificaciones Generales; Especificaciones Operacionales; Modo de Funcionamiento; Mínimos Solicitados; Centralizado; dice: Local Centralizado. Se interconectará a una Central de Tránsito para programación y monitoreo remoto (SIC). Se desprende que la Municipalidad solicita controladores de tránsito que tengan la capacidad de integrar un sistema de semáforos centralizado en el Distrito, lo cual da a entender que los teclados y el display pasan a un segundo plano, dado que la programación y el monitoreo se realizarán desde el Centro de Control. Por lo expuesto, no se harían programaciones en el campo, lo que es prácticamente imposible en un sistema centralizado sincronizado.

- Sobre la tercera observación (C)

No ha razón técnica por la que no se pueda implementar el monitoreo de verdades conflictivas, pero cabe indicar que el requisito no fue correctamente especificado en su oportunidad.

- Sobre la cuarta observación (D)

Los "detectores" de vehículos públicos son módulos independientes que no están incluidos en las especificaciones y se conectan a los bornes de "input" al igual que los pulsadores peatonales, lazos inductivos o virtuales, o cualquier otro tipo de dispositivo que opere con estímulos externos. NO se encuentran incluidos en el requerimiento. En ninguna parte de los Términos de referencia y/o Bases de Licitación se exige que el postor entregue los controladores con los detectores ¿? incluidos, ni tampoco hay ninguna especificación técnica; solamente se refiere a un mínimo de 4 inputs, los cuales pueden ser utilizados por una variedad de dispositivos externos.

- Sobre la quinta observación (E)

No ha fabricante de equipos que ofrezca controladores implementados de fábrica con equipos inalámbricos. En todos los casos los equipos inalámbricos, así como otros módulos pueden ser fabricados por terceros. De hecho, los fabricantes de controladores adquieren de otros proveedores diversos componentes como son: fuentes de poder, interruptores

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

termomagnéticos, interruptores simples, placas de circuitos de CPU y de potencia, borneras, entre otros.

- Sobre la sexta observación (F)

El "auto reset" puede operar de diversas maneras -- los controladores que cuentan con "stop time" son reseteados mediante una interrupción momentánea del interruptor termomagnético.

- Sobre la octava observación (H)

Las bases no hacen mención al uso de lámparas led. Por supuesto que los controladores si pueden operar con lámparas led. Es importante tomar en cuenta que en el año 2010 en San Isidro hay instalados semáforos de lámpara incandescente y de led's de diversas tecnologías, sin embargo, bajo sus propios parámetros, todos pueden funcionar correctamente con todos los controladores ofertados.

PORTE 2

*[Handwritten mark]*

(A) En relación a la primera observación: El conector RS-232 y el RS-485 corresponden a un standard de la industria de las comunicaciones y aceptados por la normatividad específica para controladores de tránsito, como NEMA, CALTRANS, ITE, ITS, u otros. El Ethernet se aplica a comunicaciones de sistemas de cómputo. En USA, donde las normas son estrictamente aplicadas, no existe un sistema de controladores de tránsito operando con Ethernet. Esto no significa que no se pueda configurar un sistema bajo modalidad VPN, simplemente no se hace debido al componente de seguridad. Es usual y ampliamente difundida la comunicación RS-485 por ser muy segura y de bajo ruido. La comunicación en tiempo real con controladores de tránsito no requiere de mayor ancho de banda ni velocidad. Incluir en los bases la operación por Ethernet, y mencionar como "mejor tecnología" su mayor ancho de banda, denota una falta de conocimiento de la particular operación de los sistemas de controladores de tránsito.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

*Nota: Como parámetros se considera que las comunicaciones a 1.2 KBPS o de 9.6 KBPS son usuales para una integración de los controladores en tiempo real con el Cnetro de Control. Los sistemas de controladores de tránsito – por seguridad – emplean su propia normatividad.*

*(B) En relación a la segunda observación: El uso de una laptop es altamente recomendable para el mantenimiento en campo, dado que las programaciones pueden ser previamente probadas en laboratorio y lo que se hace en el campo es descargar una programación que funciona dentro de un sistema, en menos de un minuto, y sin interrumpir mayormente el tránsito. La época de programación manual del controlador en el campo ya fue. La re programación manual de un controlador en el campo puede efectuarse solamente en el caso de una intersección aislada, más no de un sistema, como es el objetivo del requerimiento. Es importante mencionar, que el software residente en una laptop, es muy poderoso y permite facilidades gráficas e integradas de programación, a las que no es posible acceder con display y teclado local.*

*(C) En relación a la tercera observación: No afecta el funcionamiento o uso del controlador de tránsito. Cualquier controlador de tránsito puede funcionar sin este dispositivo. El monitor de verdes conflictivos es un módulo auxiliar que es de instalación opcional en el controlador. Los controladores de tránsito tienen varios grados de protección enclavados, en el hardware, en el software, y el monitor de verdes conflictivos sería la tercera barrera de seguridad.*

*(D) En relación a la quinta observación: No afecta para nada el funcionamiento ya que las especificaciones técnicas, así como los controladores entregados por TEC pueden sincronizarse en forma inalámbrica o mediante fibra óptica o cable de comunicaciones, módulo satelital, o por sincronismo de línea y mediante conexión de un protocolo adecuado de comunicaciones a un controlador maestro y/o a una central de tránsito para programación o monitoreo remoto. Estos controladores pueden sincronizarse por una variedad de medios como puede ser el par telefónico, cable de comunicaciones UTP, fibra óptica entre otros.*

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

*(E) En relación a la sexta observación*

*a. En las tarjetas que cuentan con un switch stopline el reseteo se efectúa accionando momentáneamente el interruptor termo magnético.*

*(F) En relación con la octava observación: No difiere en el correcto funcionamiento. De las pruebas efectuadas ratifico que los controladores Intelight 2071 sin funcionan con semáforos de LEDs.*

**PARTE 3**

*En su oportunidad en un ambiente que personalmente percibí como hostil, se realizaron algunas pruebas no concluyentes.*

**Comentarios de Perito**

*En resumen, las discrepancias se generan a raíz que los profesionales que han generado el requerimiento, no han tenido la experiencia de la realidad operativa y la normatividad de un sistema centralizado de controladores de tránsito, y estimo que el proveedor formuló su propuesta en su propia experiencia particular.*

*Otrosidigo: de la misma manera que la MSI menciona el "Principio de Vigencia Tecnológica", mencionando que "Los bienes y servicios o la ejecución de obras deben reunir las condiciones de calidad y modernidad tecnológica necesarias para cumplir con efectividad los fines requeridos", lo cual es también válido para el requerimiento original.*

69. En tal sentido, luego de revisar detalladamente tanto el Dictamen Pericial, las observaciones formuladas por la MSI al mismo, y la absolución a las citadas observaciones, este Árbitro Único llega a la conclusión que TEC cumplió con su obligación contractual de entregar los controladores ofertados. A tal efecto, este

Árbitro Único toma en cuenta lo siguiente: i) si bien las especificaciones técnicas de los controladores entregados no se ajustaron completamente a lo solicitado en los

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

términos de la licitación, resulta claro del dictamen pericial que tales diferencias son consecuencia de las imprecisiones o inexactitudes de los propios términos de la licitación elaborados por la MSI, situación no atribuible a TEC; ii) también resulta claro del dictamen pericial que los productos entregados por TEC cumplen, o incluso superan, las mismas funciones o finalidades que las especificaciones indicadas en la licitación. Sobre este punto, este Arbitro Único quiere dejar constancia que la MSI no ha demostrado (o siquiera alegado) a lo largo del presente procedimiento que los controladores entregados por TEC no cumplen las funciones requeridas, limitándose a señalar que no se ajustan a lo indicado en los términos de la licitación; iii) la propuesta ofertada por TEC corresponde exactamente a los controladores efectivamente entregados a la MSI, propuesta que fue declarada ganadora de la licitación. En este punto, no resulta claro para el Arbitro Único la razón por la cual la MSI otorgó la buena pro a una propuesta que, según ha sostenido posteriormente, "no se ajustaba a las especificaciones técnicas requeridas". De ser tal el caso, dicha propuesta debió ser desestimada de plano. Muy por el contrario, a criterio de este Arbitro Único, la decisión de la MSI de otorgarle la buena pro creó en el postor beneficiado una expectativa razonable de conformidad y consentimiento válido que lo llevó a efectuar el gasto necesario para cumplir con la obligación comprometida, que no puede ser luego desconocida sin que medie hecho o circunstancia nueva que lo justifique. A criterio de este Arbitro Único, tal hecho o circunstancia no ha ocurrido, o al menos no se ha alegado ni mucho menos demostrado en el presente proceso arbitral.

70. A mayor abundamiento, se debe hacer hincapié que, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 142° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, El contrato está conformado por el documento que lo contiene, las Bases Integradas y la oferta ganadora, así como los documentos derivados del proceso de selección que establezcan obligaciones para las partes y que hayan sido expresamente señalados en el contrato.

71. En tal sentido, habiéndose determinado que TEC sí cumplió con sus respectivas obligaciones, atendiendo a lo señalado por el perito designado de común acuerdo

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

entre las partes, debe concluirse que carece de fundamento la Resolución de Gerencia Municipal N° 620-2010, emitida por la MSI, mediante la cual resolvió el Contrato con TEC alegando supuestos incumplimientos. Corresponde, en consecuencia, declarar la invalidez de la resolución contractual efectuada por la MSI y, como consecuencia de ello, la plena vigencia del contrato.

En efecto, el inciso c) del artículo 40° de la Ley de Contrataciones del Estado establece lo siguiente:

**Artículo 40.- Cláusulas obligatorias en los contratos**

Los contratos regulados por la presente norma incluirán necesariamente y bajo responsabilidad cláusulas referidas a:

- a) (...)
- b) (...)
- c) Resolución de contrato por incumplimiento. En caso de incumplimiento por parte del contratista de alguna de sus obligaciones, que haya sido previamente observada por la Entidad, y no haya sido materia de subsanación, esta última podrá resolver el contrato en forma total o parcial, mediante la remisión por la vía notarial del documento en el que se manifieste esta decisión y el motivo que la justifica. Dicho documento será aprobado por autoridad del mismo o superior nivel jerárquico de aquella que haya suscrito el contrato. El contrato queda resuelto de pleno derecho a partir de la recepción de dicha comunicación por el contratista. El requerimiento previo por parte de la Entidad podrá omitirse en los casos que señale el Reglamento. Igual derecho asiste al contratista ante el incumplimiento por la Entidad de sus obligaciones esenciales, siempre que el contratista la haya emplazado mediante carta notarial y ésta no haya subsanado su incumplimiento.

Por otro lado, el artículo 168° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, dispone lo siguiente:

**Artículo 168.- Causales de resolución por incumplimiento**

La Entidad podrá resolver el contrato, de conformidad con el inciso c) del artículo 40° de la Ley, en los casos en que el contratista:

- 1. Incumpla injustificadamente obligaciones contractuales, legales o reglamentarias a su cargo, pese a haber sido requerido para ello.
- 2. Haya llegado a acumular el monto máximo de la penalidad por mora o el monto máximo para otras penalidades, en la ejecución de la prestación a su cargo; o
- 3. Paralice o reduzca injustificadamente la ejecución de la prestación, pese a haber sido requerido para corregir tal situación.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

El contratista podrá solicitar la resolución del contrato, de conformidad con el inciso c) del artículo 40° de la Ley, en los casos en que la Entidad incumpla injustificadamente sus obligaciones esenciales, las mismas que se contemplan en las Bases o en el contrato, pese a haber sido requerido conforme al procedimiento establecido en el artículo 169°.

72. Como puede apreciarse, de acuerdo al Dictamen Pericial elaborado por el señor Thomas Laub, perito designado, reiteramos, de consuno entre las partes, TEC cumplió con sus obligaciones contractuales, de acuerdo a su propuesta técnica y, por tanto, no se ha configurado ninguna de las causales de resolución contractual establecidas en la Ley de Contrataciones y su Reglamento.

Por tal motivo, el Árbitro Único considera que, habiendo cumplido TEC con el contrato, corresponde declarar FUNDADA la primera pretensión autónoma de la demanda contenida en el primer punto controvertido.

**SEGUNDO PUNTO CONTROVERTIDO**

b) Determinar, en caso se declare fundado el punto controvertido precedente, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro que cumpla con recibir los bienes objeto de controversia Y, como consecuencia de ello, que pague la suma de S/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses legales que se devenguen hasta la fecha efectiva de pago.

73. Corresponde ahora pronunciarse sobre la primera pretensión accesoria a la primera pretensión autónoma.

74. Al respecto, este Arbitro Único entiende que, habiéndose declarado fundada la primera pretensión autónoma de la demanda, contenida en el primer punto controvertido, corresponde ordenar a la MSI que cumpla con recibir los bienes ofertados por TEC y que, del mismo modo, cumpla con pagarle la contraprestación

correspondiente pactada en el contrato, esto es, la suma de S/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles).

75. Respecto al pago de intereses, este Arbitro Único considera pertinente tomar en cuenta el artículo 48° de la Ley de Contrataciones del Estado, que establece lo siguiente:

**Artículo 48.- Intereses y penalidades**

*En caso de atraso en el pago por parte de la Entidad, salvo que se débea a caso fortuito o fuerza mayor, ésta reconocerá al contratista los intereses legales correspondientes, igual derecho corresponde a la Entidad en caso sea la acreedora.*

Y también el artículo 181° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, que dispone lo siguiente:

*En caso de retraso en el pago, el contratista tendrá derecho al pago de intereses conforme a lo establecido en el artículo 48° de la Ley, contado desde la oportunidad en que el pago debió efectuarse.*

Asimismo, la cláusula cuarta del contrato que contiene el siguiente pacto:

*La ENTIDAD se obliga a pagar la contraprestación a EL CONTRATISTA en Nuevos Soles, luego de la recepción formal y completa de la documentación correspondiente, según lo establecido en el artículo 181° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, para tal efecto, la Subgerencia de Obras Municipales y la Gerencia de Desarrollo Urbano serán los responsables de otorgar la conformidad correspondiente en un plazo que no excederá de los diez (10) días de ser estos recibidos incluida su instalación y puesta en operación, a fin de permitir que el pago se realice.*

76. Queda claro que, habiendo resuelto el contrato la MSI, no hubo conformidad con los bienes ofertados y entregados por TEC. Sin embargo, en el desarrollo del primer punto controvertido se ha determinado, conforme a lo informado por el perito, que TEC cumplió con sus obligaciones contractuales y, por tanto, el contrato no debió ser resuelto, situación en la cual hubiese correspondido que la Subgerencia de Obras Municipales y la Gerencia de Desarrollo Urbano otorgue la conformidad a los bienes entregados.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").



77. Sin embargo, no habiéndose otorgado la conformidad a que se refiere el contrato por las razones ya conocidas, corresponde recurrir al artículo 1334° del Código Civil, aplicable supletoriamente, dispone lo siguiente:

**Artículo 1334.-** En las obligaciones de dar sumas de dinero cuyo monto requiera ser determinado mediante resolución judicial, hay mora a partir de la fecha de la citación con la demanda

Por su parte, la Octava Disposición Complementaria de la Ley de Arbitraje, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1074, establece lo siguiente:

**OCTAVA. Mora y resolución de contrato.**

Para efectos de lo dispuesto en los artículos 1334 y 1428 del Código Civil, la referencia a la citación con la demanda se entenderá referida en materia arbitral a la recepción de la solicitud para someter la controversia a arbitraje.

78. En este orden de ideas, el Árbitro Único llega a la conclusión que a la MSI le corresponde pagar los intereses legales que se devenguen hasta la fecha efectiva del pago, computados desde el emplazamiento de la solicitud de arbitraje.

79. En tal sentido, corresponde declarar FUNDADA la primera pretensión accesoria a la primera pretensión autónoma, contenida en el segundo punto controvertido, ordenando a la MSI que cumpla con recibir los bienes ofertados por TEC y que, del mismo modo, cumpla con pagarle la contraprestación correspondiente pactada en el contrato, esto es, la suma de S/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), así como el pago de intereses legales computados desde el emplazamiento con la solicitud de arbitraje, hasta la fecha efectiva del pago.

**TERCER PUNTO CONTROVERTIDO**

c) Determinar, en caso se declare fundado el punto controvertido a) precedente, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro la no ejecución de las cartas fianza de fiel cumplimiento y por el monto diferencial de la propuesta.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029. DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

80. El artículo 164° del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado dispone lo siguiente:

**Artículo 164.- Ejecución de garantías**

Las garantías se ejecutarán a simple requerimiento de la Entidad en los siguientes supuestos:

1. Cuando el contratista no la hubiere renovado antes de la fecha de su vencimiento. *Contra esta ejecución, el contratista no tiene derecho a interponer reclamo alguno. Una vez culminado el contrato, y siempre que no existan deudas a cargo del contratista, el monto ejecutado le será devuelto a éste sin dar lugar al pago de intereses. Tratándose de las garantías por adelantos, no corresponde devolución alguna por entenderse amortizado el adelanto otorgado.*

2. La garantía de fiel cumplimiento y la garantía adicional por el monto diferencial de propuesta se ejecutarán, en su totalidad, sólo cuando la resolución por la cual la Entidad resuelve el contrato por causa imputable al contratista, haya quedado consentida o cuando por laudo arbitral consentido y ejecutoriado se declare procedente la decisión de resolver el contrato. El monto de las garantías corresponderá íntegramente a la Entidad, independientemente de la cuantificación del daño efectivamente irrogado.

3. Igualmente, la garantía de fiel cumplimiento y, de ser necesario, la garantía por el monto diferencial de propuesta, se ejecutarán cuando transcurridos tres (3) días de haber sido requerido por la Entidad, el contratista no hubiera cumplido con pagar el saldo a su cargo establecido en el acta de conformidad de la recepción de la prestación a cargo del contratista, en el caso de bienes y servicios, o en la liquidación final del contrato debidamente consentida o ejecutoriada, en el caso de ejecución de obras. Esta ejecución será solicitada por un monto equivalente al citado saldo a cargo del contratista.

81. A criterio de este Árbitro Único, la MSI no ha podido demostrar que se ha incurrido en alguno de los supuestos contenidos en el artículo citado, máxime si se ha determinado que TEC cumplió con sus obligaciones contractuales.

82. En tal sentido, corresponde declarar FUNDADA la segunda pretensión accesoria a la primera pretensión autónoma, contenida en el tercer punto controvertido y, por tanto, no corresponde a la MSI ejecutar las cartas fianza de fiel cumplimiento y monto diferencial de la propuesta otorgadas por TEC.

**CUARTO PUNTO CONTROVERTIDO**

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029. DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

d) Determinar, si procede ordenar a la Municipalidad de San Isidro que cumpla con pagar a la orden de la empresa demandante la suma de \$/. 403,679.00 (Cuatrocientos Tres Mil Seiscientos Setenta y Nueve y 00/100 Nuevos Soles), más los intereses que se devenguen hasta la fecha efectiva de pago, por concepto de daño emergente, lucro cesante y daño a la persona jurídica.

83. El artículo 1321º del Código Civil que establece que: "Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve. El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.

Si la inejecución o el incumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que esta fue contraída".

84. El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución. El artículo 1321º del Código Civil establece en su último párrafo que, si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que fue contraída; en cambio, si se hubiera actuado con dolo o culpa inexcusable, el segundo párrafo del artículo determina que el resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.

85. Como correctamente señala el tratadista argentino Gabriel A. Stiglitz, "...el contrato, como fuente de obligaciones, genera la sujeción del deudor al deber de cumplir la

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

prestación comprometida..." y es frente al incumplimiento de ese deber que surge la responsabilidad civil como la "...obligación impuesta, como reacción del ordenamiento, a quien infringe un deber jurídico, dañando a otro".

86. La responsabilidad civil, en general, como toda institución de nuestro ordenamiento jurídico, exige la existencia de determinados presupuestos materiales, cuya presencia conjunta conduce a la determinación de la obligación de indemnizar.

Según Trigo Represas, "...son cuatro los presupuestos o elementos de la responsabilidad civil: hecho antijurídico, daño, relación de causalidad entre aquél y éste último, y un factor atributivo de responsabilidad; en principio la acreditación de la concurrencia de esos cuatro presupuestos habrá de corresponderle a quien pretenda el resarcimiento de daños y perjuicios."<sup>2</sup>

87. Esto significa que para asignar responsabilidad y, concomitantemente, obligación de indemnización, debe confluir estos 4 elementos. Si alguno de ellos no se configurase, no corresponde establecer una obligación de indemnización. Así, la responsabilidad puede enervarse probando una indemnidad o causal de exoneración, cuando no se demuestran los daños, cuando se demuestre una fractura causal (en materia contractual se consideran causas no imputables, aunque lo sean), o finalmente, si el deudor acredita que actuó con la diligencia debida.

88. Aplicando lo señalado anteriormente al caso materia del presente proceso arbitral, tenemos que el daño patrimonial, para ser resarcible, debe cumplir con una serie de requisitos, a saber:

En primer término podemos decir que el daño a reparar tiene que ser cierto, ya sea actual o futuro. ¿Qué quiere decir cierto? Cierto es opuesto a hipotético. La existencia debe ser constatada para poder condenarse al pago de la indemnización.

<sup>2</sup> STIGLITZ, Gabriel A. Responsabilidad Civil por Incumplimiento Contractual. En: Contratos. Teoría General. (Director: Rubén S. Stiglitz) Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1994. Tomo I. p. 653.

<sup>3</sup> TRIGO REPRESAS, Félix. La prueba del daño emergente y del lucro cesante. En: Revista de Derecho de Daños. Vol.

4. La prueba del daño - I. Rubinzal - Culzoni, Editores. Buenos Aires, 1999. P. 39-40.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSIA SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

El daño tiene que ser *subsistente*. Es decir, que no debe haber desaparecido en el momento en que debe ser resarcido.

El daño debe ser propio de quien lo reclama es decir, *personal*, nadie puede pretender ser indemnizado por un daño sufrido por un tercero. El daño personal puede ser directo o indirecto. Es directo el que se produce cuando el acto lesivo recae sobre la persona o bienes del damnificado, que es a la vez víctima del hecho, y es indirecto cuando el acto atacó los bienes o la persona de la víctima y se refleja en el patrimonio de otro que resulta damnificado.

Por último, debe haber un *interés legítimo*.

89. En el presente caso, si bien se ha acreditado el incumplimiento por parte de la MSI, TEC no ha podido demostrar el daño causado y mucho menos cuantificarlo. A criterio de este Arbitro Unico, TEC no ha identificado con claridad cuáles serían los daños causados por la MSI, ni mucho menos ha demostrado su ocurrencia o su cuantificación.

En tal sentido, este Arbitro Unico considera que corresponde declarar **INFUNDADA** la segunda pretensión autónoma, contenida en el cuarto punto controvertido.

**QUINTO PUNTO CONTROVERTIDO**

90. En el presente punto controvertido corresponde analizar y determinar a quién y en qué proporción corresponde asumir los gastos irrogados en el presente proceso.

91. En cuanto a los costos del arbitraje, los artículos 70° y 73° del Decreto Legislativo N° 1071, disponen que el árbitro tenga en cuenta a efectos de imputar o distribuir los costos del arbitraje, el acuerdo de las partes. A falta de acuerdo, los costos del arbitraje serán de cargo de la parte vencida. Sin embargo, el árbitro podrá distribuir y

prorratar estos costos entre las partes, si estima que el prorateo es razonable, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

92. Además de lo antes expuesto, los costos incluyen (i) los honorarios y gastos del tribunal arbitral; (ii) los honorarios y gastos del secretario; (iii) los gastos administrativos de la institución arbitral; (iv) los honorarios y gastos de los peritos o de cualquier otra asistencia requerida por el tribunal arbitral; (v) los gastos razonables incurridos por las partes para su defensa en el arbitraje; (vi) los demás gastos razonables originados en las actuaciones arbitrales.

93. En esta línea, atendiendo a la inexistencia de pacto entre las partes y considerando el resultado o sentido de este laudo, pero, al mismo tiempo, meritando que ambas partes tenían motivos suficientes y atendibles para litigar, en razón de la incertidumbre jurídica que existía entre ellas que —precisamente— motivó el presente arbitraje, y tomando en cuenta, además, a efectos de regular el pago de tales conceptos, el buen comportamiento procesal de las partes, esta Arbitro Unico estima razonable que:

- (i) Cada una de las partes asuma los honorarios por concepto de defensa legal en los que hubiera incurrido o se hubiera comprometido a pagar, y
- (ii) Cada una de las partes asuma los honorarios de los gastos arbitrales que les corresponde.

Tomando en cuenta el íntegro de las consideraciones desarrolladas en el presente laudo, este

Arbitro Unico

**RESUELVE:**

1. Declarar **FUNDADA** la primera pretensión autónoma del Demandante, contenida en el primer punto controvertido y, en consecuencia, se declara la invalidez de la resolución contractual efectuada por la MSI y, como consecuencia de ello, la plena vigencia del contrato.

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO N° 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA N° 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").

2. Declarar FUNDADA la primera pretensión accesoria del Demandante, contenida en el segundo punto controvertido, ordenando a la MSI que cumpla con recibir los bienes ofertados por TEC y que, del mismo modo, cumpla con pagarle la contraprestación correspondiente pactada en el contrato, esto es, la suma de s/. 352,450.00 (Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles), así como el pago de intereses legales computados desde el emplazamiento con la solicitud de arbitraje, hasta la fecha efectiva del pago.


3. Declarar FUNDADA la segunda pretensión accesoria a la primera pretensión autónoma, contenida en el tercer punto controvertido y, por tanto, no corresponde a la MSI ejecutar las cartas fianza de fiel cumplimiento y monto diferencial de la propuesta otorgadas por TEC.

4. Declarar INFUNDADA la segunda pretensión autónoma, contenida en el cuarto punto controvertido.

5. Respecto de la Pretensión referida a los gastos arbitrales, se resuelve:

- (i) Que cada una de las partes asuma los honorarios por concepto de defensa legal en los que hubiera incurrido o se hubiera comprometido a pagar; y
- (ii) Que cada una de las partes asuma los honorarios de los gastos arbitrales que les corresponde.

  
Sergio Salinas Rivas  
Arbitro Único

  
Juan José Pérez-Rosas Pons  
Secretario Ad Hoc

ARBITRAJE DE DERECHO QUE RESUELVE LA CONTROVERSI SURGIDA ENTRE LA EMPRESA TRAFFIC ENGINEERING & CONTROL CORPORATION S.A. Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO (CONTRATO Nº 029, DERIVADO DE LA ADJUDICACIÓN DE MENOR CUANTÍA Nº 018-2010-CE/MSI-PRIMERA CONVOCATORIA - "ADQUISICIÓN DE 37 CONTROLADORES DE TRÁNSITO").