

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 81  
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del miércoles 20 de diciembre de 2023, en la Sede Central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se inició la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, asistieron los señores:

1. Carlos Alberto Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.
2. Víctor Miro Zenteno Gonzales, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de carga- ANATEC.
3. Gerardo Manuel Noguero Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
4. Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS.
5. Julio Chalco Guimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) - UNT PERÚ.
6. Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
7. Nicky Martin Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participó en calidad de invitado, el señor:

- Alberto Lei Santa Gadea, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.

Igualmente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participó en calidad de expositor, el señor:

- Jorge Kaneko La Rosa, Consultor de la Empresa KM CORP S.A.C.

La sesión inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

**I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM**

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se inició la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

## II. ORDEN DEL DÍA

### 2.1. Resultados de la consultoría del Sistema de Citas en los Terminales Portuarios bajo competencia del OSITRAN.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Jorge Kaneko La Rosa, Consultor de la Empresa KM CORP S.A.C., quien inició la presentación indicando que su exposición contará con los siguientes apartados:

- i) Objetivo de la Auditoría.
- ii) Criterios.
- iii) Certificaciones del equipo auditor.
- iv) Aspectos importantes.
- v) Flujo de la cita.
- vi) DPORT- SIC de DPWorld.
- vii) Citas por tipo de transacción.
- viii) Composición.
- ix) Análisis de datos.
- x) Entrevistas.
- xi) Conclusiones.
- xii) Riesgos.

#### i) Objetivo de la Auditoría

Al respecto, el señor Kaneko señaló que la consultora tuvo como objetivo realizar la auditoría al sistema informático utilizado para la asignación y otorgamiento de citas para la recepción y/o entrega de contenedores de los usuarios del nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur de las obligaciones contractuales de DP WORLD CALLAO S.R.L (DPW) que se encuentren bajo el ámbito de supervisión del OSITRAN.

#### ii) Criterios

El señor Kaneko indicó que lo primero que se realizó es establecer cuáles son los criterios técnicos primarios que podrían poner en peligro lo establecido en el artículo 14, literal b) de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, referido a la "no discriminación e igualdad ante la Ley". Dichos criterios técnicos fueron los siguientes:

**Imagen N° 1:**

#### Criterios



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

1.- *Gestión de acceso*: referido a que las personas puedan acceder libremente al Sistema de citas.

2.- *Acceso a los datos del sistema*: que todos los usuarios tengan la misma posibilidad de acceso a la misma información y en el mismo momento.

3.- *Generación y gestión de citas dentro del sistema*.

4.- *Acceso a información relevante para colocar citas*: referido a los requisitos para colocar una cita, los cuales pueden estar asociados a las capacidades del puerto que estén configuradas, el momento de la configuración en los puertos y cuando dichas configuraciones se hacen públicas.

5.- *Resolución de incidentes*: referido a cuanto tiempo toma resolver aquellos incidentes en los que un usuario no puede realizar una operación en el sistema o no puede acceder al sistema.

6.- *Operaciones de contingencia*: este principio tiene como finalidad analizar la disponibilidad del sistema de citas.

7.- *Entrenamiento de las partes interesadas*: entendiéndose como partes interesadas a todos aquellos que hacen uso del sistema de citas, es decir agentes, extraportuarios, transportistas.

8.- *Manejo de excepciones*: referido a aquello que no esté planteado en el sistema.

Como criterios secundarios se encuentran los estándares o normas que permiten realizar la consultoría:

1.- COBIT 2019 ISACA (Information Systems Audit and Control Association)

2.- ISO/IEC 27001:2022 (Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (SGSI)).

3.- ISO/IEC 27002:2022 (Seguridad de la información, ciberseguridad y protección de la privacidad - Controles de seguridad de la información).

### iii) Certificaciones del equipo auditor

El señor Kaneko mencionó las certificaciones del equipo auditor para conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

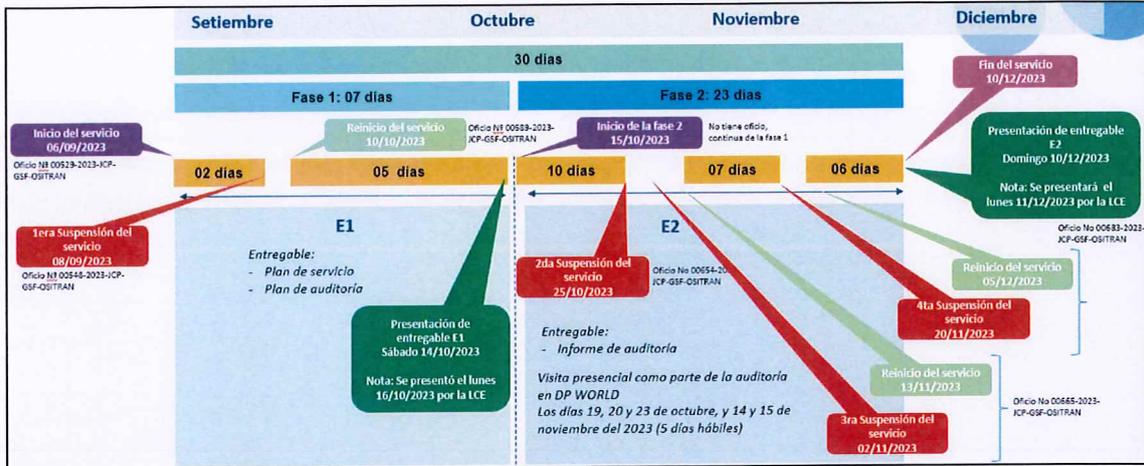
### iv) Aspectos importantes

Al respecto, el señor Kaneko indicó algunos aspectos relevantes sobre la Auditoría:

- La auditoría basa sus conclusiones en la observación de hechos o de datos que permitan verificar que ciertos hechos han ocurrido.
- La auditoría es técnica y tiene como objeto el sistema de información de citas (SIC) de DP World Callao S.R.L., denominado DPORT o las funciones del SIC relacionadas a la creación, actualización, cancelación o reprogramación de las citas.
- Las entrevistas a partes interesadas son opcionales.
- La auditoría es muestral y no pretende analizar el universo completo de los datos, programas, ni entrevistar a todas las partes interesadas.
- La auditoría no cubre la revisión de los procesos ni aspectos legales relacionados a las citas.
- Al cerrar el proceso de auditoría se podría recomendar realizar revisiones complementarias por parte del OSITRAN.

Aunado a ello, presentó el cronograma de la Auditoría, la cual tiene un plazo de 30 días, dividido en 2 secciones: 7 días para planificación y 23 días de ejecución.

**Imagen N° 2:**  
**Cronograma de la Auditoría**



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

**v) Flujo de la cita**

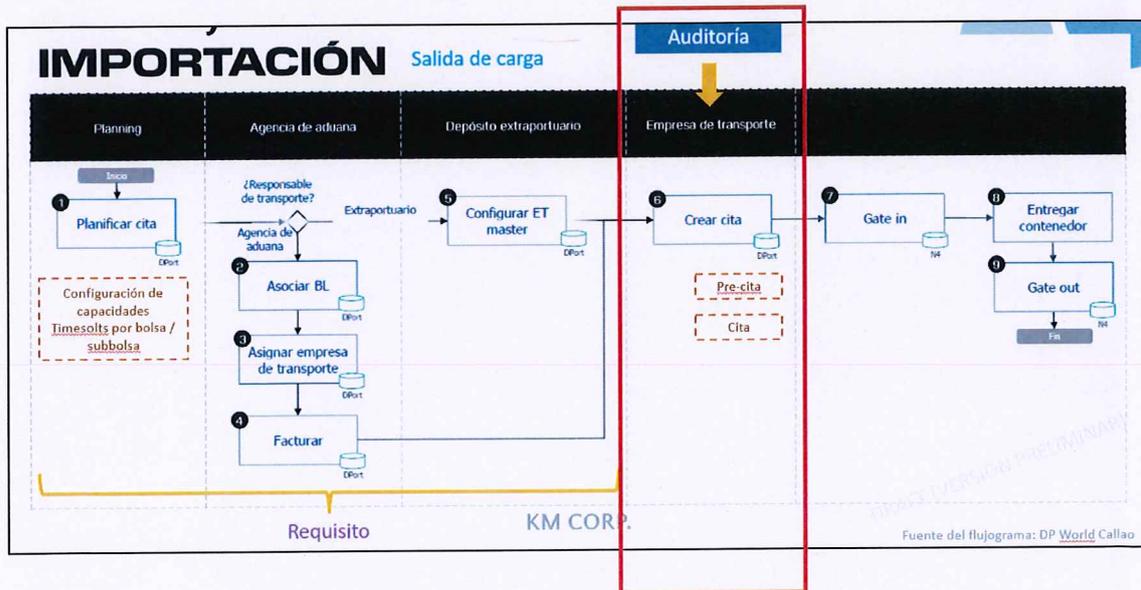
Posteriormente, el señor Kaneko mostró los flujos de las citas en DP World Callao.

➤ Flujo de importación. –

En este flujo existe una primera etapa donde se realiza una planificación de las capacidades que van a colocar en cada uno de los tipos o bolsas de citas; esta planificación luego pasa a una segunda actividad relacionada a la documentación que tiene que ser asociada por la agencia de aduanas.

Posteriormente, se interviene un depósito extraportuario, para finalmente crear una pre-cita y luego una cita.

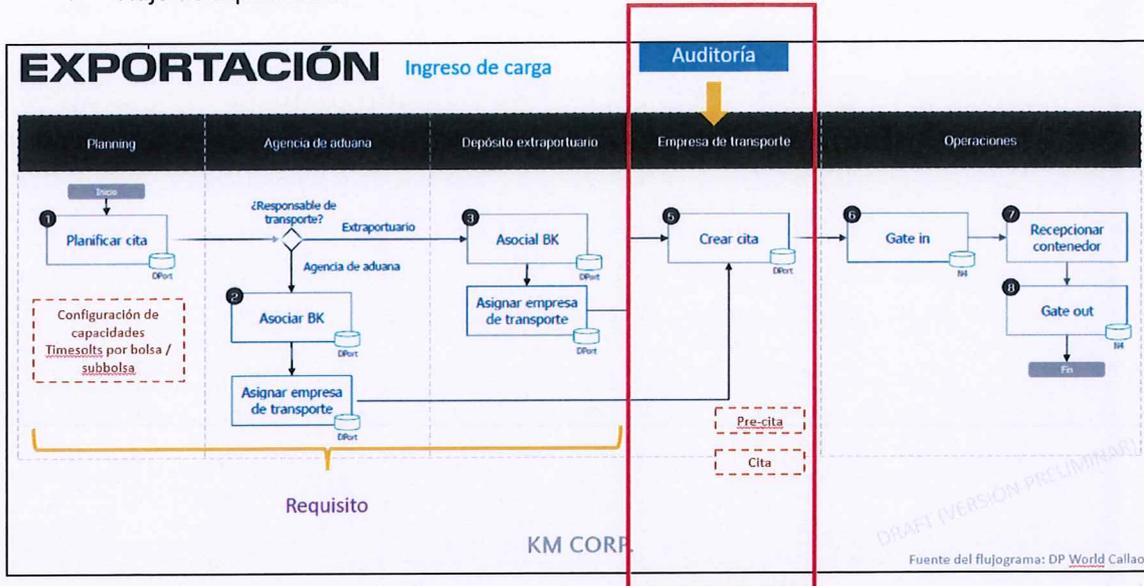
**Imagen N° 3:**



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

**Imagen N° 4:**

➤ Flujo de exportación. –



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

**vi) DPORT- SIC de DPWorld**

El señor Kaneko informó que el sistema de información de citas de DP World Callao, conocido como DPORT, tiene su propia base de datos donde se almacenan los datos preliminares de las citas, sin embargo, las citas propiamente se almacenan en el sistema N4.

DP World Callao cuenta con diversas áreas que interactúan con el sistema DPORT: el área comercial que se encarga de administrar las bolsas y sub- bolsas y la atención de incidentes, el área de operaciones que se encarga de realizar las configuraciones de capacidades y el área de Sistemas que interviene cuando ocurren incidentes técnicos.

**vii) Citas por tipo de transacción (bolsa/ sub- bolsa)**

Al respecto, indicó que las capacidades son configuradas en bolsas y sub- bolsas. Sin embargo, la Dra. Verónica Zambrano, presidente del Consejo Directivo, consultó acerca de cuál es el criterio empleado para la división de la bolsa y sub- bolsa; a lo que el señor Kaneko recomendó realizar dicha consulta a DP World Callao, toda vez que de la consultoría realizada no se advierte cuales son los criterios para esa segregación de bolsa y sub- bolsas.

**viii) Composición de la muestra**

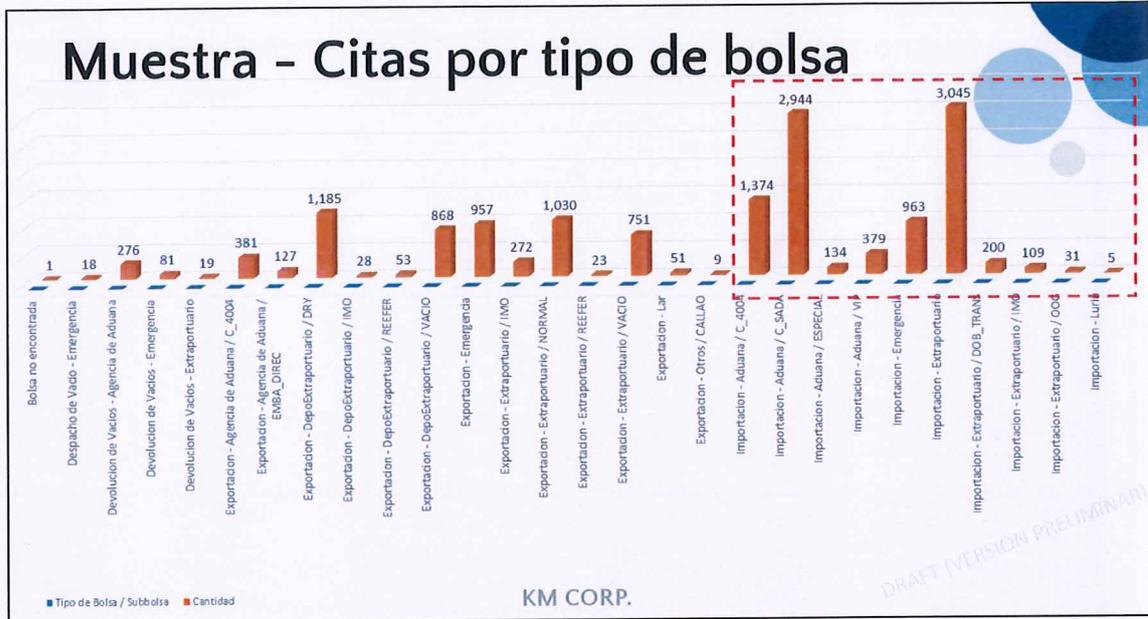
El señor Kaneko indicó que la selección de muestra ha sido durante 30 días, extrayendo información durante 4 horas por cada día (de 8:00 am a 12:00 pm) obteniendo una muestra de 15000 citas ocurridas desde julio 2022 hasta julio 2023.

Adicionalmente a ello, indicó que también se analizó la información proporcionada por DP World Callao.

**ix) Análisis de datos**

El señor Kaneko presentó la muestra obtenida por tipo de bolsa, conforme se visualiza en la imagen N° 5.

**Imagen N° 5:**  
**Muestra obtenida por el consultor, por tipo de bolsa**



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

Posteriormente, mostró el estado de las citas obtenido de la muestra tomada por KM CORP S.A.C.:

**Imagen N° 6:**  
**Estado de las citas de la información obtenida por el consultor**

Ítem	Rango	Registros	Porcentaje	
1	CANCEL	2,259	14.75%	
2	EXPIRED	278	1.82%	
3	USED	9,267	60.51%	12,777
4	USEDLATE	3,510	22.92%	83.43%
		15,314	100.00%	

Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

Por otro lado, mostró el estado de las citas obtenido de la información proporcionada por DP World Callao:

**Imagen N° 7:**

**Estado de las citas de la información proporcionada por DP World Callao**

**Estado de las citas**

Ítem	Rango	Registros	Porcentaje	
1	CANCEL	335,051	17.30%	
2	CREATED	5	0.00%	
3	EXPIRED	44,342	2.29%	
4	USED	1,113,936	57.53%	1,557,028
5	USEDLATE	443,092	22.88%	80.41%
		1,936,426	100.00%	

Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

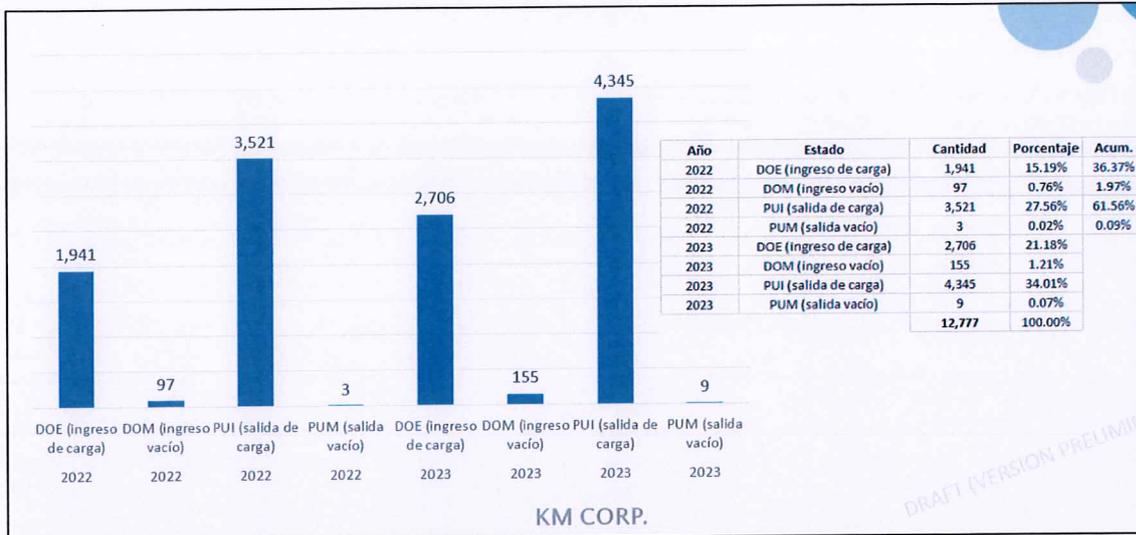
El señor Carlos Alberto Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, intervino consultando si las citas canceladas se deben a algún bloqueo de las empresas, a lo cual el señor Kaneko indicó que no se puede conocer dicha información, sin embargo, se puede visualizar al último usuario modificador de la cita.

Posteriormente, el señor Kaneko indicó como conclusiones de las citas, lo siguiente:

- En el caso de la muestra:
  - Más del 83% de las citas son usadas.
  - Se cancelan alrededor del 14% de citas programadas.
  
- En el caso de la información de DPWC:
  - Más del 80% de las citas son usadas.
  - Se cancelan alrededor del 17% de citas programadas.
  - La muestra incluye 2 citas repetidas (1 repetición por cada una), las citas son las siguientes:
    - 7651404 (USED) 14-Enero-2021, ambos registros de la cita se hicieron el 13 de enero de 2021, el primer registro indica que la cita fue utilizada a las 12:31 AM con hora de salida 01:09 AM, en tanto el segundo registro indica que el uso fue a las 02:38 AM y la salida a las 02:51 AM.
    - 9511887 (EXPIRED) 20-Marzo-2023. Llama la atención que la cita a pesar de estar expirada tiene asignada una fecha de uso (20 de marzo de 2023 06:14 PM) y fecha de salida del puerto (20 de marzo 2023 06:25 PM), siendo la empresa de transporte SERVICIOS LOGISTICOS INTEGRALES CARGO SAC y la placa asignada AFZ905.

Adicionalmente a ello, mostró las citas y tipos de transacción obtenidos de la muestra de la auditoría de citas, conforme se visualiza en la imagen N° 8:

**Imagen N° 8:**  
**Citas y tipos de transacción**



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

Al respecto, el señor Kaneko indicó como conclusiones de las transacciones lo siguiente:

- En el caso de la muestra:
  - 36% de las citas está relacionada con ingreso de carga.
  - 61% de las citas está relacionada con salida de carga.
  - 97% de las citas está relacionada a movimiento de cargas.
- En el caso de la información de DPWC:
  - 46% de las citas está relacionada con ingreso de carga.
  - 51% de las citas está relacionada con salida de carga.
  - 97% de las citas está relacionada a movimiento de cargas.

A partir de dichos resultados, el señor Kaneko indicó que realizaron un análisis respecto a la anticipación con la que se solicitan las citas para identificar si existe mucha diferencia entre el momento en el que el usuario crea la cita y el momento en el que desea que lo atiendan. Como resultado de ello, de la muestra se obtuvo lo siguiente:

- Las citas se agendan con una anticipación de 10 horas hasta 80 horas, sin embargo, la gran mayoría de las citas se agendan en el rango de 20 a 30 horas de anticipación.
- Ello quiere decir que si el usuario genera una cita con ese rango de anticipación es muy probable que encuentre disponible una cita.
- Se detectó un universo de citas con anticipaciones negativas, es decir citas creadas por los usuarios con una petición de atención anterior a la fecha de creación. (142 citas)
- Otro universo de citas fue creado para atención inmediata, en el momento de la creación. (773 citas)

El señor Nicky Martin Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional, intervino consultando si en la Base de datos se puede diferenciar cuáles son las citas subidas por correo y cuáles subidas por el portal.

Al respecto, el señor Kaneko indicó que dicha información tiene que ver con las bolsas, por lo que, no tienen manera de diferenciarlas.

En ese sentido, el señor Kaneko presentó las conclusiones sobre la anticipación:

- En el caso de la muestra:
  - 0.93% de las citas se programaron para un horario anterior a la fecha de creación de la cita.
  - 5.04 % de citas se crean y programan en el mismo horario (inmediatas).
  - 4.33 % de citas se crean y programan dentro de los próximos 60 minutos.
  - Más del 26% de las citas se solicitan y programan antes de las próximas 20 horas.
  - Más del 83% de las citas se solicitan y programan antes de las próximas 50 horas.
  - 72% de probabilidad de que se logre una cita si se coloca con más de 20 horas de anticipación.
  - En el caso de la información de DPWC:
    - El 3.52 % son citas inmediatas.
    - El 3.64 % son citas que se programan para dentro de los próximos 60 minutos.
    - Más del 50% de las citas se solicitan y programan antes de las próximas 20 horas.
    - Más del 91% de las citas se solicitan y programan antes de las próximas 50 horas.
    - 66% de probabilidad de que se logre una cita si se coloca entre 4 y 40 horas de anticipación.

Por otro lado, el señor Kaneko indicó que de manera adicional han realizado un análisis sobre el uso de las citas, relacionado a la acción de acudir a las citas programadas.

Al respecto, señaló que el gran número de las citas se utiliza en el momento programado o hasta 2 horas después, sin embargo, hay un grupo de citas que se utilizan antes.

El señor Víctor Miro Zenteno Gonzales, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de carga, intervino señalando que, en cualquier sistema de control, con una preparación previa, debería existir un apartado donde se señale el motivo por el cual se realiza el cambio, en este caso de la programación de la cita.

Ante ello, el señor Kaneko indicó que efectivamente debería incluirse dicho apartado, sin embargo, en este sistema de citas no existe.

El señor Corrochano preguntó al consultor si existiría una hipótesis basada en que al tener las bolsas y sub- bolsas que, por manejo comercial, reasignan las citas, podría configurarse una discriminación o desigualdad entre los usuarios.

Sobre ello, el señor Kaneko indicó que no existiría dicha hipótesis, sino que lo que se presentaría son riesgos que podrían atentar el cumplimiento del principio de no discriminación y trato igualitario, toda vez que la conformación de las bolsas y sub- bolsas no es clara.

El señor Corrochano solicitó que se requiera a DP World Callao la base de las bolsas y sub- bolsas.

El señor Julio Chalco Guimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú, intervino mostrando su preocupación en la demora de entrega de información por parte de DP World Callao, asimismo solicitó que el OSITRAN analice los resultados de la auditoría a fin de determinar si existe algún tipo de incumplimiento o competencia desleal.

Aunado a ello, la señora Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios indicó que el informe que derive del análisis realizado por el consultor podría ser trasladado al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI, con la finalidad que actúe bajo sus competencias.

Al respecto, el señor Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, indicó que el informe técnico que elaboren derivado de los resultados obtenidos por la consultoría, será evaluado por la Jefatura de Contratos Portuarios, del cual pueden devenir implicancias contractuales, operativas o de competencia, según la conclusión a la que se llegue.

En caso tenga implicancias contractuales se analizará si deriva en un presunto incumplimiento, por el contrario, si las implicancias son operativas se pondrá en conocimiento de la Autoridad Portuaria Nacional y; finalmente, si se encuentran indicios de afectación a la competencia será puesto en conocimiento del INDECOPI.

La señora Morales consultó qué acciones se adoptarían frente a aquellos concesionarios que no brindan la información requerida por el Organismo Regulador.

Sobre ello, el señor Carlos Aliaga indicó que ante la negativa de entrega de información se podría generar un presunto incumplimiento, lo cual se trasladaría a la Jefatura de Fiscalización.

Posteriormente, el señor Kaneko continuó con su exposición y presentó los resultados obtenidos de la información proporcionada por DP World Callado respecto a citas canceladas o expiradas y que sin embargo han sido utilizadas, conforme se advierte de la imagen N° 9:

**Imagen N° 9:**  
**Citas utilizadas pero que aparecen con otro estado, información de DP World Callao**

Sum of Cantidad	Column Labels				
Row Labels	2021	2022	2023	Grand Total	Porcentaje
CHR INTERNATIONAL LOGISTIC SERVICE EIRL		1		1	2.13%
DP WORLD LOGISITCS S.R.L.	6	2		8	17.02%
DP WORLD LOGISTICS S.R.L		1		1	2.13%
EEMERSON SAC	1			1	2.13%
EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS TEAL S.A.C.	1			1	2.13%
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS CRUZ DE HUARIJI...	1			1	2.13%
GRONES EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA S.A.C.		1		1	2.13%
GRUPO EMPRESARIAL CAJUSOL SAC	1			1	2.13%
JK SALAS S.A.C	1			1	2.13%
Kachris Transport SAC	1			1	2.13%
KINO TRANSPORT SAC		1		1	2.13%
SAMA ASOCIADOS S.A.C.	1			1	2.13%
SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A.	3	1		4	8.51%
SERVICIOS LOGISTICOS INTEGRALES CARGO SAC			2	2	4.26%
TRANSP Y SERVICIOS MARQUINA NUÑEZ SAC.. TSMNSAC ....	1			1	2.13%
transpacific business sac	2	3		5	10.64%
TRANSPORT RODRIGO & MARCELO SAC.	1			1	2.13%
TRANSPORTE Y SERVICIOS GAMARRA F. S.R.L.	1	1		2	4.26%
TRANSPORTES BARLOVENTO S.A.C.		1		1	2.13%
Transportes Cielo Celeste E.I.R.L.	1			1	2.13%
TRANSPORTES FERMINA EIRL	1			1	2.13%
TRANSPORTES JMA CARGO SAC		1		1	2.13%
transportes meridian sac			1	1	2.13%
TRANSPORTES QUINTO SAC	2			2	4.26%
TRANSPORTES RAFAELS CASTILLO SAC	1			1	2.13%
TRANSPORTES TALPA SAC	1			1	2.13%
TRANSPORTES Y SERVICIOS ATENAS SAC	1			1	2.13%
VERKO TRANSPORT SAC	1			1	2.13%
VISAFast E.I.R.L.	1			1	2.13%
Y Y M MULTIOLOGISTICA S.R.L.	1			1	2.13%
<b>Grand Total</b>	<b>31</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>47</b>	<b>100.00%</b>

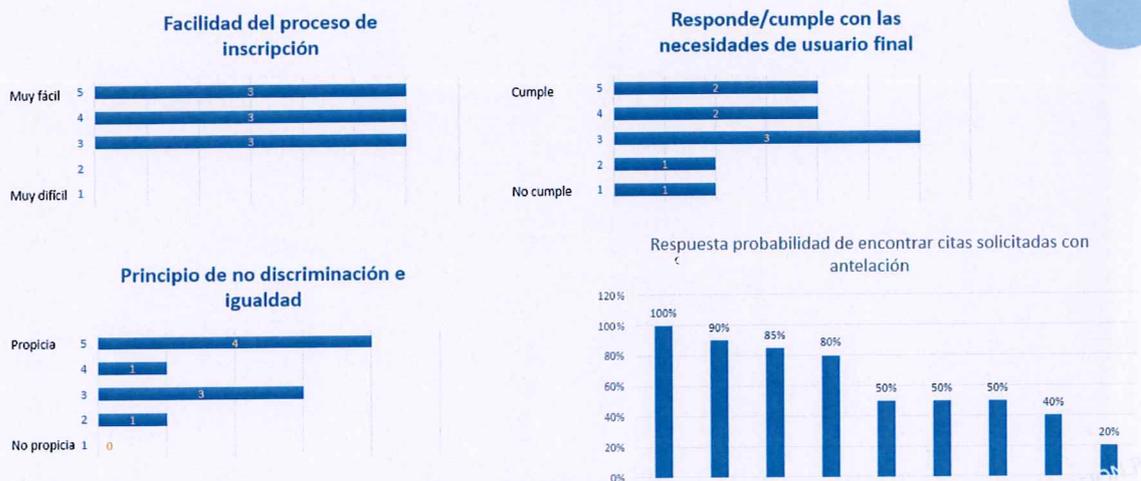
Luego de ello, el señor Kaneko presentó las conclusiones sobre el uso:

- En el caso de la muestra:
  - 9% de las citas se usan antes del horario establecido.
  - 79% de las citas se usan en el horario establecido.
  - 14% de las citas se usan con una diferencia de hasta 60 minutos.
- En el caso de la información de DPWC:
  - 1 % de las citas se usan antes del horario establecido.
  - 71% de las citas se usan en el horario establecido.
  - 18% de las citas se usan con una diferencia de hasta 60 minutos.
  - Se identificaron 47 citas con estado CANCEL, CREATED o EXPIRED con fecha de uso (2021:31, 2022:13, 2023:3), cuando no deberían tener fecha de uso
  - Se identificaron 5 citas con estado USED sin fecha de uso, cuando deberían tener fecha de uso, ya que tienen empresa de transporte y placa de transporte asociada a la cita, es decir según los datos, la cita se usó efectivamente.

**x) Entrevistas**

Posteriormente, señaló que se realizaron entrevistas con empresas de transporte, cuyos resultados fueron los siguientes:

**Imagen N° 10:**  
**Resultados de las entrevistas a los transportistas**



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

Al respecto, se concluyó que el proceso de inscripción para el uso del sistema no resulta complejo para los transportistas, el sistema permite cumplir con el principio de no discriminación y que sí existe probabilidad de encontrar una cita si se solicita con la antelación debida.

**xi) Conclusiones generales**

El señor Kaneko indicó cuáles son las conclusiones a las que llegaron durante la realización de la Auditoria al sistema de citas de DP World Callao:

- Existen algunos hechos que pueden impactar sobre el principio de no discriminación:
  - El análisis y los valores sobre la configuración de las bolsas y sub-bolsas ocurren por fuera del SIC.

- Los parámetros establecidos por el concesionario y por terceros (línea naviera), por ejemplo, los CutOff.
- Existen citas con estado CANCEL, EXPIRED o CREATED que poseen fecha de uso.
- Se permite el uso de token para el registro de transportistas sólo en horario de oficina de DPWC.
- Existen fallas en el SIC: Eventuales indisponibilidades del sistema, toda vez que el sistema no estuvo operativo en algunos momentos.
- Hay datos inconsistentes: Citas que se solicitan programar para una fecha y hora anterior a su creación.

▪ Otros aspectos:

- Existen citas con estado USED que no poseen fecha de uso.
- Existen citas con registros duplicados.
- Fortalezas: Es un sistema que respeta los flujos internos establecidos.

**xii) Riesgos**

▪ Accesos al SIC:

- Roles se asignan manualmente, incluyendo los de DPWLogistic, existiendo el riesgo que se asignen registros de DPW Callao a DPWLogistic o viceversa. Esto ocurre por tener la infraestructura compartida.

▪ Control de accesos privilegiados:

- No hay controles para auditar en línea las actividades de los administradores, del DPORT y de la base de datos.

▪ Trazabilidad:

- Existen tablas para hacer seguimiento a una sola operación de citas del N4, sin embargo, esas tablas no están documentadas y es complicado hacer el seguimiento por la base de datos.

▪ Base de Datos compartida:

- DPW Callao y DPW Logistics.

▪ Transparencia:

- No se difunde cómo se utilizan las bolsas o sub-bolsas.
- No hay estadísticas de los Time Slot disponibles en un determinado momento para los usuarios externos (empresas de transporte).

**xiii) Recomendaciones**

▪ Se recomienda realizar Revisiones (auditorías) a:

- El proceso de configuración de capacidades de atención del puerto.
- El proceso de configuración de las bolsas, sub-bolsas y control de las variaciones de estas configuraciones.
- Los aspectos legales involucrados en los contratos y las normas de servicios portuarios.

▪ Se recomienda mejorar la regulación:

- Reconocer a los transportistas como parte de los usuarios del SIC.
- Reconocer que los sistemas de información de citas y los datos generados son responsabilidad del concesionario.
- Obligar a que las operaciones en estos sistemas sean trazables.
- Que los organismos supervisores, tipo OSITRAN, tengan acceso auditado al sistema (perfil de sólo consulta).

▪ Mejorar la regulación:

- Para obligar a que el concesionario presente informes de incidentes sobre el SIC y las medidas adoptadas.
- Para obligar a comunicar con anticipación cambios significativos aplicados al sistema.
- Para obligar al concesionario a identificar riesgos sobre el SIC.

- Evaluar la calidad del SIC anualmente como herramienta que propicia la no discriminación y trato igualitario.

Concluida la exposición, el señor Chalco consultó si habrá otro informe con nueva evaluación del consultor, toda vez que se ha solicitado ampliar la información brindada por DP World Callao, asimismo indicó que se debe tener en cuenta que algunos transportistas están ligados a DP World.

Al respecto, el señor Kaneko señaló que intentaron contactar a 100 empresas de transportistas para al menos lograr entrevistar a 9 de ellas, además señaló que intentaron no contactar a empresas que tienen relación con DP World Callao para que la información no pierda objetividad.

Posteriormente, el señor Molfino consultó cuándo se entregaría el informe final de la Auditoría al Sistema de Citas de DP World Callao y; en qué fecha concluirían con la Auditoría a APM Terminals Callao para que sea expuesto en otra sesión del presente Consejo de Usuarios.

Ante ello, el señor Kaneko indicó que en el caso de APM Terminals Callao no ha sido posible la simulación porque el servicio del sistema de citas lo tienen tercerizado. Asimismo, indicó que el proceso es más simplificado, no existiendo bolsas y sub – bolsas; sin embargo, informó que se ha solicitado mayor información a APM Terminals Callao, ya que no se remitió datos de citas canceladas, expiradas o no utilizadas, así como tampoco información de fecha de cancelación de la cita, quién registró la cita y quien la modificó.

Es así que, el señor Corrochano solicitó que la Jefatura de Contratos Portuarios, con apoyo de la Consultora, requiera a DP World Callao la información sobre las bolsas y sub- bolsas que hace falta en la Base de Datos.

### III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

### IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Extraordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional formularon el siguiente pedido:

1. Solicitar que la Jefatura de Contratos Portuarios requiera a DP World Callao S.R.L., información complementaria señalada por el Auditor del Sistema de Citas, referida a la distribución de las bolsas y sub-bolsas de dicho sistema y el criterio adoptado para la mencionada distribución.

Siendo las 12:55 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



**Carlos Alberto Molfino Piaggio**  
Asociación de Agentes de Aduana del Perú



**Víctor Miro Zenteno Gonzales**  
Asociación Nacional del Transporte  
Terrestre de Carga – ANATEC



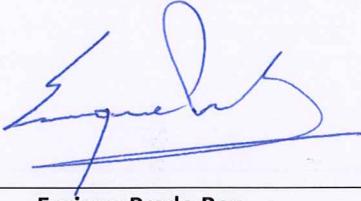
---

**Gerardo Manuel Noguero Colmenares**  
Asociación Peruana de Agentes Marítimos -  
APAM



---

**Julio Chalco Guimarey**  
Unión Nacional de Transportistas Dueños  
de Camiones del Perú (UNT) - UNT PERÚ



---

**Enrique Prado Rey**  
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema  
de Distribución Física Internacional de  
Mercancías – CONUDFI



---

**Cinthya Vanessa Morales Pastor**  
Cámara Nacional de Comercio,  
Producción, Turismo y Servicios –  
PERÚCAMARAS.



---

**Nicky Martin Corrochano Chichizola**  
Asociación Peruana de Agentes de Carga  
Internacional – APACIT