

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA N° 82
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del jueves 22 de febrero del 2024, 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 Ordinaria N° 82 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.
- Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista 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. César Terrones Linares, representante alerno de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.
2. Silvia Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
3. Gerardo Noguerol Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
4. Cinthya Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS.
5. Nilton Llanos Ayala, representante alerno de la Asociación de Exportadores – ADEX.
6. Julio Chalco Guimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) - UNT PERÚ.
7. Pablo Santos Curo, representante alerno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
8. Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
9. Alberto Lei Santa Gadea, representante alerno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.

Por otro lado, 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 Ordinaria N° 82 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Alcances sobre la modificación del Reglamento de Operaciones y Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la actividad portuaria de APM Terminals Callao.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, informó a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional que, los representantes de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) remitieron un oficio donde manifiestan sus disculpas por no poder participar de la presente sesión; motivo por el cual, se procedió a continuar con la respectiva agenda.

2.2. Resultados de la consultoría del Sistema de Citas en el Terminal Norte Multipropósito del Callao.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Carlos Aliaga, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de Ositrán y al señor Jorge Kaneko La Rosa, Consultor de la Empresa KM CORP S.A.C., para iniciar la presentación del segundo tema de agenda.

EL señor Carlos Aliaga realizó una breve presentación del tema y cedió la palabra al señor Kaneko La Rosa, Consultor de la Empresa KM CORP S.A.C., quien inició la exposición indicando que este contará con los siguientes apartados:

- i) Objetivo de la auditoría.
- ii) Criterios de auditoría.
- iii) Certificaciones del equipo auditor.
- iv) Aspectos importantes.
- v) Flujo de la cita.
- vi) 1-STOP- SIC de APMT
- vii) Citas por tipo de transacción.
- viii) Análisis de datos.
- ix) Entrevistas con los agentes de aduanas.
- x) Riesgos.
- xi) Recomendaciones.

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 Terminal Portuario del Callao - Zona Norte, respecto de las obligaciones contractuales de APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APMT) que se encuentren bajo el ámbito de supervisión del OSITRAN.

ii) Criterios de auditoría

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 Técnicos



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

Asimismo, el señor Kaneko manifestó que los criterios primarios considerados son los siguientes: (i) *Gestión de acceso*, (ii) *Acceso a los datos del sistema*, (iii) *Generación y gestión de citas dentro del sistema*, (iv) *Acceso a información relevante para colocar citas*, (v) *Resolución de incidentes*, (vi) *Operaciones de contingencia*, (vii) *Entrenamiento de las partes interesadas*, y (viii) *Manejo de excepciones*.

Asimismo, el señor Kaneko indicó que en los criterios secundarios se encuentran los estándares o normas que permiten realizar la consultoría, tales como:

- 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

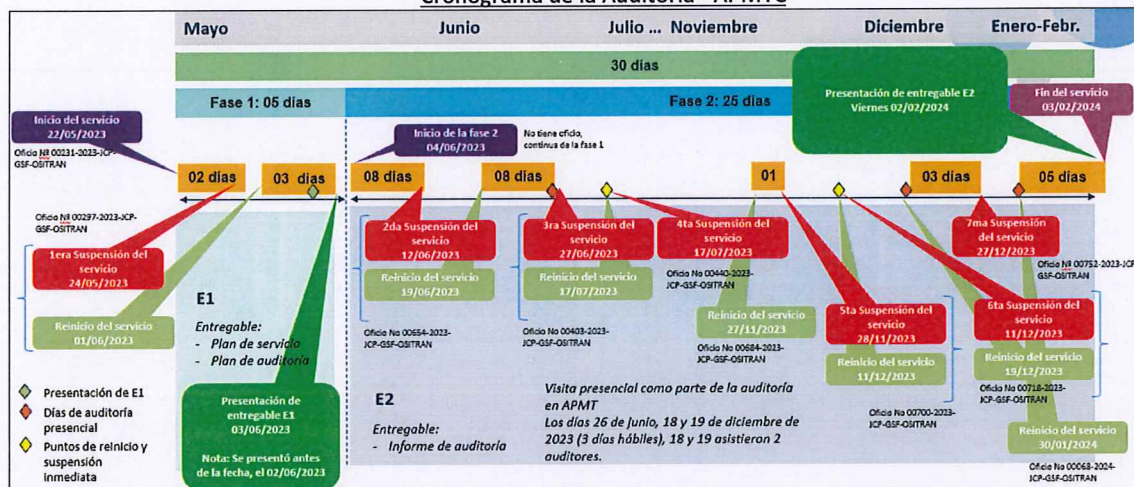
Al respecto, el señor Kaneko indicó algunos aspectos relevantes sobre la Auditoría, tales como:

- La auditoría basa sus conclusiones en la observación de hechos o de datos que permitan verificar que ciertos eventos han ocurrido.
- La auditoría es técnica y tiene como objeto el sistema de información de citas (SIC) de APMTC, denominado 1-Stop y las funciones del SIC relacionadas a la creación, actualización, cancelación o reprogramación de las citas.
- Las entrevistas a las 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 que tendría que planificar y ejecutar OSITRAN.

Aunado a ello, el señor Kaneko presentó el cronograma de alto nivel de la Auditoría, la cual ha tenido 7 suspensiones, habiéndose iniciado el 22 de mayo del 2023 y recién se culminó el 2 de febrero del presente año, como se detalla a continuación:

Imagen N° 2:
Cronograma de la Auditoría - APMT

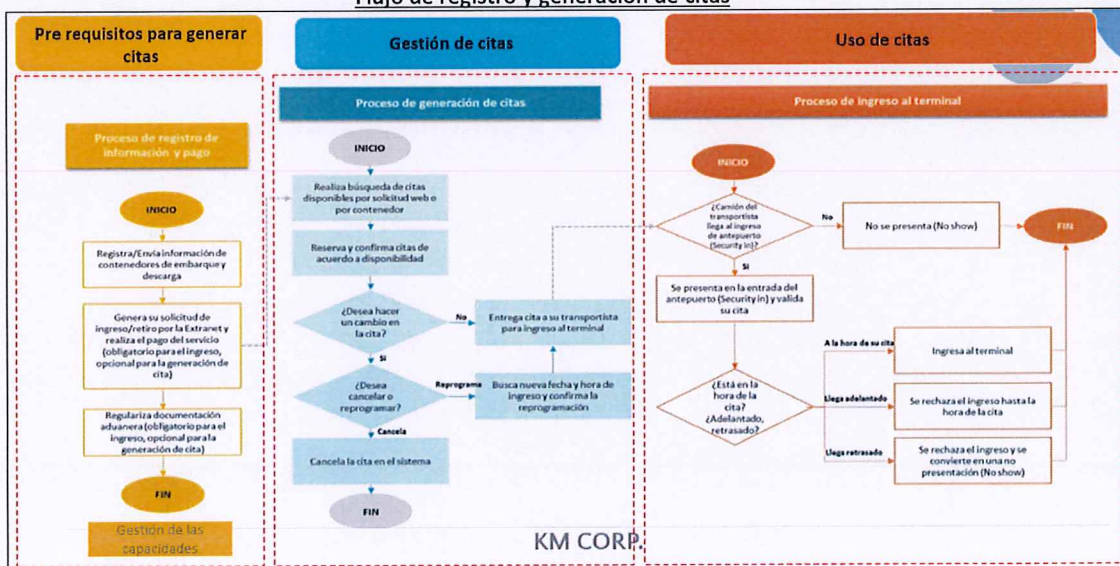


Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

v) Flujo de la cita

Posteriormente, el señor Kaneko mostró el flujo para el registro y generación de citas en APMT, el cual se divide en los pre requisitos para generar citas, la gestión de citas y el uso de citas, como se visualiza a continuación:

Imagen N° 3:
Flujo de registro y generación de citas



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

El señor Kaneko precisó que, de la muestra de datos analizada también se encontraron citas creadas pero que no fueron utilizadas y quedaron en estado de abandono. Asimismo, precisa que otro punto importante, es que para la generación de una cita en APMTC se requiere de la configuración de las capacidades de atención por hora, pues en este caso hay dos grandes rubros los cuales son tanto citas para importación como citas para exportación. Por otro lado, precisó que, APMTC va asignando por horas las citas en el sistema de acuerdo a la demanda, lo que resulta ser muy discrecional, debido a que no existe una regulación al respecto.

El señor Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT, intervino y consultó si el cambio de bolsas en el caso de APMTC funciona igual que en DP World que era un tema comercial. Al respecto, el señor Kaneko señaló que, en APMTC quien tiene el acceso para cambiar la configuración es operaciones y no comercial como lo era en DP World, al final el uso que le están dando es discrecional y no hay trazabilidad; por lo que, debería regularse para manejarlo de acuerdo a la demanda y que exista una transparencia para todos, de modo que se pueda saber a que se deben los cambios que se realicen.

Los señores Carlos Aliaga Calderón y Hanz Vilcapoma Virrueta, funcionarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, intervinieron manifestando que, es necesario establecer regulación al respecto, la cual debe ser dada por la APN; debido a que, el tema de las citas es un tema técnico operativo que se encuentra establecido en el Reglamento de Operaciones de APMTC aprobado por la APN.

El señor Julio Chalco Guimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) - UNT PERÚ, intervino y consultó si la auditoria ha podido comprobar cómo APMTC ha diseñado el sistema de citas, de modo que permita lograr grandes beneficios para los transportistas, tal y como, se mostró durante la implementación de este sistema. Al respecto, el señor Kaneko manifestó que no han tenido acceso a un análisis funcional, porque el sistema es un desarrollo encargado a un tercero, toda vez que APMTC ha rentado un sistema ya existente con funciones preestablecidas, implementado con algunos ajustes, a los cuales la auditoria ha tenido acceso para ser analizados, pero no son especificaciones funcionales completas.

El señor Nilton Llanos Ayala, representante alterno de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino consultando si la consultora ha podido validar que, el sistema 1-STOP una vez asignada la cita a una empresa ya no pueda ser manipulada. Al respecto, el señor Kaneko indicó que, en principio no han tenido acceso al sistema 1-STOP; sin embargo, explicará posteriormente el análisis realizado por la consultora.

vi) 1-STOP- SIC de APMTC

El señor Kaneko informó que el sistema de información de citas de APMTC, conocido como 1-STOP-SIC, tiene su propia base de datos donde se almacenan los datos preliminares de las citas; sin embargo, este sistema tiene una interfaz construida por 1-STOP que envía todos los datos del sistema en la aplicación que está en la nube al sistema Navis N4. Además, precisó que en el caso de APMTC la información de las citas está en el sistema 1-STOP y estas tienen un código, por lo que, cuando viajan a otro sistema podría generarse un desorden en la configuración.

Asimismo, el señor Kaneko indicó que, existe un problema en el sistema N4 de APMTC ya que no hay información que permita tener trazabilidad del registro de la cita; además, precisó que existió una principal limitación ya que no fue posible ingresar al sistema de base de datos de los servidores de APMTC por los acuerdos corporativos de APMTC; por lo que, la auditoría ha tenido que solicitar información exportada para ser analizada.

Por otro lado, el señor Kaneko precisa que del estudio efectuado en la consultoría han detectado que, hay citas que son usadas con mucha anticipación o con mucha dilación, y no según la hora a la cual fueron reservadas, lo que resulta ser irregular y es necesario ahondar más sobre ello para

establecer una debida regulación. Al respecto, el señor Chalco intervino y precisó que, el asunto radica en la forma de asignación y generación de las citas en el sistema.

La señora Silvia Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias, intervino preguntando si la falta de transparencia en el sistema de citas se relaciona con los niveles de servicio que el concesionario portuario debe brindar a lo usuarios del puerto de acuerdo con lo dispuesto en el contrato de concesión. Al respecto, el señor Carlos Aliaga intervino y precisó que, el tema de las citas no está regulado en el contrato de concesión, pero si se encuentra establecido en el Reglamento de Operaciones; además, señala que el problema aquí es la discrecionalidad con que opera el concesionario; por lo que, sí resulta necesario regular algunos aspectos, los cuales serán recomendados a partir del informe que sea emitido por el consultor y que permitan reducir la discrecionalidad y sean compatibles con el principio de no discriminación.

El señor César Terrones Linares, representante alterno de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, intervino y preguntó, por qué el tema de las citas no sería parte del contrato si es que es una obligación del concesionario del puerto, el mantener la transparencia e igualdad en sus operaciones, es decir, si no pueden probarlo, entonces no están cumpliendo, por lo que, es el concesionario quien tendría que demostrar que mantiene y cumple los niveles de servicio en observancia de la igualdad y otros principios establecidos. Al respecto, el señor Carlos Aliaga intervino y señaló que, entre los resultados obtenidos en esta auditoría se tiene la falta de transparencia, la cual si puede ser evaluada por el OSITRAN en el marco del contrato de concesión.

El señor Gerardo Noguero Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM, intervino y recomendó informar a la APN sobre los resultados encontrados en la auditoría respecto del sistema de citas. Al respecto, el señor Carlos Aliaga manifestó que, se está teniendo reuniones de trabajo con la APN y que el informe que se emita producto de la auditoría realizada le será remitida a la APN.

vii) Citas por tipo de transacción

Al respecto, el señor Kaneko precisó que, las citas por tipo de transacción funcionan como las ventanas del sistema; sin embargo, al no haber tenido acceso al sistema, no se ha podido revisar si funcionalmente, responden o no a los principios básicos de un sistema bien diseñado. Asimismo, precisó lo siguiente:

- El SIC es administrado por un tercero (1-stop).
- Las interfaces entre el SIC y el Navis N4 también lo administra un tercero.
- La seguridad de la base de datos del Navis N4 la gestiona APMT Global.
- Los servidores dónde están almacenados la infraestructura del Navis N4, los gestiona APMT Regional.
- La seguridad de la información de la base de datos, de las aplicaciones del 1-Stop, es gestionada por el proveedor (1-Stop).

viii) Análisis de datos

El señor Kaneko indicó que los datos analizados fueron extraídos del Navis N4 y remitidos por APMTC para su evaluación, por ende el auditor deberá creer en la veracidad de los datos enviados por APMTC. No obstante, precisa que, el auditor no tuvo un acceso al sistema directamente. Además, presentó un cuadro con el detalle de la documentación remitida por APMTC en las siguientes fechas:

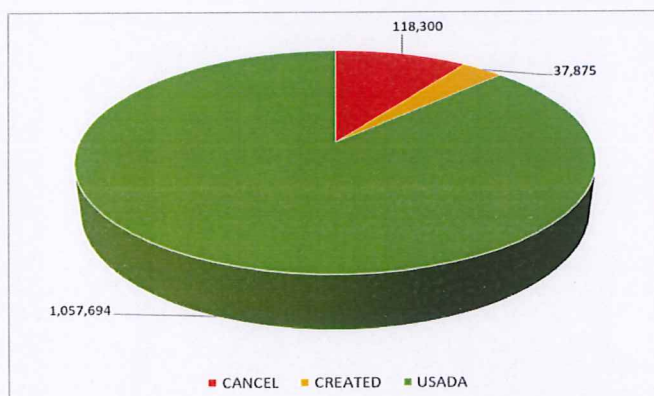
Imagen N° 4:
Análisis de datos

Solicitada por KM CORP	Tipo documento	Descripción de documento o información solicitada	Documento	Resumen de análisis	Remitida a KM CORP	Estado
21-Dic-2023	Registro	Data de citas canceladas y no utilizadas en el periodo 1 enero del 2021 al 31 de julio del 2023	Correo 21-Dic-2023	Registro en Excel de las citas del periodo solicitado. DataCitas-Cancel y no utilizadas_2021ENE_JUL2023_actualizado.xlsx	02-Ene-2024	Presentado
21-Dic-2023	Registro	Data de citas canceladas y no utilizadas en el periodo 1 diciembre del 2023 al 15 de diciembre del 2023	Correo 21-Dic-2023	Registro en Excel de las citas del periodo solicitado. DataCitas Cancel y No Utilizadas_2023DICO1_15_actualizado.xlsx	02-Ene-2024	Presentado
28-Dic-2023	Registro	Citas que no fueron creadas y no utilizadas y en el Navis N4	Correo 28-Dic-2023	Se adjunta registro de Tablas_citas_N4.xlsx	02-Ene-2024	Presentado
28-Dic-2023	Registro	Información del incidente ocurrido en agosto del 2023	Correo 28-Dic-2023	Se comunicó el detalle de las acciones tomadas en el correo enviado el 02-Ene-2024.	02-Ene-2024	Presentado

Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

Asimismo, el señor Kaneko precisó que, los datos y toda la información que presenta han sido elaborados a partir de los datos que ha enviado APMTC; por lo que, el auditor debe creer en la veracidad de estos datos enviados ya que no tiene forma de saber si los han cambiado o ajustado. Así pues, presentó una muestra del estado de las citas, como se aprecia a continuación:

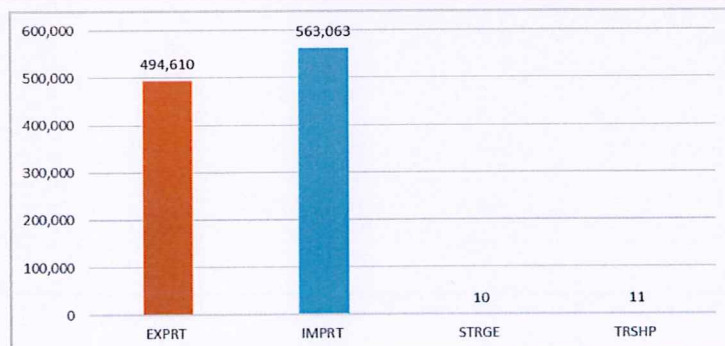
Imagen N° 5:
Muestra – Estado de las citas



Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

El señor Kaneko precisó que, de la imagen expuesta se puede apreciar que, del total de citas analizadas, un 9.75% son canceladas, un 3.12% son creadas y un 87.13% son usadas. Asimismo, presentó una muestra de las citas por tipo de operación como se muestra a continuación:

Imagen N° 6:
Muestra – Citas por tipo de operación

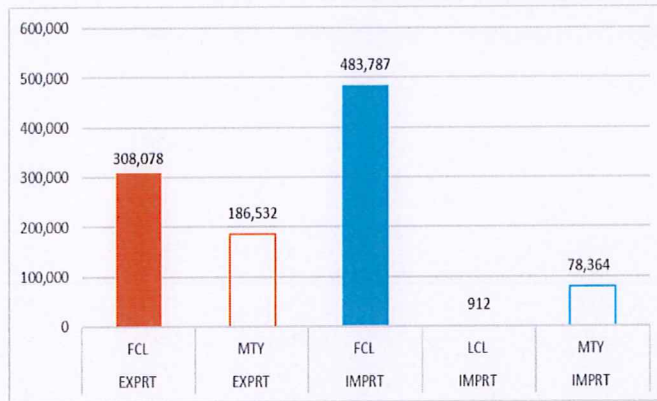


Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

El señor Kaneko, manifestó que, de la muestra analizada de las citas por tipo de operación, un 46.76% corresponde a citas para exportación y un 53.23% corresponde a citas para importación. Y

por otro lado, presentó información sobre las citas por condición del contenedor y tipo de operación, como se aprecia a continuación:

Imagen N° 7:
Muestra – Condición del cont. y tipo



Ítem	Tipo operación (USADAS)	Condición del contenedor	Cantidad	Porcentaje
1	EXPRT	FCL	308,078	29.13%
2	EXPRT	MTY	186,532	17.64%
3	IMPRT	FCL	483,787	45.74%
4	IMPRT	LCL	912	0.09%
5	IMPRT	MTY	78,364	7.41%
			1,057,673	100.00%

Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

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

- En el caso de la muestra del estado de citas, más del 87% de las citas son usadas y se cancelan alrededor del 9% de citas programadas, no se conoce si alguna de ellas se reprogramó.
- Con relación al caso de las citas por tipo de operación, alrededor del 47% de las citas son usadas para exportación y alrededor del 53% de las citas son usadas para importación.
- En el caso de las citas por condición del contenedor y tipo de operación, alrededor del 75 % de las citas está relacionada a la condición FCL, alrededor del 25 % de las citas está relacionada a condición MTY y alrededor del 0.09% de las citas está relacionada a la condición LCL.

Por otro lado, el señor Kaneko señaló que, aproximadamente el 50% de las citas se gestan o se colocan con hasta 9 horas de anticipación; además, precisó que, un grupo considerable de aproximadamente 114,002 citas se gestan con 1 hora de anticipación, es decir, se trataría de una atención preferente. En ese sentido, presentó un listado comparativo de empresas que logran conseguir citas con 4 horas de anticipación o menos horas, como se aprecia a continuación:

Imagen N° 8:
Top 10 de empresas que logran conseguir citas con 4 horas de anticipación o menos horas

IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN			
ITEM	AGENCIA	TIPO	CANTIDAD	ITEM	AGENCIA	TIPO	CANTIDAD
1	Maersk Logistics & Services Perú S.A.	IMPRT	37969	1	Maersk Logistics & Services Perú S.A.	EXPRT	70805
2	Medlog Peru S.A.	IMPRT	15800	2	Medlog Peru S.A.	EXPRT	20305
3	Ransa Comercial S.A.C.	IMPRT	14695	3	MAERSK LOGISTICS & SERVICES PERU S.A.	EXPRT	16748
4	Fargoline Sociedad Anonima - Fargoline S.A.	IMPRT	13047	4	Dp World Logistics S.R.L.	EXPRT	9201
5	Invers. Maritimas Universales Peru S.A.	IMPRT	12784	5	Agencia De Aduana Transoceanic S.A.	EXPRT	4568
6	Dp World Logistics S.R.L.	IMPRT	12010	6	Despachos Aduaneros Chavimochic Sac	EXPRT	4405
7	MAERSK LOGISTICS & SERVICES PERU S.A.	IMPRT	9449	7	Impala Terminals Peru S.A.C.	EXPRT	2668
8	Sakj Depot S.A.C.	IMPRT	9098	8	Sakj Depot S.A.C.	EXPRT	2595
9	Contrans S.A.C.	IMPRT	4779	9	Contrans S.A.C.	EXPRT	2514
10	Villas Oquendo S.A.	IMPRT	4714	10	Lip Aduanas S.A.	EXPRT	2277
11	Dt Dinero Peru S.A.C.	IMPRT	2474	11	Palacios & Asociados Agentes De Aduana S.A.	EXPRT	1703
12	Terminales Portuarios Peruanos Sac	IMPRT	1805	12	Ransa Comercial S.A.C.	EXPRT	1610
13	Merkur Logistics Sociedad Anonima Cerrada - Merkur Logistics S.A.C.	IMPRT	1545	13	Agencias Ransa S.A.C.	EXPRT	1426
14	Unimar S.A.	IMPRT	1269	14	Logistic Industry & Mining Sociedad Anonima - Logisminsa S.A.	EXPRT	1414
15	ALMACENES FORWARDER S.A.C.	IMPRT	1259	15	Transitario Internacional Multimodal Sac	EXPRT	1191
16	Interamerican Service Co S.A.C.	IMPRT	1045	16	Adualink S.A.C.	EXPRT	1007
17	Impala Terminals Peru S.A.C.	IMPRT	777	17	Merkur Logistics Sociedad Anonima Cerrada - Merkur Logistics S.A.C.	EXPRT	965
18	Palacios & Asociados Agentes De Aduana S.A.	IMPRT	727	18	Invers. Maritimas Universales Peru S.A.	EXPRT	960
19	Beagle Agentes De Aduana S.A.	IMPRT	696	19	Unimar S.A.	EXPRT	920
20	Agencia De Aduana Transoceanic S.A.	IMPRT	526	20	Tli Aduanas S.A.C.	EXPRT	863

Fuente: Empresa KM CORP S.A.C.

El señor Nicky Corrochano Chichizola, intervino y consultó por la situación de los terminales portuarios que figuran entre el número 2 al 6 del listado presentado, considerando que siempre son los agentes de aduana quienes sacan las citas y sin embargo, en el top 10 expuesto no estaría figurando ningún agente de aduana. Al respecto, el señor Kaneko señaló que, no tienen información al respecto, pero esto sería un indicador de que existen accesos que no serían exclusivamente para agentes de aduana.

El señor Alberto Lei Santa Gadea, intervino y señaló que, aduaneramente cualquier operador de comercio exterior podría sacar una cita y no existe exclusividad de las agencias de aduana, porque los primeros que figuran en la lista no tienen condición de agente de aduanas.

La señorita Cinthya Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS, intervino y manifestó que, como APMTC es un terminal multipropósito, las cargas generales las sacan mucho más rápido tanto los agentes aduaneros de la mano con los agentes marítimos. Asimismo, consultó cómo se realiza la asignación de la capacidad por hora, ya que al estar todas las capacidades generales englobadas no permite comparar de manera eficiente entre los dos terminales que brindan el mismo servicio.

El señor Nicky Corrochano Chichizola manifestó que, en las cargas generales de importación la línea naviera tiene una agencia marítima y adicionalmente tiene un terminal extraportuario de almacenamiento de vacíos, por lo que, podría ser que cualquier carga de importación que no se quiere sacar directamente por el puerto, hace el uso de un depósito temporal, para lo cual, se requiere de una cita; por ello se demuestra que en esos casos tienen una preferencia para sacar las citas.

El señor Kaneko indicó que, en el caso la programación de citas con anticipación se tiene que, el 81.05% solicitan las citas con una antelación de 20 o menos horas. Por otro lado, precisó que el 18.95% solicitan las citas con una antelación de más de 20 horas. Asimismo, señaló que el 95.99% utilizan sus citas dentro o antes del horario programado y dentro de los límites de tolerancia establecidos por APMTC y sólo el 3.75% utilizan sus citas con una demora superior a las 2 horas de su horario programado. Finalmente, precisó que el 0.26% utilizan sus citas con una anticipación mayor a 2 horas de su horario programado y existan citas con estado cancelado y creadas (abandonadas) que tienen fecha de uso.

ix) Entrevistas con los agentes de aduanas

El señor Kaneko precisó que de las entrevistas realizadas con algunos agentes de aduanas, se determinaron los siguientes hechos que pueden impactar sobre el principio de no discriminación:

- Algunos agentes de aduanas sienten que hay preferencias por parte de APMTC y consideran que debería mejorarse la disponibilidad de slots.
- Algunos agentes desconocen los plazos de antelación para colocar citas y los horarios de apertura de slots por falta de difusión por parte de APMTC.
- La comunicación con APMTC es básicamente por correo electrónico y los tiempos de atención pueden ser muy variables debido a la demanda del servicio. En ese sentido recomiendan una línea directa para la atención de emergencias, sobre todo en horario nocturno en las horas donde no funciona la central.

Por otro lado, el señor Kaneko con relación a la gestión de la seguridad e incidentes informa que, el 64% de los entrevistados considera que APMTC resuelve los incidentes pero con retraso, y algunos agentes de aduanas reportaron un incidente de seguridad del portal de APMT (hackeo) que inhabilitó el sistema de citas, siendo necesario realizar la reserva de citas en forma manual. Además, señaló que algunos agentes de aduanas han recomendado mejorar las medidas de

seguridad en los alrededores del puerto y hay algunos que desconocen las obligaciones de seguridad de la información y ciberseguridad.

El señor Kaneko señaló como fortaleza de la auditoría realizada, el hecho de que los procedimientos de continuidad están formalmente establecidos y son probados. Asimismo, precisó como debilidades, el que existan situaciones externas al SIC que pueden afectar su efectividad en relación con el principio de no discriminación, tales como la configuración de la capacidad (de atención por cada hora del día); así como, el hecho que de los valores proyectados para la configuración de la capacidad ocurran por fuera del SIC y que no exista publicidad sobre el estado de la capacidad para los usuarios (cantidad de slots disponibles); además, de la incongruencia en los datos como por ejemplo sobre las citas canceladas y no utilizadas que poseen fecha de uso y las citas usadas que no tienen ni agencia de aduanas ni depósito.

x) Riesgos

El señor Kaneko indicó que, se detectaron los siguientes riesgos en relación a los accesos, base de datos y transparencia:

- APMTC no cuenta con ambientes de prueba lo cual limita el entrenamiento de usuarios y la ejecución de pruebas de nuevas funciones, lo que podría generar inconsistencias por hacer pruebas en ambientes productivos.
- APMTC no cuentan con acceso al ambiente de producción para validar información de datos generados, administrar usuarios, gestionar estadísticas y tener información de auditoría de las transacciones generadas en el 1-Stop y tampoco queda claro cuál es el procedimiento que debe seguir APMTC en el caso de querer llevarse la información de las citas a otra infraestructura.
- No hay controles para auditar en línea las actividades de los administradores y usuarios en el 1-stop y de la base de datos.
- Este sistema es de auditabilidad muy limitada debido a que no está regulada la auditabilidad y las funciones de uso del sistema, lo cual no permitirá identificar brechas en la operación del sistema.
- APMTC no cuenta con acceso directo a la base de datos de Navis N4, para acceder a esta, debe solicitarlo al equipo regional, quien está encargado de administrar el Navis N4, lo cual limita la auditabilidad.
- No se difunde cómo se utilizan las capacidades, esto puede aumentar la percepción de favorecimiento a empresas relacionadas a APMTC.
- No hay estadísticas de los Slot disponibles por cada hora para los usuarios externos (agentes de aduanas).
- No hay trazabilidad de los cambios realizados en las capacidades una vez configuradas.
- No hay información de los motivos que llevan a cancelar una cita.

xi) Recomendaciones

Finalmente, a modo de recomendaciones el señor Kaneko presenta las siguientes:

- Se audite el proceso de configuración de la capacidad para las citas y sus variaciones.
- Solicitar información adicional (explicaciones o datos complementarios) al concesionario sobre los datos de las citas que tienen apariencia de inconsistentes, incongruentes o atípicos, tales como las citas usadas con mucha anticipación, citas usadas que están registradas como canceladas o no utilizadas.
- Se revise la posibilidad de incluir aspectos legales sobre auditoría en los contratos y las normas de servicios portuarios de TIC.
- Se considere como una obligación las capacidades de auditabilidad al sistema de información de citas, independientemente de si es una responsabilidad del concesionario o de un tercero.
- Obligar al concesionario a que se almacene el usuario específico que crea y modifica la cita.

- Obligar al concesionario a tener diccionario de datos actualizado de las tablas que intervienen en el ciclo de vida de las citas, sean que estén en 1-stop o NAVIS N4, incluyendo las tablas de auditoría.
- Obligar al concesionario a presentar informes de incidentes sobre el SIC, al regulador, así como las medidas adoptadas en la oportunidad que ocurren e impactos generados.
- Que los organismos supervisores, tipo OSITRAN, tengan acceso (controlado/auditado) al sistema (perfil de sólo consulta).
- Obligar al concesionario a comunicar con anticipación cambios significativos aplicados al SIC y los riesgos asociados.
- Establecer que los sistemas de información de citas y los datos generados son responsabilidad del concesionario, independientemente de la tercerización.
- Solicitar al concesionario que remita la información completa de las citas al cierre de cada mes de operación, dentro de los 5 días hábiles siguientes.
- Realizar programas de sensibilización entre los usuarios del SIC (agentes de aduanas) para que reconozcan la importancia de reportar incidentes con el SIC.
- Realizar entrevistas muestrales anuales para conocer las preocupaciones en relación a las citas.
- Obligar al concesionario a que las operaciones en estos sistemas sean trazables de una manera sencilla (crear tablas para rastrear cambios en las citas y en las capacidades).
- Obligar al concesionario a tener planes para migración de datos de una plataforma a otra en caso decidan abordar otro esquema de trabajo para el SIC.
- Obligar al concesionario a cumplir con una línea base mínima de funciones en el SIC que permitan auditabilidad y trazabilidad de transacciones (conexiones al sistema, creación y cancelación de cita, modificación de datos, actividad del administrador, etc.)
- Obligar al concesionario a mantener planes de continuidad para el SIC y mecanismos mínimos de seguridad (acceso, auditoría, etc.)

Concluida la exposición, el señor Llanos Ayala intervino y manifestó que, de acuerdo a lo dispuesto en el contrato de concesión, en caso se determine que la empresa concesionaria no cumple con brindar el servicio estándar sobre una base de no discriminación, estaría incumpliendo; por lo que, debería intervenir el OSITRAN como regulador o la APN. Al respecto, el señor Carlos Aliaga señaló que, hay aspectos que son de competencia del OSITRAN, sobre todo aquellos referidos a lo regulado en el contrato de concesión, mas no tenemos competencia para modificar el Reglamento de Operaciones, cuya competencia sería de la APN.

2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de Atención	
1. <i>Solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas, la autorización de gasto de los recursos recaudados por el Ositrán, con la finalidad de que el Regulador pueda cumplir sus planes de supervisión en los terminales portuarios concesionados bajo su competencia.</i>	▪ Mediante Oficio N° 014-2024-GAU-OSITRAN la Gerencia de Atención al Usuario trasladó al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) la preocupación de los miembros del presente Consejo, debido al limitado presupuesto con que cuenta el OSITRAN para realizar la labor de supervisión en los terminales portuarios de uso público, a nivel nacional; asimismo, se solicitó la autorización del gasto de los recursos recaudados por el OSITRAN, con la finalidad de que el Regulador pueda cumplir sus acciones de supervisión en los terminales portuarios concesionados bajo su competencia.

	A la fecha el MEF no ha atendido el requerimiento de información, no obstante ello, se está realizando el seguimiento correspondiente con dicha entidad para obtener la información requerida a la brevedad posible.
2. <i>Organizar una mesa de trabajo con la Autoridad Portuaria Nacional, con la finalidad de abordar la problemática referida a los tiempos de espera para el ingreso y atención en el Terminal Portuario Norte.</i>	- A través del <u>Oficio N° 076-2024-GAU-OSITRAN</u>, <u>Oficio N° 0177-2024-GAU-OSITRAN</u> y <u>Oficio N° 246-2024-GAU-OSITRAN</u>, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó una reunión de coordinación entre los representantes de la Autoridad Portuaria Nacional y funcionarios del OSITRAN, con la finalidad de organizar una Mesa de Trabajo donde se puedan abordar las problemáticas portuarias más recurrentes que han sido reportadas por los usuarios portuarios. - En ese sentido, a la fecha, se han realizado dos reuniones preliminares de coordinación entre el OSITRAN y la APN, los días 22 y 29 de enero del presente, donde se presentaron algunos temas de interés referidos a las problemáticas recurrentes reportadas por los usuarios portuarios. No obstante ello, el día 21 de febrero del presente año, recibimos una comunicación de la APN a través de la cual indicaron que no participarán de la Mesa de Trabajo prevista, sin embargo indicaron que los miembros del presente Consejo pueden formular sus consultas directamente a la APN.
3. <i>Remitir el Informe de Gestión del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, periodo 2021-2023, con la finalidad que los miembros del presente Consejo conozcan acerca de los avances y logros de la anterior gestión del Consejo de Usuarios.</i>	- Esta Gerencia remitió a los miembros del presente Consejo, mediante correo electrónico de fecha 3 de enero de 2024, el Informe Final de Gestión del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, Periodo 2021-2023, donde se detalla las principales actividades desarrolladas por las organizaciones que conformaron el citado Consejo durante el periodo mencionado. - En tal sentido, se dio por atendido este pedido de información.
4. <i>Organizar una sesión extraordinaria para abordar el tema de la emisión de citas en los terminales portuarios e informar sobre los resultados de la auditoría realizada tanto a DPWC como a APMTC.</i>	En atención a dicho pedido, la Gerencia de Atención al Usuario organizó la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, que se llevó a cabo el pasado 20 de diciembre de 2023. En dicha sesión de contó con la participación del Consultor de la Empresa KM CORP S.A.C. y funcionarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, quienes presentaron el tema referido a los "Resultados de la consultoría del Sistema de Citas en el Terminal Portuario a cargo de DP World".
5. <i>Invitar en una próxima sesión a la Autoridad Portuaria Nacional para que informe sobre las acciones que viene realizando para atender el tema de la modificación del Reglamento de Operaciones, el Reglamento de Infracciones y Sanciones y sobre el sistema de citas en los terminales portuarios.</i>	- Mediante <u>Oficio N° 206-2024-GAU-OSITRAN</u> la Gerencia de Atención al Usuario invitó a la Autoridad Portuaria Nacional a participar de la presente Sesión Ordinaria del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, para exponer el tema referido al "Estado de la modificación del Reglamento de Operaciones y Reglamento del Régimen General de Infracciones y Sanciones para la actividad portuaria de APM Terminals Callao". - Al respecto, a pesar de los mejores esfuerzos realizados por esta Gerencia para contar con la participación de la APN en la

presente sesión, hacemos de su conocimiento que lamentablemente, en la comunicación de la APN recibida el día de ayer indicaron que, en la misma línea de lo indicado respecto a la Mesa de Trabajo, no participarán de la presente Sesión, sin embargo indicaron que los miembros del presente Consejo pueden formular sus consultas directamente a la APN.

6. *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.*

- Al respecto, por medio Memorando N° 0003-2024-GAU-OSITRAN y Memorando N° 070-2024-GAU-OSITRAN la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) del Ositrán se requiera a DP World Callao SRL, información complementaria señalada por el Auditor del Sistema de Citas, referida a la distribución de las bolsas y sub-bolsas de dicho sistema.
- Sobre ello, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización nos informó que requirió dicha información a DP World Callao SRL.

Luego de la exposición efectuada por la señorita Falcón Arrieta, respecto al estado de los pedidos efectuados por los miembros del presente Consejo de Usuarios, tanto la señora Silvia Hooker Ortega, como el señor Julio Chalco Guimarey, manifestaron su preocupación por la falta de respuesta del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Autoridad Portuaria Nacional a los pedidos de información solicitados, respectivamente; por lo que, se solicitó insistir en los pedidos de información no atendidos.

III. ACUERDOS:

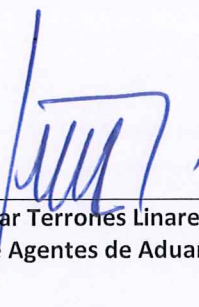
Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional formularon los siguientes pedidos:

1. Reiterar el pedido formulado en la anterior sesión al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), en esta ocasión, solicitado al viceministro de economía del MEF, la autorización de gasto de los recursos recaudados por el Ositrán, con la finalidad de que el Regulador pueda cumplir sus planes de supervisión en los terminales portuarios concesionados bajo su competencia.
2. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad Portuaria Nacional, que se continúe con el desarrollo de la mesa de trabajo, con la finalidad de abordar la problemática referida a los tiempos de espera para el ingreso y atención en el Terminal Portuario Norte.
3. Abordar en la próxima sesión del Consejo de Usuarios el tema de la responsabilidad solidaria que asumen los agentes de aduanas ante APM Terminals Callao S.A.

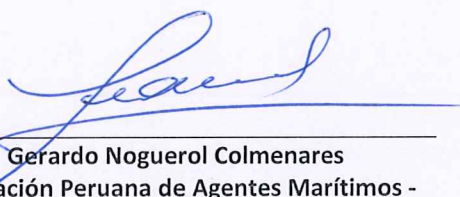
Siendo las 13:32 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 82 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



César Terrones Linares
Asociación de Agentes de Aduana del Perú



Nilton Llanos Ayala
Asociación de Exportadores – ADEX



Gerardo Noguero Colmenares
Asociación Peruana de Agentes Marítimos -
APAM



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



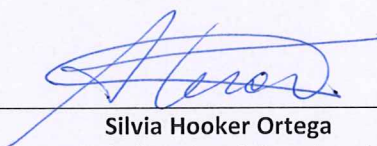
Pablo Santos Curo
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema
de Distribución Física Internacional de
Mercancías – CONUDFI



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



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



Silvia Hooker Ortega
Sociedad Nacional de Industrias