

**ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA N° 85
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del miércoles 18 de setiembre 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° 85 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 de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de usuarios.
- Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Melina Caldas Cabrera, Jefe de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Javier Chocano Portillo, Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica.

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 González, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC.
3. Lucía Rodríguez Zunino, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
4. Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ.
5. Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
6. Gerardo Noguero Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
7. Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS.
8. Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
9. Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
10. Eleodoro Lastra Gomero, representante de Asociación Automotriz del Perú.

Por otro lado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores, los señores:

- Carlos Aliaga Calderon, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Christian Rosales Mayo, Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y Administrativos de la Gerencia de Asesoría Jurídica.

Aunado a ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de invitados, los señores:

- Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
- Ivan Zegarra Escudero, Gerente General de la empresa E&M SRL.

La sesión inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente 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° 85 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Informe sobre los resultados de la supervisión al sistema de citas en virtud de la consultoría realizada en el Terminal Portuario de Paita y el Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, para dar inicio a la presentación del primer tema de agenda.

2.1.1. Informe sobre los resultados de la supervisión al sistema de citas del Terminal Portuario de Paita.

El señor Aliaga manifestó que, con relación al Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP), a cargo de la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S. A. (en adelante, TPEP), su exposición abarcará los siguientes apartados:

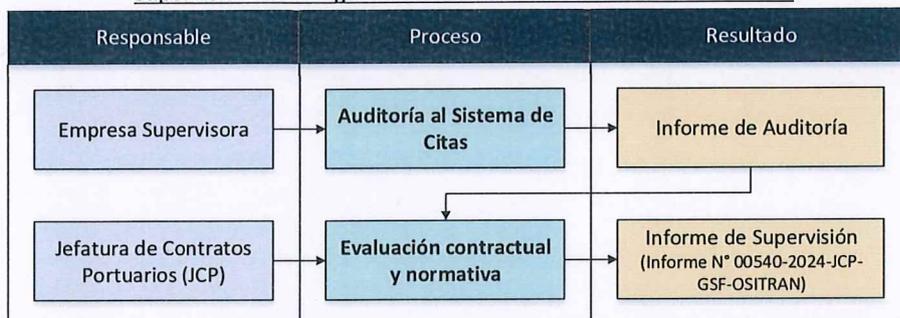
- Aspectos preliminares
- Marco contractual y normativo
- Evaluación del primer hallazgo de auditoría al SIC
- Evaluación del segundo hallazgo de auditoría al SIC
- Otros aspectos relevantes

i) Aspectos preliminares

El señor Aliaga indicó que, hay una obra denominada “Portal web para el requerimiento de servicio, control vehicular de carga y citas en el Terminal Portuario Paita”, cuyo Expediente Técnico fue aprobado el 10 de agosto del año 2020 mediante la Resolución de Gerencia General N° 0297-2020-APN-GG, e inició la explotación el 24 de junio del año 2021. Dicha obra comprende la implementación de una plataforma tecnológica que permita a los clientes solicitar los diversos servicios del TPP, y posibilite la coordinación de las autorizaciones de acceso de vehículos y choferes que transporten carga y gestionen citas para la recepción y retiro de la carga.

Asimismo, señaló que, la Jefatura de Contratos Portuarios del OSITRAN, ha procedido a efectuar la supervisión del otorgamiento de citas para la recepción y/o despacho de contenedores en el marco de la prestación de los servicios estándar a los usuarios en el TPP, conforme se detalla en la siguiente imagen:

Imagen N° 1
Supervisión del otorgamiento de citas Terminal Portuario de Paita



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Además, precisó que la supervisión comprendió un análisis de los registros correspondientes al período octubre del año 2022 y abril del año 2023. Es así que, con Oficio 06442-2024-GSF-OSITRAN, el 10 de junio del presente año, se remitió a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) el Informe de Auditoría y el Informe de Supervisión.

La señora Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS intervino y consultó porqué la prestación de un servicio público tendría que ser confidencial. Al respecto, el señor Aliaga señaló que, en efecto, cuando una empresa brinda un servicio de interés público en virtud de una concesión, no debería ser materia de confidencialidad; sin embargo, es un derecho que le asiste a las empresas y podrían presentar este tipo de solicitudes las cuales deben ser evaluadas y atendidas conforme a ley.

El señor Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ intervino y manifestó que, el uso indebido de un derecho debería llamar a una sanción. Al respecto, el señor Aliaga indicó que, en efecto, está de acuerdo con ello; sin embargo, precisó que en este primer caso, la empresa responsable del TPP no ha presentado ninguna solicitud de confidencialidad y cumplió con entregar toda la documentación solicitada.

ii) Marco contractual y normativo

El señor Aliaga manifestó que, al calificar el concesionario como un Administrador Portuario que presta Servicios Portuarios, de conformidad con la Ley del Sistema Portuario Nacional, la empresa TPEP tiene la obligación de prestar tales servicios en condiciones de correcta explotación de conformidad con las normas vigentes. Asimismo, indicó que, la regulación expresa sobre la gestión de citas no está contenida en el Contrato de Concesión.

Por otro lado, señaló que, en el sitio web del TPP se encuentra publicado el documento "Procedimiento para la gestión de citas para el ingreso de camiones a entregar o retirar carga en contenedores" (en adelante, Procedimiento de gestión de citas) y que, es la APN la entidad competente para regular los aspectos operativos y supervisar el cumplimiento del marco legal en materia portuaria, a través de acciones de inspección y control de las actividades y/o servicios portuarios, los cuales serán ejecutados de oficio, por solicitud motivada de cualquier entidad pública o por denuncia.

iii) Evaluación del primer hallazgo de auditoría al SIC

El señor Aliaga manifestó que, a través del Informe de Auditoría se reportó un primer hallazgo respecto al sistema de información de citas para el caso de la importación de contenedores vacíos, el cual es utilizado internamente por personal del TPP, para registrar las citas en bloque para los almacenes, este uso discrecional aunque basado en un proceso de evaluación de capacidades

internas y/o externas que ocurren fueran del ámbito del sistema de información de citas, no brinda transparencia ni claridad sobre la forma de asignación de las citas, por lo que abre un espacio de duda razonable sobre si la asignación se realiza de manera justa y sin perjudicar a ningún cliente. Asimismo, señala que a partir de los datos observados no se puede determinar si las asignaciones de las citas han generado discriminación o algún trato desigual a los clientes que se les asigna las citas en bloque.

Además, el señor Aliaga precisó que, en otras secciones del Informe de Auditoría, la Empresa Supervisora señaló que, en el análisis funcional al sistema de información de citas se pudo evidenciar que en general para todos los tipos de cita existe un trato igualitario y no discriminatorio, sin embargo, en lo que corresponde a las citas en bloque esto no se puede determinar debido a la naturaleza del proceso utilizado para colocar las citas.

Por otro lado, el señor Aliaga indicó que, el Jefe de Planeamiento del TPP mencionó que existe un conjunto de usuarios cuyas citas son generadas en bloque, y que se utiliza como insumos los datos de los recursos disponibles de TPP para atender dichas citas y los recursos de los almacenes para movilizar los contenedores vacíos. No obstante, precisó que la cantidad de citas que se asignan y los horarios es el resultado de un análisis que se realiza fuera del sistema de información de citas y por lo tanto escapa al ámbito de la auditoría.

El señor Aliaga señaló que, los servicios son solicitados por los usuarios del TPP, quienes a través de sus representantes legalmente autorizados solicitan las citas y que, para garantizar el correcto entendimiento se dictan lineamientos a cumplir por parte de los usuarios del terminal; asimismo, precisó que, a través de la web se solicitan los servicios, citas y control de accesos.

Por otro lado, el señor Aliaga indicó que, según el TPEP no habría obligatoriedad de que las citas sean solicitadas a través de la web de su sistema online, sino que ello sería una facultad que no excluiría la posibilidad de realizar coordinaciones operativas por otros medios. Además, manifestó que, considerando que este tema involucraría un presunto incumplimiento del marco normativo supervisado por la APN, esto ha sido comunicado a dicha entidad para las acciones pertinentes.

La señorita Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS intervino y solicitó que, se invite a la APN o se consulte por el estado de atención del informe remitido por OSITRAN referido a los hallazgos de la supervisión realizada al sistema de citas del TPP.

iv) Evaluación del segundo hallazgo de auditoría al SIC

El señor Aliaga manifestó que, el procedimiento de gestión de citas establece la posibilidad de cancelaciones de citas que no vayan a ser cumplidas y otorga la facultad de planear nuevamente las mismas, bajo responsabilidad del Agente de Aduanas, operador logístico o Terminal Extra Portuario.

Asimismo, el señor Aliaga precisó otro hallazgo vinculado al anterior, referido al sistema de información para citas distintas a las de importación de contenedores vacíos, el cual permite que los usuarios soliciten una cantidad de citas no controladas, que muchas veces se cancelan o reprograman, lo que genera que otros usuarios que necesitan ser atendidos no se atiendan.

El señor Carlos Alberto Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú intervino y consultó si han evaluado la cantidad de citas porcentualmente con la cantidad de operaciones que maneja el TPP, y si han evaluado la fecha de creación de la cita y la fecha de uso de la misma. Al respecto, el señor Aliaga manifestó que, en esta supervisión no se llegó a ese nivel de análisis; sin embargo, por lo mencionado anteriormente se presume que el acaparamiento de

citas y su cancelación no regulada tiene implicancias en la eficacia y la calidad de prestación de los servicios del TPP.

El señor Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT intervino y solicitó que se pueda efectuar el análisis de los datos obtenidos y se evalúe el porcentaje que se obtiene de la fecha y hora de creación de la cita con la fecha y hora de uso de la misma, puesto que, ello podría dar mayores indicios de la situación que se viene presentando respecto a esta problemática. Además, también sería necesario evaluar las fechas y horas de cancelaciones que se presentan a las citas, para detectar mayores indicios.

El señor Aliaga manifestó que, en el período de análisis 48 usuarios cancelaron citas, de los cuales, 6 usuarios concentraron más del 63% de cancelaciones y fue la empresa DP World Logistics S.R.L. (en adelante, DPWL), empresa presuntamente vinculada a TPEP, el usuario que concentró la mayor cantidad de cancelaciones, conforme se aprecia a continuación:

Imagen N° 2
Estadísticas sobre las cancelaciones de citas

Agente de aduana	Cantidad total de citas canceladas	% total de citas canceladas	% acumulado de citas canceladas
DP WORLD LOGISTICS S.R.L.	3,971	19.52%	19.52%
MAERSK LOGISTICS & SERVICES PERU S.A.	3,491	17.16%	36.69%
MEDLOG PAITA S.A.C.	1,509	7.42%	44.11%
LIP ADUANAS S.A.	1,412	6.94%	51.05%
UNIMAR S. A.	1,285	6.32%	57.37%
DESPACHOS ADUANEROS CHAVIMOCHIC SAC	1,160	5.70%	63.07%
TRANSITARIO INTERNACIONAL MULTIMODAL SAC	1,031	5.07%	68.14%
MACROMAR LOGISTICS S.A.C.	735	3.61%	71.75%
AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A.	648	3.19%	74.94%
SAN MIGUEL SERVICIOS LOGISTICOS SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	602	2.96%	77.90%
RANSA COMERCIAL S.A.C	587	2.89%	80.79%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Por otro lado, el señor Aliaga indicó que, en el período de análisis 35 usuarios reprogramaron citas, de los cuales, 6 usuarios concentraron más del 60% de reprogramaciones, y DPWL concentró la segunda mayor cantidad de reprogramaciones, como se aprecia:

Imagen N° 3
Estadísticas sobre las reprogramaciones de citas

Agente de aduana	Cantidad total de citas reprogramadas	% total de citas reprogramadas	% acumulado de citas reprogramadas
NEW TRANSPORT S.A.	688	20.66%	20.66%
DP WORLD LOGISTICS S.R.L.	579	17.39%	38.05%
SAN MIGUEL SERVICIOS LOGISTICOS SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	231	6.94%	44.98%
MAERSK LOGISTICS & SERVICES PERU S.A.	227	6.82%	51.80%
EL PEDREGAL S.A.	158	4.74%	56.55%
AGENCIA DE ADUANA MACROMAR S.A.	140	4.20%	60.75%
PORT LOGISTICS S.A.C.	113	3.39%	64.14%
SCHARFF LOGISTICA INTEGRADA S.A.	112	3.36%	67.51%
MACROMAR LOGISTICS S.A.C.	109	3.27%	70.78%
SPECIALIZED REEFER LOGISTICS S.A.C.	98	2.94%	73.72%
AXIS GLOBAL LOGISTICS S.A.C.	96	2.88%	76.61%
RANSA COMERCIAL S.A.C	79	2.37%	78.98%
LA HANSEATICA SA	78	2.34%	81.32%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Asimismo, el señor Aliaga señaló que, reservar una cita para un usuario en un determinado horario reduce la disponibilidad de citas en dicho horario para otros usuarios. Por ello, se estima razonable presumir que el acaparamiento de citas y su cancelación no regulada tiene implicancias en la eficacia, la economía, la eficiencia y la calidad con la cual se presta los servicios en el TPP, conllevando a un potencial incumplimiento de las condiciones de correcta explotación. Además, precisó que, estos hechos han sido puestos de conocimiento de la APN a efectos de que evalúe lo que corresponda en el marco de sus competencias.

v) Otros aspectos relevantes

Por otro lado, el señor Aliaga indicó que, se vienen presentando otros aspectos relevantes, tales como:

- Inexistencia de mecanismos transparentes regulados para la asignación de cantidad de citas por horarios.
- Inexistencia de regulación expresa para la atención oportuna de las incidencias reportadas por los usuarios.
- Imposibilidad temporal del registro de citas.
- Intrazabilidad de las modificaciones de los estados de las citas.

2.1.2. Informe sobre los resultados de la supervisión al sistema de citas del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao.

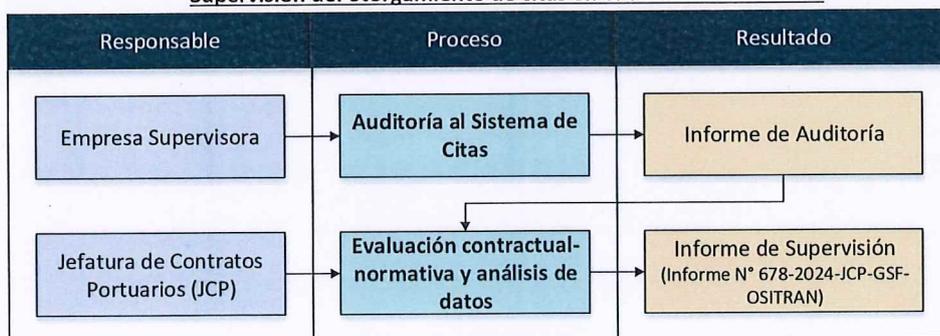
El señor Aliaga manifestó que, con relación al Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao (en adelante, Terminal Sur-Callao), a cargo de la empresa DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC), su exposición abarcará los siguientes apartados:

- i) Aspectos preliminares
- ii) Regulación sobre citas
- iii) Evaluación de vinculación entre el Concesionario y usuarios
- iv) Análisis de las Estadísticas de Citas
- v) Otros aspectos relevantes

i) Aspectos preliminares

La Jefatura de Contratos Portuarios del OSITRAN ha procedido a la supervisión del otorgamiento de citas para la recepción y/o despacho de contenedores en el Terminal Sur-Callao, en el marco de la cual se realizaron, entre otros, lo indicado a continuación:

Imagen N° 4
Supervisión del otorgamiento de citas en el Terminal Sur-Callao



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

El señor Aliaga manifestó que, el análisis de datos se realizó sobre las Estadísticas de Citas solicitadas al Concesionario, asimismo, precisó que, las estadísticas de citas comprenden 1 936 426

registros de citas creadas cuyo momento (fecha y hora) programado de cita reportado como parte de dichas estadísticas se encuentra dentro del período iniciado el 1 de enero del año 2021 y culminado el 30 de abril del año 2023.

ii) Regulación sobre citas

El señor Aliaga señaló que, para la atención de los clientes que van a recibir o despachar contenedores en las instalaciones de DPWC es un requisito contar con previa cita para su posterior asignación de fecha y hora, de conformidad con el Reglamento de Operaciones. Asimismo, precisó que, sólo podrán ingresar al Terminal Portuario aquellas unidades de transporte que hayan cumplido con su inscripción formal y que además tengan cita para atención de servicio.

En este contexto, el señor Aliaga manifestó que, DPWC califica como Administrador Portuario que presta Servicios Portuarios, por ello, tiene la obligación de prestar los mencionados servicios en las condiciones de correcta explotación.

iii) Evaluación de vinculación entre el Concesionario y usuarios

El señor Aliaga precisó que, en las Estadísticas de Citas se ha identificado que los números 20100010217 y 20600846541 se indican como datos de los beneficiarios de las citas y se ha constatado que corresponden a los números de RUC de DPWL y DP World Perú S.R.L. (en adelante, DPWP), con lo que se demuestra que, ambas empresas se encuentran vinculadas a DPWC, tal como se desarrolla a continuación. Asimismo, señaló que, se presume la vinculación entre DPWL y DPWC, puesto que, de una revisión efectuada al sitio web de DPWC, se identificó que este actúa como un portal de información sobre servicios brindados por las empresas: TPEP, DPWL y DPWC.

Además, el señor Aliaga manifestó que, existe documentación institucional con la cual se evidencia que DPWC, TPEP y DPWL actúan como unidades de negocio de DP World, por lo que, en opinión de la Jefatura de Contratos Portuarios se presentan suficientes indicios para presumir que DPWL y DPWC son vinculadas, de conformidad con el Reglamento de Grupos Económicos.

iv) Análisis de las Estadísticas de Citas

El señor Aliaga indicó que, del análisis de las citas creadas en atención a si son usadas o no, se identificaron 1 557 070 citas usadas, así como 379 356 citas no usadas, esto implica que más del 19% de las citas creadas se dejan sin usar. Asimismo, precisó que, hay 13 casos de citas usadas con estado de cita cancelada, lo cual, involucraría 13 casos en los cuales habría una potencial contravención del requisito de no uso de cita cancelada. Además, manifestó que, se identificaron 1273 beneficiarios de citas usadas; no obstante, en 862 registros correspondientes a citas usadas, no registra un documento o un nombre de beneficiario sino un guion (-).

Así pues, el señor Aliaga señaló que, 10 beneficiarios concentran más del 60.5% de las citas usadas, entre las cuales figuran las empresas DPWL (en primer lugar) y DPWP (en décimo lugar), ambas registran 239 787 citas usadas, lo cual representa más del 15.39% del total de citas usadas. Asimismo, informó que, se ha identificado 976 beneficiarios de citas usadas con tardanza excesiva, de los cuales 10 concentran más del 58.6% de tales citas, entre dichas 10 figuran las empresas DPWL (en primer lugar) y DPWP (en quinto lugar) que conjuntamente registran 28 434 citas de este tipo, lo cual representa más del 20.11% de este tipo de citas.

Al respecto, los señores Chalco y Molino intervinieron para señalar que, no queda duda de la vinculación existente entre las empresas DPWL, DPWP y DPWC, ya que comparten el mismo sistema e incluso son manipuladas por las mismas personas.

v) **Otros aspectos relevantes**

El señor Aliaga indicó que, se ha constatado el uso compartido del sitio web para las empresas presuntamente vinculadas a DPWC, las cuales son DPWP, DPWL y TPE, asimismo, indicó que, este hecho involucraría la posibilidad de que una empresa en particular (DPWL) tenga acceso a información sobre citas a la cual no podrían acceder otros usuarios; por lo que, se estima razonable presumir que estos hechos tienen potenciales implicancias en la no discriminación e igualdad ante la ley y en las condiciones de correcta explotación con la cual el Concesionario debe prestar los servicios en el Terminal Portuario que administra.

El señor Corrochano intervino y señaló que, conforme a lo expuesto se presume que los hechos presentados tienen potenciales implicancia en la no discriminación e igualdad ante la ley respecto a los servicios en el Terminal que administra DPWC. Al respecto, el señor Aliaga, indicó que, la Jefatura de Contratos Portuarios está evaluando la información que será remitida a la APN y a INDECOPI respecto a los resultados obtenidos en la supervisión realizada a DPWC.

El señor Chalco intervino y manifestó su preocupación por la situación que ocurre en DPWC, debido a que no estarían cumpliendo con las reglas dispuestas en el contrato de concesión, puesto que se ha demostrado el acaparamiento en el sistema de citas y que sigue siendo un problema latente que perjudica a todos los usuarios. Asimismo, precisó que, el concesionario no respeta las citas programadas por los usuarios, tal y como ocurrió con la reserva de citas que no fueron respetadas por el concesionario, debido a que, le dio mayor importancia y preferencia a una nave más grande (buque), lo que implica una vulneración a los derechos de los usuarios.

Al respecto, la doctora Verónica Zambrano intervino y manifestó que, los usuarios deberían denunciar este tipo de situaciones para que se pueda actuar frente a ello, buscando las mejores soluciones, como por ejemplo, imponer alguna medida que permita restablecer la situación o buscar otras soluciones adecuadas.

Los señores Morales y Chalco señalaron que, cuando el usuario no acude a la cita el concesionario le impone una multa; sin embargo, cuando el usuario acude y el concesionario no puede cumplir con brindar la cita en el horario establecido, no pasa nada, porque no hay ninguna sanción al respecto.

El señor Aliaga manifestó que, como resultado de la Auditoría al Sistema de Citas, se han identificado hechos vinculados a una indisponibilidad temporal del mencionado Sistema, estos hechos tienen potenciales implicancias en las condiciones de la correcta explotación con las cuales el Concesionario debe prestar los servicios en el Terminal Portuario que administra, lo cual involucra la continuidad en la prestación de servicios portuarios y la obligación de ofrecer un servicio ininterrumpido, con seguridad, productividad y eficiencia.

Por otro lado, el señor Aliaga indicó que, a partir del análisis del Informe de Auditoría, se concluye que resulta recomendable evaluar la pertinencia de mejoras en la regulación de aspectos vinculados a la trazabilidad de las operaciones, el almacenamiento, el mantenimiento, el acceso, la identificación y tratamiento de los riesgos del Sistema de Citas.

El señor Víctor Miro Zenteno González, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC intervino y manifestó que, los temas que se vienen discutiendo son operativos cuya entidad responsable es la APN; motivo por el cual, solicita que se invite a la APN y/o al MTC para que puedan explicar y/o informar sobre las acciones a adoptar para atender esta problemática referida al Sistema de Citas.

La doctora Arrescurrenaga intervino y señaló que, se tomará como un pedido del Consejo, y se invitará o solicitará información a APN respecto a la regulación y tratamiento del Sistema de Citas,

considerando los resultados obtenidos por la Empresa Supervisora contratada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización. Asimismo, precisó que se invitará a la APN en la siguiente sesión, con la finalidad de que, puedan exponer las acciones que han podido adoptar con relación al informe remitido por OSITRAN.

2.2. Alcances de la supervisión realizada por el OSITRAN en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, tomó la palabra para solicitar a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional que, el presente tema sea abordado en una próxima sesión del Consejo, debido a que, la sesión se ha prolongado por encima del tiempo previsto. Al respecto, los miembros del mencionado Consejo manifestaron su conformidad y aceptaron que el tema sea abordado en una próxima sesión.

2.3. Responsabilidad solidaria de los agentes de aduanas por deudas impagas de sus consignatarios.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Christian Rosales Mayo, Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y Administrativos de la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ), para iniciar la presentación del tercer tema de agenda.

El señor Christian Rosales inició la exposición indicando que, de acuerdo con el Reglamento de Tarifas de APM Terminals Callao (en adelante, APMTC), los servicios prestados y recargos aplicados a la carga, serán cancelados por el consignatario o exportador, dueño de la carga, agente de aduana, agente de carga u otro designado, quienes asumirán la responsabilidad solidaria en los respectivos pagos; asimismo, precisó que, APMTC podrá suspender la prestación de servicios al usuario que no cumpla con pagar los importes que adeude por la prestación de estos y/o la aplicación de recargos, salvo que dicha deuda sea materia de un reclamo que se encuentre pendiente de resolver.

Por otro lado, el señor Rosales indicó que, de los ocho (08) Contratos de Concesión de infraestructura portuaria vigentes sujetos a supervisión del OSITRAN, se observa que los Reglamentos de Tarifas de siete (7) de ellos han previsto cláusulas de responsabilidad solidaria de los agentes de aduana, como se precisa a continuación:

Imagen N° 5

Cláusulas de responsabilidad solidaria previstas en los contratos de concesión supervisados por OSITRAN

Terminal Portuario	Concesionario	Cuenta con Reglamento de Tarifas	Cuenta con Cláusula de Responsabilidad Solidaria de Agentes
Terminal Portuario de Matarani	Terminal Internacional del Sur S.A.	SI	SI
Nuevo Terminal de Contenedores del Callao – Zona Sur	DP World Callao S.R.L.	SI	NO
Terminal Portuario de Paita	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	SI	SI
Terminal Norte Multipropósito del Callao	APM Terminals Callao S.A.	SI	SI
Terminal de Embarque de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	Transportadora Callao S.A.	SI	SI
Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	SI	SI
Terminal Portuario General San Martín – Paracas	Terminal Portuario Paracas S.A.	SI	SI
Terminal Portuario de Salaverry	Salaverry Terminal Internacional S.A.	SI	SI

Fuente: Gerencia de Asesoría Jurídica

El señor Rosales indicó que, la Asociación de Agente de Aduanas del Perú presentó algunos comentarios a la cláusula prevista en los Reglamento de Tarifas, señalando que:

- El agente de aduana actúa en representación del dueño de la carga, por lo que, no le corresponde asumir la responsabilidad del pago.
- En el caso del servicio de uso de área operativa, el agente de aduana no solicita el servicio, por lo que no debería ser responsable solidario en ese caso.
- El agente de aduana se encuentra obligado a solicitar los servicios a la Entidad Prestadora (APMTC), en virtud del Reglamento de Operaciones de APMTC.
- La responsabilidad solidaria solo se da en Chile y Perú, por lo que es una práctica repudiable que va en contra de la naturaleza de la representación y constituye un abuso evidente.
- En condiciones de competencia normal, la agencia de aduana podría rechazar esta cláusula y trabajar con otra empresa, pero bajo la exclusividad que maneja el administrador portuario, se ve en la necesidad de aceptar la cláusula de responsabilidad solidaria o dejar de existir como Agente de Aduana.

El señor Rosales con relación a la solidaridad manifestó que, el Código Civil Peruano establece que se da por la existencia de una sola obligación y varios deudores, cada uno de ellos obligado a pagar el íntegro de la deuda frente al acreedor; además, señala que, la solidaridad no se presume, pues solo la ley o el título de la obligación la establecen en forma expresa. Asimismo, indicó que, existen dos tipos de solidaridad: Legal (prevista en normas) y contractual (establecida en contratos).

El señor Rosales indicó que, de acuerdo con el Código Civil peruano, las Cláusulas Generales de Contratación son redactadas de manera previa y unilateral, de forma general y abstracta, con el objeto de fijar el contenido normativo de una serie indefinida de contratos particulares, las cuales pueden o no ser aprobadas administrativamente. Asimismo, precisó que, dichas cláusulas son beneficiosas cuando existe competencia en el mercado entre las empresas que las redactan previamente; sin embargo, señaló que, el problema más grave se presenta cuando existen situaciones de monopolio de una sola empresa o de varias que actúan bajo la misma dirección, en este caso, nos encontraremos siempre con contratos por adhesión que se celebran sobre la base de las cláusulas en mención y pueden resultar sumamente peligrosos para el consumidor.

El señor Rosales indicó que, frente a esta situación solicitaron información a la empresa APMTC, quien indicó lo siguiente:

- En el periodo comprendido entre el año 2022 y el 15 de abril de 2024, solo se han interpuesto seis (6) reclamos por suspensión derivada de falta de pago de una deuda, presentados por agencias de aduana.
- En el periodo comprendido entre el año 2022 y el 15 de abril de 2024, solo se han presentado dos (2) reclamos por concepto de facturación tardía u omisión de la facturación.
- En el periodo comprendido entre el año 2022 y el 15 de abril de 2024, de las mil seiscientos noventa y tres (1,693) agencias de aduana con las que vienen trabajando, han sido suspendidas por incumplimientos de pago derivados de responsabilidad solidaria solamente ciento veinte (120) agencias de aduana, las cuales representan aproximadamente el 7% del total de agencias de aduana con las que viene trabajando APMTC.

Finalmente, el señor Rosales precisó que, es necesaria la aprobación de una disposición normativa que prohíba la inclusión de cláusulas generales de contratación que establezcan la responsabilidad solidaria de los agentes de aduanas en el pago de las deudas por servicios portuarios, lo cual

debería ser incluido dentro del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público.

El señor Carlos Molfino intervino y señaló que, en el Perú las agencias de Aduanas son un total de trescientas nueve (309) agencias, y que un total de ciento veinte (120) agencias de aduanas han sido suspendidas por APMTC.

Asimismo, el señor Gerardo Noguerol Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM intervino y señaló que, en las agencias marítimas se presenta la misma situación, por lo que, también debería excluirse la responsabilidad solidaria en estos agentes y que en general ningún operador debería asumir dicha responsabilidad.

La señora Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias intervino y consultó por el efecto legal respecto al tema de la responsabilidad solidaria. Al respecto, la doctora Verónica Zambrano señaló que, el equipo a cargo deberá realizar un análisis sobre ello, y que considera que dicha cláusula no debió existir, pues el Reglamento de Operaciones no es la norma adecuada para incluir una cláusula de solidaridad; por lo que, resulta necesario evaluar y efectuar una modificación normativa que lo prohíba.

Concluida la presentación, la doctora Angela Arrescurrenaga, cedió el uso de la palabra al señor Ivan Zegarra Escudero, Gerente General de la empresa E&M SRL, con la finalidad de que pueda exponer brevemente sobre una problemática que se viene presentando con la empresa APMTC.

Así, el señor Ivan Zegarra manifestó que, APMTC pretende efectuar un cobro por uso de área a la empresa E&M SRL por un monto de 378 mil dólares. Al respecto, comenta que, en el mes de febrero recibieron una nave con 16 000 toneladas de sulfato de sodio, y que APMTC pretendía que en 48 horas puedan efectuar el retiro de dicha carga, lo cual fue imposible, pues debido a la cantidad de carga pudieron efectuar el retiro en siete (7) días y que previamente brindaron detalles necesarios sobre la carga, así como, le explicaron a APMTC el origen de la carga; sin embargo, APMTC facturó dicho importe por el uso de área.

Ante lo expuesto, el señor Zegarra indicó que, APMTC estaría actuando en forma discriminatoria respecto de la empresa E&M SRL, puesto que, esta actitud no ocurre con otras empresas a las que despachó normalmente su carga, además, precisó que, APMTC no ha tenido intención de negociar o conversar sobre la problemática. Dicha situación le genera mucha preocupación porque no pueden pagar el monto facturado por APMTC.

Al respecto, el señor Molfino intervino y señaló que, este caso le genera mucha preocupación y lamentablemente no es el único, ya que APMTC se aprovecha de su posición y comete estas arbitrariedades, porque no tiene la capacidad para atender y despachar la carga; por lo que, considera necesario que se debe regular esta situación para prohibir este tipo de cobros, sobre todo cuando se ha demostrado que el Terminal Portuario no tiene la capacidad para entregar la carga al ritmo de descarga.

Los señores Chalco y Zenteno, manifestaron su apoyo al señor Zegarra y le brindaron algunas recomendaciones para actuar ante APMTC, así como, llevar su caso a la vía judicial para que pueda ser escuchado y sea solucionada su situación.

La doctora Arrescurrenaga intervino y señaló que, ha tomado conocimiento que el caso expuesto por el señor Zegarra ya se encuentra en el Tribunal de Solución de Controversias y Reclamos del OSITRAN, por lo que, sugiere que, el señor Zegarra solicite una reunión a la Secretaría del Tribunal para conocer el estado de atención de su expediente. Asimismo, sugiere que se pueda reunir con la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, para exponer mayores detalles sobre la problemática reportada.

d Finalmente, la doctora Verónica Zambrano intervino y señaló que, remitirá a los miembros del presente Consejo, un correo electrónico para informarles la situación que se viene presentando con la empresa Cosco Shipping Ports responsable del Puerto de Chancay, puesto que, habrían indicado que son un puerto privado y que su carga estará destinada a la empresa privada, por lo que, no son una entidad prestadora sujeta a la supervisión de OSITRAN.

g **2.4. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.**

Con respecto a este último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que, el reporte de pedidos les será remitido vía correo electrónico a los miembros del presente Consejo para su conocimiento acerca del estado de los pedidos efectuados.

III. ACUERDOS:

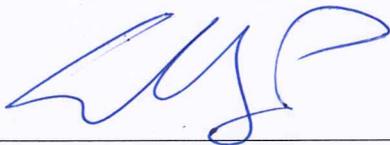
Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

IV. PEDIDOS:

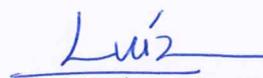
Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional formularon los siguientes pedidos:

1. Consultar a la Autoridad Portuaria Nacional por el estado de atención y/o las acciones adoptadas en relación al informe remitido por la Jefatura de Contratos Portuarios del OSITRAN, referido a los hallazgos de la supervisión realizada al sistema de citas del Terminal Portuario de Paita.
2. Invitar a una próxima sesión a la Autoridad Portuaria Nacional, con la finalidad de que explique sobre las acciones que ha previsto realizar para atender la problemática referida a la falta de regulación del Sistema de Citas en los Terminales Portuarios.
3. Solicitar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, que analice los datos obtenidos en la Supervisión realizada al Terminal Portuario de Paita y evalúe los números registrados en porcentaje respecto de las fechas y horas de creación de las citas; así como, respecto a las fechas y horas de uso de las mismas.

Siendo las 13:39 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 85 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



Lucía Rodríguez Zunino
Asociación de Exportadores – ADEX



Julio Chalco Grimarey
Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ



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



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

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



Gerardo Noguero Colmenares
Asociación Peruana de Agentes Marítimos –
APAM



Eleodoro Lastra Gomero
Asociación Automotriz del Perú



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



Silvia Lorena Hooker Ortega
Sociedad Nacional de Industrias