



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/05/2025
13:10:27 -0500

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0030-2026-CD-OSITRAN

Lima, 26 de mayo de 2026

VISTO:

El Informe Conjunto N° 00093-2026-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) de fecha 19 de mayo de 2026, emitido por las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica del Ositrán y;

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 9 de setiembre de 2009, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN); y, Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante, Contrato de Concesión);

Que, con fechas 10 de diciembre de 2010, 2 de junio de 2023 y 3 de julio de 2024, el Concedente y el Concesionario suscribieron, respectivamente, las Adendas N° 1, N° 2 y N° 3 al Contrato de Concesión;

Que, con fecha 31 de mayo de 2023, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC (en adelante, DGPPT del MTC) a través del Oficio N° 1790-2023-MTC/19, comunicó al Ositrán la incertidumbre o ambigüedad de la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión relacionada con la ejecución del Muelle Espigón Existente (MEE) de la Etapa 3 y su respectiva área de respaldo, y solicitó determinar el inicio de oficio del procedimiento de interpretación contractual, ello con base en el Informe N° 1632-2023-MTC/19.02 elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC;

Que, con fecha 2 de octubre de 2025 mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión;

Que, con fecha 24 de octubre de 2025, la APN a través del Oficio N° 1674-2025-APN-GG-UAJ remitió a Ositrán el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC de 24 de octubre de 2025, que contiene la posición de dicha entidad;

Que, con fecha 6 de noviembre de 2025, mediante Escrito N° 3, el Concesionario presentó su posición en relación con la interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión;

Que, con fecha 28 de noviembre de 2025, mediante Oficio N° 3818-2025-MTC/19, la DGPPT del MTC remitió al Ositrán el Informe N° 5097-2025-MTC/19.02, el cual contiene su posición en relación con la interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión;

Que, con fecha 17 de diciembre de 2025, en las instalaciones del Ositrán, se llevó a cabo el uso de la palabra del Concesionario ante el Consejo Directivo;

Que, con fecha 8 de enero de 2026, a través de Escrito N° 5, el Concesionario señaló sus argumentos respecto de lo señalado por el MTC y la APN, en el Oficio N° 3818-2025-MTC/19 e Informe N° 5097-2025-MTC/19.02, y el Oficio N° 1674-2025-APN-GG-UAJ y el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC, respectivamente;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/05/2026 12:49:31 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/05/2026 12:35:16 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/05/2026 12:27:15 -0500

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, el 14 de enero de 2026, en las instalaciones del Ositrán, el MTC manifestó sus argumentos ante el Consejo Directivo;

Que, de acuerdo con el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, es función de este Organismo Regulador interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación;

Que, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, dispone que corresponde al Consejo Directivo del Organismo Regulador, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la infraestructura. Adicionalmente, dicha norma reglamentaria precisa que la referida interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación;

Que, mediante el Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas y Reconversión de Contratos de Concesión, a través de los cuales se entiende por interpretación a aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión. Así, según el artículo 6.1 de los mencionados Lineamientos, la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, dando claridad al texto y haciendo posible su aplicación;

Que, mediante Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, se atribuyó como una de las funciones de las Entidades públicas titulares de proyectos, interpretar las Cláusulas de los contratos que hayan suscrito, conforme al marco legal vigente;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de Vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2026-JUS;

Por lo expuesto, en virtud de sus funciones previstas en el numeral 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 837 de fecha 26 de mayo de 2026, y sobre la base del Informe Conjunto N° 00093-2026-IC-OSITRAN (GSF-GAJ);

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Interpretar la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, en el siguiente sentido:

“El área de respaldo del Muelle Espigón Existente se ejecutará en función de la prioridad y oportunidad que defina el Concesionario y, si decide ejecutarla, tendrá como plazo máximo para ejecutar la inversión el Vigésimo Año de la Concesión, y el plazo de ejecución de dicha obra se encontrará definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras.”

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00093-2026-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de representante del Concedente, a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., en calidad de Concesionario y a la Autoridad Portuaria Nacional.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 3°.- Disponer la difusión de la presente Resolución y del Informe Conjunto N° 00093-2026-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) en el portal institucional del Ositrán, ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran).

Artículo 4°.- Publicar la presente Resolución en el Diario Oficial “El Peruano”.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Firmada por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visada por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General

Gerencia General

Visada por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización

Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2026082546

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

INFORME CONJUNTO N° 00093-2026-IC-OSITRAN (GSF-GAJ)

Firmado por:
CHOCANO
PORTILLO,
JAVIER EUGENIO
MANUEL JOSE
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/05/2026
20:00:16 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA,
FRANCISCO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/05/2026
20:52:46 -0500

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Opinión sobre el procedimiento de interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, referido a la ejecución del área de respaldo del muelle espigón existente.

Referencia : Oficio N° 1790-2023-MTC/19 (NT 2023061375)

Fecha : Lima, 19 de mayo de 2026

I. **OBJETO**

1. El objeto del presente informe es emitir opinión sobre el procedimiento de interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, iniciado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN de fecha 02 de octubre de 2025.

II. **ANTECEDENTES**

A. **Contrato de Concesión**

2. El 9 de setiembre de 2009, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN); y, Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, Construcción, financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante, Contrato de Concesión).
3. El 10 de diciembre de 2010, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.
4. El 2 de junio de 2023, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión.
5. El 3 de julio de 2024, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.

B. **Año en el cual se alcanzó la demanda de 300 mil TEU**

6. Mediante Oficio N° 0137-2021-APN-GG de 01 de febrero de 2021, la APN remitió a Ositrán información referente al movimiento de contenedores. En dicho oficio, indicó a Ositrán, entre otros aspectos, lo siguiente:

“Se le informa que en el año 2020 el Terminal Portuario de Paita alcanzó la demanda de 300 mil TEUs con y sin reestibas.”

Visado por: MENDOZA GUZMAN
Rocio FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/05/2026 20:28:53 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON Tito
Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/05/2026 20:13:25 -0500

Visado por: ALIAGA CALDERON
Carlos Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/05/2026 19:44:52 -0500

Visado por: GUILLEN BARBARAN
Kelly FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/05/2026 19:43:01 -0500

C. Aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 3

7. Mediante Resolución de Gerencia General N° 0432-2021-APN-GG de 18 de noviembre de 2021, la APN aprobó el documento denominado "Expediente Técnico Etapa N° 03 de la Inversión Mínima "Reforzamiento del Muelle Espigón Existente", en el Terminal Portuaria de Paita", proyecto que consideró, según lo descrito en dicho expediente (p. 19) lo siguiente:

- Realizar un ensanchamiento de 17m al muelle espigón hacia el lado Paita.
- Recubrimiento con fibra de carbono de las vigas del muelle existente para mejorar su estado estructural.
- Dimensionar para una capacidad de amarre de 55,000 DWT la parte del lado Paita.
- Permitir que a un futuro se pueda realizar un dragado a -15m en el lado Paita.
- Trabajos de ampliación del Muelle asociados al adosamiento de un nuevo muelle de 365 m de longitud y 17 m de anchura al Muelle Espigón Existente, para lo cual se previó el desmonte de diferentes elementos para permitir la construcción de la ampliación el dragado para que dicha ampliación disponga de un calado de 15 m;
- Trabajos de refuerzo para permitir la operación conjunta del nuevo muelle ampliado;
- Reubicación y extensión de las salidas de tuberías de etanol.

D. Solicitud de inicio de procedimiento de interpretación contractual y trámites relacionados

8. El 31 de mayo de 2023, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC (en adelante, DGPPT del MTC) a través del Oficio N° 1790-2023-MTC/19, comunicó a Ositrán la incertidumbre o ambigüedad que existiría en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión relacionada con la ejecución del Muelle Espigón Existente (MEE) de la Etapa 3 y su respectiva área de respaldo, y solicitó determinar el inicio de oficio del procedimiento de interpretación contractual, ello con base en el Informe N° 1632-2023-MTC/19.02 elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC.
9. El 20 de setiembre de 2023, a través del Oficio N° 08988-2023-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) comunicó al Concesionario que como parte de la evaluación correspondiente, resultaba necesario poner en su conocimiento la solicitud de inicio de procedimiento de interpretación contractual presentada por el Concedente, a fin de que exprese lo que estime pertinente en relación con la incertidumbre o ambigüedad que, según lo expresado por este último, existiría en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión referida a la ejecución del Muelle Espigón Existente de la Etapa 3 y su respectiva área de respaldo, otorgándole para dicho efecto un plazo de diez (10) días hábiles.
10. El 21 de setiembre de 2023, mediante la Carta N° 00203-2023 TPE/GG, el Concesionario solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales con la finalidad de atender el pedido del Regulador efectuado a través del Oficio N° 08988-2023-GSF-OSITRAN.
11. A través del Oficio N° 09306-2023-GSF-OSITRAN de 27 de setiembre de 2023, la GSF informó al Concesionario el otorgamiento del plazo adicional de diez (10) días hábiles solicitado, para la presentación de la documentación requerida en el Oficio N°08988-2023-GSF-OSITRAN.
12. El 6 de octubre de 2023, el Concesionario presentó la Carta N° 00218-2023-TPE/GG, a través de la cual brindó sus comentarios respecto a la solicitud presentada por el Concedente.

13. Mediante el Memorando Conjunto N° 00030-2024-MC-OSITRAN (GSF-GAJ) de 5 de abril de 2024, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica, comunicaron a la Gerencia General que resultaba necesario efectuar determinadas consultas a la APN.
14. El 10 de abril de 2024, a través del Oficio N° 00075-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General formuló consultas a la APN en relación con el área de respaldo establecida en el numeral 3 de la Cláusula 6.4 y en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.
15. Mediante el Oficio N° 0514-2024-APN-GG del 23 de abril de 2024, la APN absolvió las consultas formuladas por este Regulador.

E. Inicio de procedimiento de interpretación contractual

16. El 24 de julio de 2024, a través del Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica sustentaron la necesidad del inicio del procedimiento de interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, concluyéndose que tales estipulaciones contractuales podrían llevar a las siguientes tres lecturas posibles:
 - (i) Que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente debe ejecutarse de manera obligatoria y en el mismo plazo que el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente.
 - (ii) Que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente debe ejecutarse de manera obligatoria y el plazo de ejecución se encontrara definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras, teniendo como plazo máximo hasta el Vigésimo Año de la Concesión.
 - (iii) Que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente se ejecutará en función de la prioridad que defina el Concesionario y si decide ejecutarla, el plazo de ejecución se encontrará definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras.
17. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN de 2 de octubre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. Considerando que el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) forma parte de la citada resolución, el procedimiento de interpretación consideró las tres lecturas posibles antes mencionadas.
18. A través de los Oficios N° 00010-2025-SCD-OSITRAN, N° 00011-2025-SCD-OSITRAN, y N° 00012-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo puso en conocimiento de la APN, de la DGPPT del MTC y del Concesionario, respectivamente, la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN y el Informe N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ).

F. Trámites posteriores en el marco del procedimiento de interpretación contractual

19. El 20 de octubre de 2025, mediante Escrito N° 1, el Concesionario, entre otros, solicitó a Ositrán confirmar el plazo correspondiente para la presentación de su posición.
20. El 22 de octubre de 2025, a través de Escrito N° 2, el Concesionario solicitó a Ositrán, entre otro, la remisión de determinados documentos mencionados en la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN.
21. Mediante Oficio N° 14161-2025-GSF-OSITRAN de 23 de octubre de 2025 y Oficios N° 14154-2025-GSF-OSITRAN y N° 14157-2025-GSF-OSITRAN de 24 de octubre de 2025, la GSF solicitó al Concesionario, a la APN y a la DGPPT del MTC, respectivamente, su posición sustentada y documentada respecto al alcance y sentido de las Cláusulas objeto

del trámite de interpretación contractual, para lo cual les otorgó el plazo de quince (15) días hábiles.

22. El 24 de octubre de 2025, la APN mediante Oficio N° 1674-2025-APN-GG-UAJ remitió a Ositrán el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC de 24 de octubre de 2025, que contiene la posición de dicha entidad.
23. El 29 de octubre de 2025, a través del Oficio N° 1691-2025-APN-GG-UAJ, la APN manifestó que ya se había pronunciado respecto al alcance y sentido de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, mediante el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC, que fue trasladado al Ositrán a través del Oficio N° 1674-2025-APN-GG-UAJ de fecha 24 de octubre 2025.
24. El 6 de noviembre de 2025, mediante Escrito N° 3, el Concesionario presentó su posición en relación con la interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión y solicitó el uso de la palabra.
25. Con Oficio N° 00045-2025-SCD-OSITRAN de 11 de noviembre de 2025, la Secretaría de Consejo Directivo de Ositrán comunicó al Concesionario la fecha y hora en la cual se llevaría a cabo el uso de la palabra solicitado.
26. Con Oficio N° 00047-2025-SCD-OSITRAN de 11 de noviembre de 2025, la Secretaría de Consejo Directivo de Ositrán puso en conocimiento de la DGPPT del MTC el otorgamiento de uso de la palabra al Concesionario.
27. El 14 de noviembre de 2025, el Concesionario presentó el Escrito N° 4, mediante el cual solicitó al Ositrán reprogramar el uso de la palabra otorgado.
28. El 17 de noviembre de 2025, a través de Oficio N° 5657-2025-MTC/19.02, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC solicitó a Ositrán una ampliación de cinco (5) días hábiles adicionales para la remisión de su posición respecto al alcance y sentido de las Cláusulas objeto del trámite de interpretación contractual.
29. Con Oficio N° 15467-2025-GSF-OSITRAN de 20 de noviembre de 2025, Ositrán otorgó el plazo adicional solicitado por el MTC mediante Oficio N° 5657-2025-MTC/19.02.
30. El 28 de noviembre de 2025, mediante Oficio N° 3818-2025-MTC/19, la DGPPT del MTC remitió al Ositrán el Informe N° 5097-2025-MTC/19.02, el cual contiene su opinión respecto al alcance y sentido, en el marco del trámite de interpretación contractual.
31. Mediante Oficio N° 00076-2025-SCD-OSITRAN de 10 de diciembre de 2025, la Secretaría de Consejo Directivo comunicó al Concesionario la reprogramación solicitada para hacer uso de la palabra.
32. El 17 de diciembre de 2025, en las instalaciones del Ositrán, se llevó a cabo el uso de la palabra del Concesionario ante el Consejo Directivo.
33. El 18 de diciembre de 2025, el Concesionario presentó el Escrito N° 4, mediante el cual adjuntó la presentación utilizada durante el uso de la palabra realizado ante el Consejo Directivo.
34. A través de los Oficios N° 16898-2025-GSF-OSITRAN, N° 16907-2025-GSF-OSITRAN y N° 16921-2025-GSF-OSITRAN de 23 de diciembre 2025, se remitió al Concesionario, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la APN, respectivamente, los documentos que contienen las posiciones de cada una de las entidades mencionadas, así como los documentos actuados hasta la fecha de emisión de los oficios, para conocimiento y fines pertinentes.

35. Con Oficio N° 0009-2026-PD-OSITRAN de 7 de enero de 2026, la Presidente del Consejo Directivo, por encargo del Consejo Directivo, invitó a la DGPPT del MTC para que realice una presentación de sus argumentos ante el Consejo Directivo.
36. El 8 de enero de 2026, a través de Escrito N° 5, el Concesionario señaló sus argumentos respecto de lo señalado por el MTC y la APN, en el Oficio N° 3818-2025-MTC/19 e Informe N° 5097-2025-MTC/19.02, y el Oficio N° 1674-2025-APN-GG-UAJ y el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC, respectivamente.
37. El 13 de enero de 2026, mediante Escrito N° 6, el Concesionario solicitó a Ositrán que se permita al Concesionario asistir a la presentación de los argumentos del MTC ante el Consejo Directivo a fin de tener acceso a los mismos.
38. Con Oficio N° 00004-2026-SCD-OSITRAN de 13 de enero de 2026, la Secretaría de Consejo Directivo de Ositrán confirmó al Concesionario que podía asistir a la presentación del MTC ante el Consejo Directivo.
39. El 14 de enero de 2026, en las instalaciones del Ositrán, el MTC manifestó sus argumentos ante el Consejo Directivo.
40. Mediante la Carta N° 007-2026 TPE/GIM de 16 de enero de 2026, el Concesionario comunicó a la APN que ha optado por postergar la ejecución del proyecto "Área de respaldo del muelle espigón existente del Terminal Portuario de Paíta" debido a que se ha visto la necesidad operativa de adquirir 1 grúa móvil y 2 grúas RTGs eléctricas.
41. El 21 de enero de 2026, mediante Escrito N° 7, el Concesionario informó que el 13 de octubre de 2025, presentó ante la APN la versión final del Expediente Técnico para la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente.
42. El 26 de mayo de 2026, mediante Escrito N° 8, el Concesionario solicitó al Consejo Directivo que se sirva emitir un pronunciamiento en el menor plazo posible.

III. ANÁLISIS

43. En el presente informe se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:
- A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión;
 - B. Principios legales y mecanismos de interpretación contractual;
 - C. Criterios de interpretación aplicables según el Contrato de Concesión;
 - D. Contenido de las estipulaciones contractuales materia del presente procedimiento de interpretación;
 - E. Otros aspectos y estipulaciones contractuales relevantes;
 - F. Posiciones planteadas por el Concedente y Concesionario y opinión de la Autoridad Portuaria Nacional;
 - G. Evaluación del pedido de archivamiento del inicio del procedimiento de interpretación;
 - H. Evaluación de las lecturas identificadas.

A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión.

44. Es una de las funciones principales del Organismo Regulador interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación, de conformidad con lo establecido en el literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, el cual estipula lo siguiente:

“Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación. (...)

[Subrayado agregado]

45. En esa línea, corresponde al Consejo Directivo del Organismo Regulador interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la infraestructura, determinando el sentido de una o más Cláusulas a fin de hacer posible su aplicación, de conformidad con lo estipulado en el artículo 29° del Reglamento General del OSITRAN (en adelante, el REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, el cual dispone lo siguiente:

“Artículo 29.- Interpretación de los Contratos de Concesión

Corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura. (...).

La interpretación determina el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación. La interpretación se hace extensiva a sus anexos, bases de licitación y circulares.”

[Subrayado agregado.]

46. En ese mismo sentido, el numeral 7 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, el ROF), dispone que es función del Consejo Directivo del OSITRAN interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales, las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación:

“Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo

Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:

(...)

7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima y Callao;”

[Subrayado agregado.]

47. Cabe indicar que, mediante Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos¹, se atribuyó como una de las funciones de las Entidades públicas titulares de proyectos, interpretar las Cláusulas de los contratos que hayan suscrito, conforme al marco legal vigente.

“Artículo 7. Entidades públicas titulares de proyectos

7.1 Proinversión, el Ministerio, el Gobierno Regional y el Gobierno Local asumen las funciones como entidad pública titular del proyecto y ejercen las siguientes funciones:

(...)

2. Interpretar las cláusulas de los contratos que hayan suscrito, conforme al marco legal vigente.

(...)”

48. De ese modo, el artículo 22 del Reglamento de la Ley N° 32441, aprobado mediante Decreto Supremo N° 316-2025-EF, desarrolla lo siguiente en relación con la función de interpretación de Contratos APP:

“Artículo 22. Interpretación de cláusulas de Contratos de APP

22.1. Las EPTP interpretan las cláusulas de los Contratos de APP que hayan suscrito según lo dispuesto en el numeral 2 del párrafo 7.1 del artículo 7 de la Ley. Dicha interpretación tiene carácter vinculante para las Partes, pero no limita el derecho del Inversionista de recurrir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el respectivo Contrato de APP.

22.2. Cuando las partes de un Contrato de APP se encuentren de acuerdo con el sentido

¹ Vigente desde el día siguiente de la publicación de su Reglamento, esto es desde el 25 de diciembre de 2025.

de las cláusulas a interpretar, no corresponde que el OR interprete de oficio dicha materia controvertida.

22.3. Cuando las partes del Contrato de APP no se encuentren de acuerdo con el sentido de las cláusulas a interpretar, pueden recurrir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el respectivo Contrato de APP. En estos casos, no corresponde que el OR interprete de oficio, cuando la materia controvertida se encuentre en arbitraje."

[Subrayados añadidos]

49. Como puede observarse, de acuerdo con el citado Reglamento, cuando las partes de un Contrato de APP se encuentren de acuerdo con el sentido de las Cláusulas a interpretar, no corresponde que el Organismo Regulador interprete de oficio dicha materia controvertida; asimismo, no corresponde que este Organismo interprete de oficio cuando la materia controvertida se encuentre en arbitraje.

B. Principios legales y mecanismos de interpretación contractual

50. De acuerdo con lo previsto en el artículo 4.1 de los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de contratos de concesión" (en adelante, los Lineamientos), aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, se entiende por interpretación aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión². Así, según el artículo 6.1 de los mencionados Lineamientos, la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más Cláusulas del Contrato de Concesión, dando claridad al texto y haciendo posible su aplicación.
51. De conformidad con los referidos Lineamientos, el Ositrán interpreta los Contratos de Concesión utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos:
- (i) el *literal*, según el cual se declara el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni ampliar su alcance³;
 - (ii) el *lógico*, que resuelve lo que se quiso decir en la Cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado - ratio legis⁴;
 - (iii) el *sistemático*, por comparación con otras Cláusulas, el cual busca atribuirle sentido a la Cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; y,
 - (iv) el *histórico*, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente, detectando la intención del promotor de la inversión privada.

C. Criterios de interpretación aplicables según el Contrato de Concesión.

52. Asimismo, se debe tener presente los criterios de interpretación previstos en la Sección XVI del Contrato de Concesión:

"SECCIÓN XVI: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS (...) CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN

² **Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN:**

"4. DEFINICIONES

4.1 Interpretación Aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión."

³ La interpretación literal es recogida en el artículo 168° del Código Civil conforme a lo siguiente: "El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe".

⁴ La interpretación lógica, finalista o integral es recogida en el artículo 170° del Código Civil conforme a lo siguiente: "Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto.

16.3. *En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:*

- a) *El Contrato y sus modificatorias;*
- b) *Circulares a que se hace referencia en las Bases; y*
- c) *las Bases.*

16.4 *El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.*

Los términos "Anexo", "Apéndice", "Cláusula", "Sección", "Numeral" y "Literal" se entienden referidos al presente Contrato de Concesión, salvo que del contexto se deduzca inequívocamente y sin lugar a dudas que se refieren a otro documento.

16.5. *Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.*

Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

16.6. *Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.*

16.7. *El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.*

16.8. *El uso de la conjunción y en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.*

16.9. *Todos aquellos Ingresos, costos, gastos y similares a que tenga derecho el CONCESIONARIO por la prestación de los Servicios deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los términos del Contrato."*

53. De lo anterior, se advierte que el Contrato de Concesión debe interpretarse de manera integral, considerando la relación y coherencia entre todas sus partes, y no de forma aislada por Cláusulas individuales. En caso de discrepancia en la interpretación, se debe seguir un orden específico de prelación, a saber, primero, el contrato en sí mismo, después, las circulares y finalmente las bases del contrato.
54. Por lo expuesto y, considerando que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN de 2 de octubre de 2025, se determinó que existirían tres (03) posibles lecturas de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión relacionada con la obligatoriedad o no de la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente, y al plazo vinculado a su ejecución, se procederá a determinar el alcance o sentido de dichas estipulación contractuales mediante la aplicación de los métodos de interpretación que resulten pertinentes.

D. Contenido de las estipulaciones contractuales materia del presente procedimiento de interpretación

55. Las estipulaciones contractuales materia de interpretación son la Cláusula 6.4 y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, las cuales se reproducen a continuación:

"6.4. Para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 6.2, se considera que la Ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

1. Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
2. Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.
3. **Etapa 3 A: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.**
4. Etapa 3 B: Una (1) grúa pórtico tipo Gantry Crane en el Muelle de Contenedores, con un alcance mínimo de 22 filas de contenedores a bordo, para la atención de las naves en el Terminal Portuario de Paita, que deberá estar instalada en un plazo no mayor de los veintiséis (26) meses posteriores a la suscripción de la Adenda N° 2 del Contrato, según lo establecido en el Apéndice 1 Anexo 9.
5. Etapa 4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita. Las Obras IA se ejecutarán en la oportunidad e importes que se señala a continuación:
(...)

Al inicio de cada Año de Concesión indicado en el cuadro precedente, el Concesionario deberá estar en condiciones de ejecutar las Obras IA por un importe no menor al señalado para cada oportunidad, por lo que el Expediente Técnico correspondiente deberá estar aprobado a esa fecha. En caso que las Obras IA superen el importe mínimo indicado en el cuadro precedente, el exceso se imputará a las Obras IA que deben ejecutarse en la siguiente oportunidad.

Las Partes declaran que al Vigésimo Año de la Concesión el Concesionario deberá ejecutar Obras IA por un importe equivalente al saldo de la Inversión Adicional que a dicha fecha no se hubiere ejecutado. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar al Concedente que la Ejecución de Obras IA hasta dicho saldo sea propuesta en forma total o parcial, debiendo el Concedente definir la programación de la ejecución del saldo de las Obras de Inversión Adicional, previa opinión del Regulador.
(...)"

[Subrayado y énfasis añadidos]

"ANEXO 9 Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL

La inversión Adicional Comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:

(...)

- Adquisición de equipos especializados para el Muelle Espigón Existente (siempre y cuando se opte por realizar la construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores).
- Área de respaldo del Muelle Espigón existente (siempre y cuando se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente)

(...)

El CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina.

Las obras relativas a las Inversiones Adicionales deberán ser ejecutadas dentro del área de la Concesión, a excepción de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario de Paita, así como, las obras adyacentes a dicha área, vinculadas a presentar la seguridad y continuidad de las operaciones del Terminal; sin perjuicio de las autorizaciones que deba obtener el CONCESIONARIO por parte de otras entidades públicas competentes y de conformidad con las disposiciones vigentes."

[Subrayados y énfasis añadidos]

56. Cabe indicar que, mediante Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, se modificó, entre otras Cláusulas, la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión. No obstante, dicha adenda no ha introducido modificaciones respecto de la regulación del área de respaldo del Muelle Espigón Existente; por lo que, se considera que dicha adenda no altera pedido de interpretación formulado por el MTC.

E. Otros aspectos y estipulaciones contractuales relevantes

E.1. APN como supervisor de diseño

57. La aprobación y supervisión de diseño de los Expedientes Técnicos de las Obras Portuarias, incluyendo los Expedientes Técnicos de las modificatorias correspondientes, son de competencia exclusiva de la APN, tal y como se indica en el inciso c) del Artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943, y se establece en las Cláusulas 6.5, 6.6 y segundo párrafo de la Cláusula 6.9 del Contrato de Concesión, que se reproducen a continuación:

Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 24

“Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional

(...)

c) Aprobar y supervisar los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos, que deben incluir medidas efectivas para la protección del medio ambiente y de la comunidad donde se desarrollen.

(...).”

Contrato de Concesión, Cláusula 6.1

Para supervisar la elaboración del Expediente Técnico, la APN deberá designar a un Supervisor de Diseño, en un plazo máximo de cuatro (04) meses computados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. Dicha designación deberá ser comunicada al CONCESIONARIO en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario desde tal designación.

Cualquier retraso respecto de dicha designación, dará lugar a la Suspensión del plazo de conformidad con lo establecido en el Inciso c) de la Cláusula 4.2, a solicitud del CONCESIONARIO, por un período igual al que dure dicho retraso

Contrato de Concesión, Cláusula 6.5

“La APN dispondrá de un plazo máximo de sesenta (60) Días Calendario, a partir de recibido el Expediente Técnico para emitir observaciones o para su aprobación. En el caso que la presentación del Expediente Técnico sea por Etapas, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 6.2, la APN contará con un plazo de treinta (30) Días Calendario para emitir las observaciones correspondientes. En caso de formularse observaciones, la APN deberá fundamentarlas indicando, de ser el caso, la norma o especificación técnica incumplida. En caso la APN no se pronuncie en el plazo señalado, el documento presentado se entenderá aprobado, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa a que hubiese lugar.”

Contrato de Concesión, Cláusula 6.6

“El CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario para subsanar las observaciones que puedan ser formuladas por la APN, contados desde la fecha de recepción de dichas observaciones.

La APN dispondrá de treinta (30) Días Calendario para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO, contados desde la fecha de recepción de las mismas. En caso la APN no se pronuncie en el plazo señalado, el Expediente Técnico presentado se entenderá aprobado.”

Contrato de Concesión, Cláusula 6.9

(...)

La APN deberá pronunciarse en el término de cuarenta y cinco (45) Días Calendario sobre la modificación solicitada. El silencio deberá interpretarse como una aprobación del pedido de modificación. Los costos que irroge a la APN la revisión a cargo del Supervisor de Diseño del Expediente Técnico modificado serán cubiertos íntegramente por el CONCESIONARIO.”

58. En esta línea, corresponderá a la APN la supervisión de la elaboración del Expediente Técnico y de los Expedientes Técnicos de las modificatorias correspondientes (a través del supervisor de diseño que designe) y, de ser el caso, la respectiva aprobación, condición a partir de la cual, el Concesionario está autorizado a la ejecución de las Obras y, el referido documento adquiere el carácter vinculante para la ejecución de las Obras; de conformidad con el literal c) del artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional y la Cláusula 1.18.49 del Contrato de Concesión, precitados, así como, las Cláusulas 6.1 y 6.8 del Contrato de Concesión, los cuales se reproducen a continuación:

Contrato de Concesión, Cláusula 6.1

“Para supervisar la elaboración del Expediente Técnico, la APN deberá designar a un Supervisor de Diseño, en un plazo máximo de cuatro (04) meses computados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. Dicha designación deberá ser comunicada al CONCESIONARIO en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario desde tal designación.

Cualquier retraso respecto de dicha designación, dará lugar a la Suspensión del plazo de conformidad con lo establecido en el Inciso c) de la Cláusula 4.2, a solicitud del CONCESIONARIO, por un periodo igual al que dure dicho retraso.”

Contrato de Concesión, Cláusula 6.8

“Aprobado el Expediente Técnico se entenderá que el CONCESIONARIO cuenta con la autorización de la APN para la ejecución de las Obras correspondientes a la Etapa o Etapas objeto del documento aprobado, sin perjuicio de las demás licencias, permisos y/o autorizaciones que pudiera requerir el CONCESIONARIO, de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. El CONCEDENTE realizará sus mejores esfuerzos para que el CONCESIONARIO obtenga dichas licencias, permisos y/o autorizaciones correspondientes, conforme a sus competencias.”

59. Como parte de la supervisión del Expediente Técnico, y de los Expedientes Técnicos de las modificatorias correspondientes, la APN podrá efectuar las observaciones correspondientes y evaluar la subsanación de ellas, de conformidad con lo estipulado en las Cláusulas 6.5 y 6.6 del Contrato de Concesión, precitados:
60. En este contexto, corresponderá a la APN, en su calidad de supervisor de los expedientes técnicos, lo siguiente:
- Determinar si contiene la información necesaria a la cual hace referencia la Cláusula 1.18.49 del Contrato de Concesión, lo que incluye, entre otros aspectos, el Presupuesto Estimado de Obras definido en la Cláusula 1.18.81 de dicho contrato y el Plan de Conservación referido en la Cláusula 7.5 del mismo instrumento contractual;
 - Evaluar si las Obras materia de un determinado Expediente Técnico presentado por el Concesionario se enmarcan en las Obras Mínimas, las Obras de Inversión Adicional o las Obras correspondientes a Inversiones Discrecionales, a la cual hacen referencia las Cláusulas 1.18.72, 1.18.73, y 1.18.63 del Contrato de Concesión, pudiendo, de ser el caso, efectuar las observaciones correspondientes y evaluar la subsanación de ellas respetando los plazos indicados en la Cláusula 6.5 del mismo Contrato.

E.2. Etapa

E.2.1. Definición

61. Una Etapa es uno de los tramos en los que se divide la ejecución de las Obras, debiendo estar claramente definida y su operación deberá poder llevarse a cabo de manera independiente de los demás tramos referidos, de conformidad con la definición estipulada en la Cláusula 1.18.48, formulada en los siguientes términos:

“1.18.48. Etapa Es cada uno de los tramos en los que se divide la ejecución de las Obras. Cada Etapa deberá estar claramente definida y la operación de la (s) Obra (s) comprendida (s) en cada una de éstas deberá poder llevarse a cabo de manera independiente a las demás Etapas.”

E.2.2. Etapa como la agrupación mínima de Obras materia de un Expediente Técnico

62. El Expediente Técnico debe comprender por lo menos una Etapa de las Obras, de conformidad con la Cláusula 6.2, la cual estipula lo siguiente:

“6.2 El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. En cualquier caso, el Expediente Técnico correspondiente a cada Etapa deberá contar con información necesaria y suficiente para facilitar su aprobación y permitir iniciar la Construcción, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 6.11. Adicionalmente, se deberá cumplir en lo que corresponda con las condiciones establecidas en el Anexo 6. Deberá formar parte integrante del Expediente Técnico, el Plan de Conservación, de acuerdo a las condiciones establecidas en las Cláusulas 7.3. a 7.7.”

63. Dichas Etapas están indicadas en la Cláusula 6.4, la cual establece una planificación u ordenación para la presentación de esos Expedientes Técnicos. Asimismo, la ejecución de las Obras Mínimas se ordena en atención a lo regulado en el Apéndice 1 del Anexo 9, siendo que los gatillos de las Etapas 2 y 3 previstos en la Cláusula 6.4 son gatillos para las Obras Mínimas, los cuales se constituyen en hitos para la contabilización del plazo de ejecución de tales Obras Mínimas, mas no para la ejecución de las Obras IA, cuyos criterios y plazo de ejecución esta dado en la Etapa 4 y siguientes.

E.2.3. Comparativo de Etapas según la Adenda N° 1 y según la Adenda N° 2

64. La planificación u ordenación descrita en el numeral 66 de este informe, no ha sido alterada por las modificaciones incorporadas por la Adenda 1 o la Adenda 2. así a la entrada en vigor de la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión y antes de la entrada en vigor de la Adenda N° 2, la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión consideraba las Etapas 1, 2, 3, 4 y siguientes y las Etapas 2 y 3 consideraban su ejecución según lo establecido en el Anexo 9. En efecto, la Cláusula 6.4 hasta el primer párrafo de su numeral 4, antes de dicha entrada en vigor, señalaba lo siguiente:

Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión a la entrada en vigor de su Adenda N° 1

“6.4. Para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 6.2, se considera que la Ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

1. Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.

2. Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.

3. Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.

4. Etapa 4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita. Las Obras IA se ejecutarán en la oportunidad e importes que se señala a continuación:
(...)”

65. A partir de la entrada en vigor de la Adenda N° 2, la Cláusula 6.4 consideraba las Etapas 1, 2, 3A, 3B, 4 y siguientes. En consecuencia, en el comparativo desarrollado en la siguiente tabla, se evidencia que las Etapas 2 y 3, siempre han tenido en consideración para su ejecución lo establecido en el Anexo 9, esto es, que la exigibilidad de las Obras en ellos consignados debe ser acorde a lo establecido en los apéndices 1 y 2 de dicho Anexo.

Tabla N° 1. Comparativo de Etapas a la entrada en vigor de la Adenda N° 1 y a la entrada en vigor de la Adenda N° 2

A la entrada en vigor de la Adenda N° 1	A la entrada en vigor de la Adenda N° 2
1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.	1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.	2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.
3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.	3A: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9. B: Una (1) grúa pórtico tipo Gantry Crane en el Muelle de Contenedores, con un alcance mínimo de 22 filas de contenedores a bordo, para la atención de las naves en el Terminal Portuario de Paíta, que deberá estar instalada en un plazo no mayor de los veintiséis (26) meses posteriores a la suscripción de la Adenda N° 2 del Contrato, según lo establecido en el Apéndice 1 Anexo 9.
4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paíta.	4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paíta.

E.2.4. Relación entre la Etapa 3 de la Adenda N° 1 y la Etapa 3A de la Adenda N° 2

66. A partir de lo anterior, queda evidenciado que la Etapa 3A es una etapa análoga a la que anteriormente se denominaba Etapa 3, en tanto prevé para su ejecución que sea según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.

E.3. Obras mínimas

67. Las Obras Mínimas son aquellas que como mínimo el Concesionario debe realizar de acuerdo con lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, de conformidad con la definición estipulada en la Cláusula 1.18.72 del Contrato de Concesión, formulada en los términos siguientes:

Contrato de Concesión, Cláusula 1.18.72

“Obras Mínimas

Son las Obras que, como mínimo el CONCESIONARIO deberá realizar de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato.”

E.4. Inversión adicional y Obras IA

E.4.1. Generalidades

68. La *Inversión Adicional* y las *Obras de la Inversión Adicional* (Obras IA) son conceptos interrelacionados, teniéndose que mientras el primer concepto está referido a una variable monetaria, el segundo concepto corresponde a una variable real. En efecto,
- La *Inversión Adicional* es el monto consignado en la Propuesta Económica del Adjudicatario, teniéndose que dicho monto o su remanente está sujeto a un mecanismo de actualización, mientras que,
 - Las *Obras de la Inversión Adicional* (Obras IA) son aquellas que el Concesionario debe realizar en cumplimiento de la Inversión Adicional, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión,

Ello de conformidad con lo señalado en las Cláusulas 1.18.73 y 1.18.62, y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, los cuales estipulan lo siguiente:

Contrato de Concesión, Cláusula 1.18.73

"Obras de la Inversión Adicional (Obras IA)

Son las obras que el CONCESIONARIO deberá realizar en cumplimiento de la Inversión Adicional, de acuerdo a lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 9 del presente Contrato."

Contrato de Concesión, Cláusula 1.18.62

"Inversión Adicional

Es el monto consignado por el Adjudicatario en su Propuesta Económica y que será destinado a la realización de las inversiones previstas en el Apéndice 2 del Anexo 9. Corresponderá al CONCESIONARIO determinar las inversiones a realizar y la oportunidad de su ejecución sujetándose a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, lo que deberá estar claramente definido en el o los Expedientes Técnicos correspondientes.

El monto de la Inversión Adicional señalado en el párrafo anterior o el remanente del mismo, deberá actualizarse anualmente aplicando la Tasa de Actualización de Inversión Adicional.

La Inversión Adicional no eximirá al CONCESIONARIO del cumplimiento de otros pagos, retribuciones o tributos a su cargo conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables, el Contrato de Concesión y en general la legislación peruana."

Contrato de Concesión, Anexo 9, Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL

"La Inversión Adicional comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:

(...)

- Las obras destinadas a garantizar o ampliar la capacidad del suministro de los servicios públicos necesarios para la operación de la Infraestructura Portuaria.
- Otras inversiones que el CONCESIONARIO considere que genera valor a la Concesión. A tal efecto, el CONCEDENTE podrá proponer inversiones a realizar.

El CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo con la prioridad y oportunidad que éste defina.

Las obras relativas a las Inversiones Adicionales deberán ser ejecutadas dentro del área de la Concesión, a excepción de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario de Paita, así como, las obras adyacentes a dicha área, vinculadas a preservar la seguridad y continuidad de las operaciones del Terminal; sin perjuicio de las autorizaciones que deba obtener el CONCESIONARIO por parte de otras entidades públicas competentes y de conformidad con las disposiciones vigentes."

69. Aspectos relevantes de las Obras de Inversión Adicional está estipulados en las Cláusulas 9.1 y 9.2 del Contrato de Concesión, que señalan lo siguiente:

Contrato de Concesión, Cláusula 9.1

"El monto de la Inversión Adicional que hace mención la Cláusula 1.18.62 deberá ser destinado por el CONCESIONARIO para la ejecución de todas o algunas de las inversiones que se mencionan en el Apéndice 2 del Anexo 9, reduciéndose el importe de la obligación conforme se realicen las Obras IA.

Se entenderá por cumplida la obligación del CONCESIONARIO, referidas a las Obras IA, una vez que las inversiones ejecutadas alcancen el monto total actualizado de su Propuesta Económica. (...)."

Contrato de Concesión, Cláusula 9.2

"Para efectos de la aprobación del Expediente Técnico, la supervisión del diseño, la Construcción, los plazos de ejecución, la aprobación, supervisión, la Conservación y Explotación correspondientes a las Obras IA serán de aplicación las disposiciones contenidas en las Secciones VI, VII, VIII y el Anexo 17 en lo que resulte aplicable, con excepción de lo establecido en las Cláusulas 6.35, 6.36 y 6.37."

70. La ejecución de las Obras IA se ordena según criterios de **oportunidad e importes** conforme al numeral 4 de la Cláusula 6.4, y no por una especificidad de obras como sí

sucede con las obras detalladas en el Apéndice 1 del Anexo 9, debiendo alcanzar la ejecución total de la Inversión Adicional en el Vigésimo Año de la Concesión.

“6.4 Para efectos de lo dispuesto en la Clausula 6.2, se considera que la ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

(...)

*4. Etapa 4 y **siguientes**, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paíta. **Las Obras IA se ejecutarán en la oportunidad e importes** que se señala a continuación:*

Año de la Concesión	Monto de Inversión Adicional
Año 5	US\$5,000,000.00
Año 10	US\$5,000,000.00
Año 15	US\$5,000,000.00
Año 20	El saldo de la Inversión Adicional no ejecutada

Al inicio de cada Año de Concesión indicado en el cuadro precedente, el Concesionario deberá estar en condiciones de ejecutar las Obras IA por un importe no menor al señalado para cada oportunidad, por lo que el Expediente Técnico correspondiente deberá estar aprobado a esa fecha. En caso que las Obras IA superen el importe mínimo indicado en el cuadro precedente, el exceso se imputará a las Obras IA que deben ejecutarse en la siguiente oportunidad.

Las Partes declaran que al Vigésimo Año de la Concesión el Concesionario deberá ejecutar Obras IA por un importe equivalente al saldo de la Inversión Adicional que a dicha fecha no se hubiere ejecutado. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar al Concedente que la Ejecución de Obras IA hasta dicho saldo sea propuesta en forma total o parcial, debiendo el Concedente definir la programación de la ejecución del saldo de las Obras de Inversión Adicional, previa opinión del Regulador.

(...)

[Énfasis y subrayado añadidos]

71. Asimismo, estos criterios de oportunidad e importes para la ejecución de las Obras IA, guardan concordancia y coherencia no sólo con el Apéndice 2 del Anexo 9 (que prevé en el último ítem la facultad de ejecutar obras no listadas en dicho apéndice en tanto se trate de una inversión que el Concesionario considere que genera valor a la Concesión, y en el penúltimo párrafo refuerza la facultad discrecional otorgada al Concesionario para determinar la prioridad y oportunidad en su ejecución), sino también con las Cláusulas 2.4 y 2.6 por la cual el Estado Peruano le otorgó al Concesionario la concesión y el derecho de DISEÑAR y CONSTRUIR el Terminal Portuario de Paíta. De esta forma recae en el Concesionario, como gestor de dicho terminal, determinar la Obra IA en concreto, así como la prioridad y oportunidad de su ejecución, no encontrándose limitado a ejecutar las obras de la Lista del Apéndice 2 del Anexo 9, sino incluso planteando en su lugar **otras** inversiones que generen valor a la Concesión.

“ANEXO 9

(...)

Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL

La Inversión Adicional comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:

(...)

- Otras inversiones que el CONCESIONARIO considere que genera valor a la Concesión. A tal efecto, el CONCEDENTE podrá proponer inversiones a realizar.

El CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina.”

“2.4. Por el presente Contrato, el **CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, el diseño, Construcción,** financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Paíta.”

“2.6 Las principales actividades o prestaciones de la Concesión, que constituyen **los derechos** y obligaciones **del CONCESIONARIO materia del Contrato, son cuando menos las siguientes:**

- a) El diseño, financiamiento y Construcción de las Obras.
(...)”

E.4.2. Consideración del Área de Respaldo en el Apéndice 2 del Anexo 9

72. Complementando las definiciones antes citadas, vistos los Apéndice 1 y 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, se tiene que el **área de respaldo del Muelle Espigón existente** no está incluida en las Obras Mínimas del Apéndice 1, y sí está expresamente incluida en el Apéndice 2 **entre las Obras IA**, condicionada a que se hay optado por realizar el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente. Asimismo, en línea con lo señalado en la Cláusula 1.18.62 del Contrato de Concesión, en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión se precisa que **el Concesionario invertirá en la ejecución de las Obras IA de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina**, de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica.

“ANEXO 9
(...)”

Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL

La inversión Adicional Comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:
(...)

- Adquisición de equipos especializados para el Muelle Espigón Existente (siempre y cuando se opte por realizar la construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores).
- Área de respaldo del Muelle Espigón existente (siempre y cuando se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente)

(...)

El CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina.

Las obras relativas a las Inversiones Adicionales deberán ser ejecutadas dentro del área de la Concesión, a excepción de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario de Paíta, así como, las obras adyacentes a dicha área, vinculadas a presentar la seguridad y continuidad de las operaciones del Terminal; sin perjuicio de las autorizaciones que deba obtener el CONCESIONARIO por parte de otras entidades públicas competentes y de conformidad con las disposiciones vigentes.”

[Subrayado agregado]

E.4.3. Caso particular de la Obra IA correspondiente a una RTG o Grúa Pórtico de Patio

73. Existe un caso particular de un Equipamiento Portuario que constituye Obra IA cuya ejecución está sujeta a plazo determinable: una RTG o Grúa Pórtico de Patio. Al respecto, la Cláusula Tercera de la Adenda N° 2, señala lo siguiente:

“CLÁUSULA TERCERA. - INVERSIÓN ADICIONAL

De acuerdo con el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, **el CONCESIONARIO se compromete a instalar como Inversión Adicional una RTG o Grúa Pórtico de Patio en un plazo máximo de tres (03) años posteriores al inicio de operación de la tercera Grúa Pórtico de Muelle en el Muelle de Contenedores.** El atraso en el cumplimiento de este compromiso se encontrará sujeto a lo establecido en la Cláusula 14.15 del Contrato de Concesión.”

[Énfasis y subrayado añadidos]

74. Este caso es particular pues si bien el financiamiento y adquisición se produce en el contexto de una Inversión Adicional, las Partes han pactado una prioridad y oportunidad en su ejecución, sin que ello signifique para el Concesionario un detrimento en su derecho

de determinar las Obras IA que se ejecutaran, pues mediante este acuerdo él está haciendo suya voluntariamente la prioridad y oportunidad planteada por el Concedente, esto es, acepta esta obligación en pleno ejercicio de su derecho a determinar las Obras IA a ejecutar.

E.5. Facultad de determinar las Obras IA y la oportunidad de su ejecución

75. Para efectos del cumplimiento de su compromiso de Inversión Adicional, el Concesionario está facultado a determinar lo siguiente:

- las Obras IA a realizar (el *qué*), así como
- la oportunidad de su ejecución (el *cuándo*), con sujeción a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, lo que deberá estar claramente definido en el o los Expedientes Técnicos correspondientes;

ello de conformidad con lo siguiente:

- Los precitados Cláusula 1.18.73, Cláusula 1.18.62, penúltimo párrafo del Apéndice 2 del Anexo 9; Cláusula 9.1 y Cláusula 9.2;
- La definición de Calendario de Ejecución de Obras contenida en la Cláusula 1.18.21, la cual estipula lo siguiente:

“1.18.21. Calendario de Ejecución de Obras

Es el documento en el que consta la programación de la ejecución de las Obras en sus diferentes Etapas, y que **formará parte integrante del respectivo Expediente Técnico.**

[Énfasis añadido]

- Las Cláusulas 6.19 y 6.20, las cuales estipulan lo siguiente:

“CALENDARIO Y PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

(...)

6.19. Para efectos de la elaboración del Calendario de Ejecución de Obras, el CONCESIONARIO deberá considerar el plazo y condiciones indicadas en el Anexo 9, salvo que medie la Suspensión del plazo de la Concesión, de acuerdo con la Cláusula 4.2, o que se apruebe una ampliación del plazo conforme a lo dispuesto en las Cláusulas 6.21 y 6.22. Cuando el Expediente Técnico del CONCESIONARIO contemple y/o esté referido a Inversiones Adicionales y/o Inversiones Discrecionales, el plazo de ejecución de dichas Inversiones será establecido por el CONCESIONARIO y el inicio de su Explotación estará sujeto al procedimiento de Aprobación de las Obras establecido en las Cláusulas 6.22 al 6.30.

[Subrayado agregado]

“6.20. El Calendario de Ejecución de Obras deberá ser presentado en medios magnético y físico como parte integrante del Expediente Técnico.

[Subrayado agregado]

F. Posiciones planteadas por el Concedente y Concesionario y opinión de la Autoridad Portuaria Nacional.

F.1. Posición del Concedente

76. El Concedente a través del Oficio N° 3818-2025-MTC/19 de fecha 28 de noviembre de 2025 remitió a Ositrán el Informe N° 5097-2025-MTC/19.02 que contiene su opinión respecto del alcance y sentido de la Cláusula 6.4 y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.

77. Los argumentos del Concedente se resumen a continuación:

- (i) La Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión establece que el Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas; y la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión indica

las Obras que comprende cada Etapa y que además deben formar parte de los Expedientes Técnicos para su posterior ejecución.

- (ii) El Expediente Técnico de la Etapa 3A debe contener cualquiera de las dos (2) opciones establecidas en la Cláusula 6.4: a) Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo; b) Construcción del segundo Amarradero del Muelle de contenedores, con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario. De acuerdo con lo consignado por el Concesionario en el numeral 4.7 de su Propuesta Técnica (Anexo 16), este optó por la ejecución del Reforzamiento del Muelle Espigón Existente.
- (iii) La Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión establece qué Obras forman parte de cada Etapa, por lo que, de manera inequívoca, el área de respaldo constituye una Obra integrante de una Etapa. La exigibilidad de la ejecución de dicha Etapa se activa una vez alcanzado el gatillo de demanda, establecido en 300,000 TEUS por año, momento en el cual surge la obligación de ejecutar la referida Etapa.
- (iv) La determinación de si una inversión tiene la naturaleza de Obras Mínimas u Obras de la Inversión Adicional (Obras IA) viene establecido en los Apéndices 1 y 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. Conforme a la tipificación prevista en el Anexo 9, el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente constituye una Obra Mínima, mientras que el área de respaldo califica como Obras IA, toda vez que su obligatoriedad se establece en el Apéndice 2 del Anexo 9 en donde se indica que siempre y cuando se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón existente deberá ejecutarse obligatoriamente el Área de respaldo del Muelle Espigón existente.
- (v) El Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y Equipamiento Portuario se encuentran tipificados como Obras Mínimas, su plazo de ejecución se rige por lo dispuesto en el Apéndice 1 del Anexo 9, en ese sentido, estas Obras deberán estar culminadas en un plazo no mayor de los dieciocho (18) meses posteriores a cuando el Terminal Portuario de Paita alcance una demanda de 300,000 TEUs anual.
- (vi) Por otro lado, el área de respaldo, parte integrante de la Etapa 3A conforme a la elección constructiva del Concesionario, también deberá ser ejecutada de manera obligatoria. No obstante, su ejecución se rige por el mecanismo aplicable a las Obras IA, dado que dicha intervención se encuentra listada en el Apéndice 2 del Anexo 9. En consecuencia, su plazo de ejecución es el previsto para las Obras IA, esto es, como máximo hasta el vigésimo año de la Concesión.
- (vii) Mediante la Resolución de Gerencia General N° 0432-2021-APN-GG de 18 de noviembre de 2021, la APN aprobó el Expediente Técnico de la Etapa 3 – Reforzamiento del Muelle Espigón Existente del Terminal Portuario de Paita, cabe precisar que, el área de respaldo no está contemplado en dicho expediente. Sin perjuicio de ello, considerando que el área de respaldo constituye una Inversión Adicional, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, dichas Inversiones Adicionales pueden incorporarse en uno o varios Expedientes Técnicos.
- (viii) De la documentación revisada del Libro Blanco del Proyecto, se ha identificado el Oficio N° 92-2009-JP-PUEDAT/PROINVERSIÓN de 30 de marzo de 2009, emitido por PROINVERSIÓN, mediante el cual se absuelve una consulta formulada por el Consorcio APM Terminals Paita el 27 de marzo de 2009 referida a la obligatoriedad de la ejecución del área de respaldo en caso se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente.
- (ix) En relación con ello, PROINVERSIÓN señaló que, el plazo de realización de consultas al Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita según el Cronograma del Proceso se encontraba vencido en el momento de realizar la consulta, por lo que no existía obligación de PROINVERSIÓN de dar respuesta a su

consulta. Sin embargo, PROINVERSIÓN remitió la absolución a la consulta formulada por Consorcio APM Terminals Paita.

- (x) Al respecto, PROINVERSIÓN, en su calidad de organismo técnico responsable de la estructuración del proyecto, señaló que, en caso se opte por el Muelle Espigón existente también deberá ejecutarse un área de respaldo, pudiendo ser considerada como Inversión Adicional pero manteniendo la obligatoriedad de ejecutarla.
- (xi) Si bien la consulta planteada fue presentada fuera del plazo, el documento emitido por PROINVERSIÓN expresa el sentido y la voluntad de la entidad que diseñó y estructuró el Contrato de Concesión, cuyas Cláusulas son materia de interpretación. En consecuencia, constituye un insumo que refuerza la interpretación sistemática y literal del Contrato de Concesión, dado que desarrolla el sentido y alcance de las Cláusulas objeto de interpretación.

F.2. Opinión de la APN

- 78. El 24 de octubre de 2025, la APN, a través del Oficio N° 1674-2025-APN-GG-UAJ remitió el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC, mediante el cual emitió opinión respecto a las Cláusulas materia de la interpretación.
- 79. A continuación, se resume la opinión emitida por la APN:
 - (i) La referencia en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, al “Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo” debe entenderse en su sentido funcional y teleológico: como un conjunto indivisible de obras destinadas a asegurar la operación integral del muelle ante el incremento de la demanda portuaria.
 - (ii) De la lectura de la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, se aprecia que la Etapa 3A comprende el “Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo”, formulación que, desde el punto de vista lógico, denota concurrencia de obras, no constituye una redacción alternativa. Esta redacción sugiere que ambas intervenciones forman parte de un mismo conjunto constructivo orientado a la expansión funcional del terminal ante el crecimiento de la demanda.
 - (iii) Desde el punto de vista jurídico-contractual, la inclusión del área de respaldo en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión obedece a la necesidad de clasificar su fuente de financiamiento como inversión adicional, pero no implica la facultad de omitir o diferir su ejecución cuando la misma resulta necesaria para cumplir con la finalidad operativa de la Etapa 3A.
 - (iv) El Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión señala que el área de respaldo forma parte de la Inversión Adicional, “siempre y cuando se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente”, y añade que el Concesionario invertirá en su ejecución “de acuerdo con la prioridad y oportunidad que éste defina”. Esta fórmula introduce una facultad de decisión económica en torno a la priorización de las obras IA, pero no necesariamente desvirtúa el carácter técnico-operativo de la obra cuando esta resulta esencial para la funcionalidad del muelle reforzado.
 - (v) La ejecución del área de respaldo, aun cuando haya sido clasificada contractualmente como una Inversión Adicional, constituye una obra complementaria necesaria para la funcionalidad del reforzamiento del Muelle Espigón, cuya omisión podría comprometer la eficiencia del servicio portuario y la adecuada atención de la demanda prevista en la Etapa 3A. Por tanto, se recomienda que el OSITRAN, en el marco del procedimiento de interpretación contractual iniciado, valore este criterio técnico-funcional al momento de emitir la interpretación correspondiente.

F.3. Posición del Concesionario

80. Mediante el Escrito N° 3, presentado el 6 de noviembre de 2025, el Concesionario manifestó su posición, solicitando lo siguiente:

- Que se declare el archivo del presente procedimiento o se deje sin efecto su inicio en la medida que, a su criterio, no existe ambigüedad que amerite el inicio de un procedimiento de interpretación dada la claridad del texto del Contrato de Concesión respecto de la naturaleza del área de respaldo como obra de Inversión Adicional.
- Que, en el supuesto que se considere que debe continuarse con la tramitación de este procedimiento, se declare que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente es una obra de Inversión Adicional y que, como tal, se ejecutará si el Concesionario así lo decide y en función de la prioridad y oportunidad que éste defina.

81. A continuación, se resumen los argumentos del Concesionario:

- (i) El texto del Contrato de Concesión es claro en calificar al área de respaldo del Muelle Espigón Existente como una obra de Inversión Adicional. El Apéndice 2 del Anexo 9 la incluye expresamente como parte del listado de las obras de Inversión Adicional y la mención a dicha obra en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión no modifica su naturaleza de Inversión Adicional. Por tanto, no existe contradicción entre ambas disposiciones contractuales ni ambigüedad en su aplicación.
- (ii) En el caso de la Etapa 3A, el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión dispone que el Concesionario deberá realizar como Inversión Mínima el reforzamiento de la capacidad portante del Muelle Espigón Existente o, de forma alternativa, la construcción de un segundo amarradero en el Nuevo Muelle de Contenedores. En ambos casos, esta sección del Contrato de Concesión establece que las obras deberán ser realizadas en un plazo no mayor a dieciocho (18) meses luego de que el terminal alcance una demanda de 300 mil TEUs anuales (obligatoriedad, plazo y oportunidad de inversión).
- (iii) Las Inversiones Mínimas corresponden a obras específicas que el Concesionario debe realizar conforme a las características, plazos y oportunidad detalladas en el Apéndice 1 del Anexo 9. En este caso, el Concesionario no puede elegir si las realiza o no, sino que debe ejecutarlas obligatoriamente en la forma y plazos indicados en el Contrato de Concesión. A diferencia de lo anterior, el Apéndice 1 del Anexo 9 no prevé la obligatoriedad, plazo u oportunidad de ejecución de las obras de Inversión Adicional a ejecutarse.
- (iv) La Cláusula 1.18.62 del Contrato de Concesión establece que las Inversiones Adicionales son las listadas en el Apéndice 2 del Anexo 9 las cuales serán ejecutadas según lo determine el Concesionario tomando en cuenta el monto ofertado y la oportunidad descrita en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión.
- (v) A diferencia de las Inversiones Mínimas, las Inversiones Adicionales corresponden a un monto que fue consignado por el Concesionario en su Propuesta Económica y pueden ser determinadas por el Concesionario. En esa línea, el Apéndice 2 del Anexo 9 incluye un listado de obras que el Concesionario podrá ejecutar conforme al monto de su Propuesta Económica “de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina”. Este listado abarca una serie de inversiones que el Concesionario puede elegir realizar.

En este listado se incluyen las obras que el Concesionario podría elegir ejecutar como Inversión Adicional dependiendo si optó por ejecutar como Inversión Mínima el reforzamiento del Muelle Espigón Existente o la construcción del segundo amarradero del Nuevo Muelle de Contenedores. Así, por ejemplo, en caso de realizar el

reforzamiento del Muelle Espigón Existente como Inversión Mínima, el Concesionario podrá ejecutar como Inversiones Adicionales su área de respaldo y/o la construcción del segundo amarradero del Nuevo Muelle de Contenedores. En este supuesto, el Concesionario tendrá la libertad de determinar “la prioridad y oportunidad” en que ejecutaría estas obras.

- (vi) La Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión menciona al área de respaldo como parte del diseño de la Etapa 3A de la concesión. Sin embargo, no establece que ésta califique como una Inversión Mínima o Adicional; ello pues, esta Cláusula tiene como finalidad ordenar la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, mas no diferenciar los tipos de inversiones que éste puede o debe ejecutar. La mención al área de respaldo del Muelle Espigón Existente en la Etapa 3A se refiere a que, en caso el Concesionario decida ejecutar -como Inversión Mínima- el reforzamiento del Muelle Espigón Existente y no la construcción del segundo amarradero del Nuevo Muelle de Contenedores, podría ejecutar el área de respaldo en dicho muelle.
- (vii) La voluntad de las partes del Contrato es clara: el área de respaldo del Muelle Espigón Existente es una Inversión Adicional que debe ser tratada como tal. Si las partes hubieran querido que la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente sea una Inversión Mínima y, por tanto, sea obligatoria para el Concesionario en un plazo y oportunidad específicos, hubieran incluido dicha obra en el listado del Apéndice 1 del Anexo 9 como lo hicieron con el área de respaldo del Nuevo Muelle de Contenedores para la Etapa 1.
- (viii) Las disposiciones del Anexo 9 son claras en otorgar al área de respaldo del Muelle Espigón Existente la naturaleza de Inversión Adicional y, con ello, la posibilidad de que el Concesionario pueda elegir ejecutarla o no y la oportunidad en que podría ser ejecutada. Por tanto, la mención al área de respaldo contenida en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión no altera ni modifica su naturaleza como Inversión Adicional. Esta mención responde a que dicha área se encuentra vinculada a la Etapa 3A de ejecución contractual en la medida en que, como lo establece el Apéndice 2 del Anexo 9, el área de respaldo del Muelle Espigón Existente sería ejecutada “siempre y cuando se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente”.
- (ix) Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que el Consejo Directivo considere que sí existe ambigüedad entre la Cláusula 6.4 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, una interpretación del Contrato consistente con su contenido determina que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente califica como una obra de Inversión Adicional por lo cual el Concesionario está facultado a determinar si la ejecuta o no y, de ser el caso, su plazo y oportunidad de ejecución.
- (x) El texto principal del Contrato de Concesión no establece expresamente la obligatoriedad, plazo y/u oportunidad de ejecución ni la calificación del área de respaldo del Muelle Espigón Existente. Sólo menciona dicha obra cuando se describe la Etapa 3A de ejecución contractual. La calificación del área de respaldo como obra de Inversión Adicional se encuentra expresamente recogida en el texto del Apéndice 2 del Anexo 9. En aplicación del método literal de interpretación contractual, el texto del Contrato de Concesión es claro en otorgar al área de respaldo del Muelle Espigón Existente la naturaleza de Inversión Adicional.
- (xi) La Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión objeto de este procedimiento se encuentra ubicada en la sección VI “DE LAS OBRAS DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA”, específicamente en la parte de “APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO”. Esta parte del Contrato de Concesión describe en líneas generales el procedimiento para la ejecución de inversiones por parte del Concesionario. En ese sentido, la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión describe las etapas del diseño de la concesión a fin de ordenar la ejecución de las inversiones sin establecer de qué tipo de inversiones se trata.

- (xii) De una lectura del Anexo 9 podemos identificar dos secciones claramente diferenciadas: (i) el “Apéndice 1.- INVERSIONES MÍNIMAS” y (ii) el “Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL”. En el primer caso, el Apéndice 1 detalla las características, plazos y oportunidad de ejecución de las “Obras Mínimas”, es decir, “la Infraestructura y Equipamiento Portuario que el CONCESIONARIO debe realizar” en el Nuevo Muelle de Contenedores y en el Muelle Espigón Existente, según corresponda. Esta sección del Contrato de Concesión incluye un listado detallado de las obras que el Concesionario está obligado a realizar conforme a las condiciones previstas en el texto contractual.

Por otro lado, el Apéndice 2 incluye un listado de obras de Inversión Adicional distintas a las recogidas en el Apéndice 1 y, a diferencia de las Inversiones Mínimas, no se prevén las características específicas, plazos y/o oportunidad de ejecución de estas inversiones. Como hemos mencionado previamente, a diferencia del Apéndice 1, el Apéndice 2 del Anexo 9 bajo comentario señala expresamente que el “CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina.”

- (xiii) De una lectura sistemática del Anexo 9 del Contrato de Concesión es posible observar que las obras calificadas como Inversión Mínima no pueden ser obras de Inversión Adicional al mismo tiempo pues ambos listados son excluyentes. No podría considerarse que el área de respaldo constituye una Inversión Adicional y tampoco podría extenderse el tratamiento de una Inversión Mínima, estableciéndose un plazo u oportunidad para su ejecución. Hacerlo implicaría brindarle un tratamiento que el Contrato no le ha otorgado y, por lo tanto, implicaría, en los hechos, una modificación contractual.
- (xiv) Sin perjuicio de que la aplicación de los métodos de interpretación literal y sistemático determinan el sentido de la Cláusula 6.4 y del Anexo 9 del Contrato de Concesión y que, por lo tanto, no resultaría necesario aplicar otros métodos de interpretación adicionales, la aplicación del método de interpretación teleológico también reconfirma que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente es una Inversión Adicional.
- (xv) La función de la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión es describir en el orden de la ejecución de las obras, mas no definir ni calificarlas según los tipos de inversión recogidos en el texto contractual. Es el Anexo 9 de Contrato el que a través de los listados de obras contenidos en su Apéndice 1 y 2 determinan qué obras constituyen Inversión Mínima y cuáles Inversión Adicional. Por tanto, siguiendo el fin buscado por las partes al regular tanto la Cláusula 6.4 como el Anexo 9 del Contrato de Concesión, es posible concluir que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente califica como una Inversión Adicional, que deberá ser tratada como tal conforme a lo pactado.
- (xvi) Las Interpretaciones 1 y 2 al establecer (i) que el área de respaldo es una obra obligatoria y/o (ii) que debe ser ejecutada en el mismo plazo que el reforzamiento del Muelle Espigón Existente son incorrectas por ser contrarias al Contrato; ello pues se basan en un análisis parcial del Contrato de Concesión que no toma en consideración el texto literal del Apéndice 2 del Anexo 9. En dicho apéndice, el área de respaldo se encuentra expresamente calificada como una obra de Inversión Adicional que debe ser tratada como tal.
- (xvii) A diferencia de las dos primeras lecturas señaladas por OSITRAN, una lectura que considere que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente (i) no es obligatoria y (ii) no tiene un plazo de ejecución específico, dada su naturaleza de Inversión Adicional sería consistente con la regulación del Contrato de Concesión. Por tanto, la única lectura válida del Contrato en lo que se refiere al área de respaldo del Muelle Espigón Existente es la Interpretación 3.

82. Posteriormente, luego de ser notificado con la posición del Concedente y los documentos presentados por la APN, el Concesionario presentó el Escrito N° 5 con fecha 8 de enero de 2026, en el cual señaló lo siguiente:

- En el Informe N° 5097-2025-MTC/19.02, el MTC reconoce que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente es una Inversión Adicional conforme a lo previsto en el Anexo 9 del Contrato de Concesión; sin embargo, sostiene que dicha obra debería “ejecutarse de forma obligatoria” por estar contemplada en Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión.
- El área de respaldo se encuentra mencionada en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, porque, a diferencia de lo que ocurre con otras inversiones adicionales listadas en el Anexo 9 del Contrato, dicha área se activa como una alternativa para el Concesionario sólo si éste optaba por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente en la Etapa 3. Sin embargo, ello no la convierte en una inversión obligatoria.
- Como Inversión Adicional, se trata de una obra que el Concesionario puede ejecutar “de acuerdo con la prioridad y oportunidad que éste defina” es decir, que puede elegir ejecutarla o no hacerlo, independientemente de la opción de Inversiones Mínimas que haya elegido realizar. En ese sentido, la obligación de realizar obras de Inversión Adicional consiste en la ejecución del monto comprometido hasta el vigésimo año de la concesión lo que incluirá las obras que el Concesionario decida ejecutar sea que estén listadas en el Apéndice 2 del Anexo 9 o que, sin estar listadas, puedan generar valor a la concesión.
- A diferencia de lo señalado por el MTC y la APN, la mención al área de respaldo del Muelle Espigón Existente dentro de la Etapa 3A en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión no altera ni modifica su naturaleza de Inversión Adicional ni el régimen aprobado para las mismas dentro del Contrato. La inclusión de esta obra en el listado de la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión no cambia su plazo de ejecución (hasta el vigésimo año de la concesión); ni las prerrogativas que han sido atribuidas por el Contrato a favor del Concesionario en la ejecución de cualquier Inversión Adicional, esto es, que pueda ser ejecutada por el Concesionario “de acuerdo con la prioridad y oportunidad” que defina.
- Aun cuando a criterio de la APN, el área de respaldo del Muelle Espigón Existente constituye una necesidad operativa para la atención de demanda en el Terminal Portuario de Paita, en la medida que se trata de una Inversión Adicional, el Concesionario está facultado a elegir si la ejecuta y cuando hacerlo (hasta el vigésimo año de la concesión). Si la ejecución de esta obra hubiera sido considerada esencial o necesaria para la operación del terminal, el Contrato de Concesión hubiera previsto un tratamiento diferente para dicha inversión, que probablemente hubiere implicado su obligatoriedad y/o hubiera establecido un plazo de ejecución específico para ello. Esto no fue lo que se acordó ni lo que se recogió expresamente en el Contrato.
- En ese sentido, la posición del MTC y la APN resulta contraria al Contrato pues introduce conceptos que no se derivan del mismo. En ningún extremo del Contrato se señala que dicha definición se deba realizar sobre la base del carácter “esencial” o “funcional” de la inversión. El Contrato es claro en hablar de la prioridad y oportunidad que defina el Concesionario. Acoger la posición del MTC y la APN sería ilegal y constituiría una modificación unilateral del Contrato, al tratar de introducirse términos que no se encuentran recogidos en él.
- Lo anterior no quiere decir que la definición de las obras de Inversión Adicional no se base en criterios técnicos, operativos y de necesidad, pero ello deberá ser evaluado, conforme al Contrato, a través de la revisión de los expedientes técnicos que se presenten para las obras que haya definido el Concesionario. Ni el MTC ni la APN cuentan con las facultades contractuales ni legales para exigir la obligatoriedad de una

obra de Inversión Adicional.

- El MTC alegó que la supuesta obligatoriedad del área de respaldo del Muelle Espigón Existente se sustentaría en una comunicación emitida por la Jefa de Proyectos en Puertos de la agencia estatal Proinversión en la que absuelve la consulta de un postor. Sin embargo, la respuesta y/o aclaración a dicha consulta no fue incorporada a las Bases, Circulares y/o texto del Contrato de Concesión ni fue conocida por los postores distintos al que formuló la consulta.
- Las Bases conformaron las reglas bajo las cuales los postores podían participar en el concurso siendo que el Comité encargado podía emitir Circulares a fin de “completar, aclarar, interpretar o modificar” dichas bases, otras circulares o “absolver consultas”. Ambos documentos conformaban la voluntad del Comité encargado del Concurso y, por tanto, la del Concedente durante el concurso y, posteriormente, durante la ejecución del Contrato de Concesión. Son estos documentos los que, conforme a la Cláusula 16.3 del Contrato de Concesión, deberán ser tomados en cuenta en la interpretación de este contrato; ello en tanto dichos documentos reflejan la común intención de las partes al celebrar el contrato y no sólo la intención de una de ellas.
- La respuesta emitida por la Jefa de Proyectos de Proinversión -no por el Comité a cargo del proceso- no fue incorporada a las Bases del concurso, ni a una Circular ni al texto del Contrato de Concesión. Ni siquiera se trata de un documento que haya sido notificado a todos los postores involucrados en el proceso.
- La consulta del postor y la respuesta de la Jefa de Proyectos de Proinversión fueron emitidas con fechas 27 y 30 de marzo de 2009, respectivamente, esto es, semanas después de la aprobación de la versión final del Contrato de Concesión -mediante Circular N° 32 de 4 de marzo de 2009- que recogió las observaciones y sugerencias de los postores, APN, OSITRAN, MTC y el Ministerio de Economía y Finanzas. La referida consulta y su respuesta no motivaron ningún ajuste posterior ni en la Cláusula 6.4 ni en el Anexo 9 del Contrato de Concesión.
- No se trata, por tanto, de un documento (Oficio N° 92-2009-JP-PUEDAT/PROINVERSIÓN) que refleje la común intención de las partes al celebrar el contrato. Sólo reflejaría la intención de una de ellas, como expresamente lo reconoce el propio MTC en su comentario (expresaría “el sentido y la voluntad de la entidad que diseñó y estructuró el Contrato de Concesión”).
- La interpretación de un contrato no busca identificar el sentido que una de las partes quiso darle a un acuerdo o a una parte de aquél. Busca, por el contrario, identificar el sentido o la intención que tuvieron ambas partes. Un documento que sólo refleja la intención de una de las partes (la entidad que diseñó y estructuró el contrato), no puede ser la fuente de una obligación para la otra parte, y menos si el texto del contrato señala algo diferente.

G. Evaluación del pedido de archivamiento del inicio del procedimiento de interpretación

83. El Concesionario mediante su Escrito N° 3, presentado el 6 de noviembre de 2025, solicitó que se declare el archivo del presente procedimiento o deje sin efecto su inicio, en la medida que, a su criterio, no existe ambigüedad que amerite el inicio de un procedimiento de interpretación dada la claridad del texto del Contrato de Concesión respecto de la naturaleza del área de respaldo como obra de Inversión Adicional. En ese sentido, de acuerdo con la posición del Concesionario:
 - 83.1. La voluntad de las partes del Contrato es clara: el área de respaldo del Muelle Espigón Existente es una Inversión Adicional que debe ser tratada como tal; así, si las partes hubieran querido que la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente sea

una Inversión Mínima y, por tanto, sea obligatoria para el Concesionario en un plazo y oportunidad específicos, hubieran incluido dicha obra en el listado del Apéndice 1 del Anexo 9 como lo hicieron con el área de respaldo del Nuevo Muelle de Contenedores para la Etapa 1.

- 83.2. Las disposiciones del Anexo 9 son claras en otorgar al área de respaldo del Muelle Espigón Existente la naturaleza de Inversión Adicional y, con ello, la posibilidad de que el Concesionario pueda elegir ejecutarla o no y la oportunidad en que podría ser ejecutada. Por tanto, la mención al área de respaldo contenida en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión no altera ni modifica su naturaleza como Inversión Adicional. Esta mención responde a que dicha área se encuentra vinculada a la Etapa 3A de ejecución contractual en la medida en que, como lo establece el Apéndice 2 del Anexo 9, el área de respaldo del Muelle Espigón Existente sería ejecutada “siempre y cuando se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente”.
84. Al respecto, corresponde indicar que, en el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2025-CD-OSITRAN (la cual dispuso el inicio del presente procedimiento de interpretación) se evidenció la existencia de ambigüedad en la Cláusula 6.4 y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, dado que de la literalidad de lo expresado en ellas, no es posible determinar si resulta obligatoria o no de la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente, y al plazo vinculado a dicha ejecución.
85. Cabe resaltar que una condición necesaria para el ejercicio de la función administrativa de interpretación es la oscuridad o ambigüedad en la declaración expresada en el Contrato de Concesión, a fin de hacer posible su aplicación; esto es una ambigüedad intrínseca en el texto contractual.
86. En el presente caso, la ambigüedad existente en el texto del contrato de concesión que fue sustentada en el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN, ha sido corroborada por las posiciones planteadas por las partes a lo largo del presente procedimiento de interpretación. En efecto, se advierte que, de la lectura de las estipulaciones contractuales objeto del presente procedimiento (Cláusula 6.4 y Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión) y sus Cláusulas relacionadas sistemáticamente, las Partes arriban a conclusiones distintas. En efecto, según el Concedente, el área de respaldo del Muelle Espigón Existente debe ejecutarse como máximo hasta el vigésimo año de la Concesión; mientras que según el Concesionario, éste tiene la posibilidad de elegir ejecutar o no la referida área de respaldo y su oportunidad.
87. En ese sentido, el análisis efectuado por las áreas técnicas para el inicio del procedimiento de interpretación y las diferentes posiciones expuestas por las Partes queda acreditado lo siguiente:
- La no ocurrencia de alguno de los supuestos establecidos en el citado artículo 22 del Reglamento de la Ley N° 32441, conforme se advierte de la información brindada por las partes a través de los diversos documentos presentados;
 - La existencia de diferentes lecturas en la Cláusula 6.4 y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión;
 - Contrariamente a lo señalado por el Concesionario, del texto establecido en la Cláusula 6.4 y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, la oscuridad y ambigüedad en el Contrato de Concesión respecto a si resulta obligatoria o no de la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente, y al plazo vinculado a dicha ejecución.
88. De este modo, dichas oscuridad y ambigüedad en el Contrato de Concesión, así como el cumplimiento de las condiciones establecidas en el Reglamento de la Ley N° 32441, habilitan el ejercicio de la función interpretativa por parte del Ositrán, por lo cual

corresponde que este Organismo Regulador proceda con la interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.

89. En ese sentido, no resulta atendible el pedido del Concesionario de archivamiento del presente procedimiento de interpretación o que se declare sin efecto su inicio.

H. Evaluación de las lecturas identificadas

H.1. Evaluación de la lectura (i)

90. En el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) quedó identificada la lectura (i) en los siguientes términos:

Que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente debe ejecutarse de manera obligatoria y en el mismo plazo que el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente.

91. En línea con lo señalado en el citado Informe Conjunto, los argumentos que servirían de base para dicha lectura incluirían los siguientes:

- El Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo serían de obligatoria ejecución, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, que señala que cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9, se debe ejecutar la Etapa 3 A, la cual comprendería dichas obras.
- El Muelle Espigón Existente comprendería también el Área de respaldo correspondiente, ello en línea con la Cláusula 1.18.66, por lo que las mejoras realizadas en el muelle conllevarían a la obligatoriedad de realizar también mejoras en su Área de respaldo dado que estaría definido contractualmente como una unidad.
- En este contexto, el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, según el Apéndice 1 del Anexo 9 debería estar culminado en un plazo no mayor de los dieciocho (18) meses posteriores a cuando el Terminal Portuario de Paita alcance una demanda de 300,000 TEUs anual.
- Por ello, tratándose de obras de la misma Etapa 3 A y considerando lo establecido en la Cláusula 1.18.66, el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo serían obras de obligatoria ejecución y deberían guardar un plazo de ejecución similar.
- En ese sentido, la ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente sería obligatoria dado que formaría parte de la Etapa 3 A y el plazo para su ejecución estaría determinado por el único plazo fijado en el Contrato de Concesión para uno de los componentes de la Etapa 3A, esto es, un plazo no mayor a dieciocho (18) meses posteriores a cuando el Terminal Portuario de Paita alcance una demanda de 300,000 TEUs anual, previsto en el Apéndice 1 del Anexo 9.

92. Al respecto, la lectura (i) no está respaldada ni por la posición del Concedente referida en la subsección III.F.1 ni por la posición del Concesionario referida en la subsección III.F.3. Sin embargo, sería condicente con la opinión de la APN desarrollada en el Informe Técnico Legal N° 0123-2025-APN-UAJ-DITEC, referida en la subsección III.F.2, en tanto señala que el tratamiento financiero como Inversión Adicional de esta obra, no la excluye del conjunto de obras necesarias para garantizar la operatividad integral del Muelle Espigón. En efecto, según el mencionado informe,

- El Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo serían de obligatoria ejecución, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4, entendiéndose como un conjunto indivisible de obras destinadas a asegurar la operación integral del muelle ante el incremento de la demanda portuaria.
- La inclusión del área de respaldo en el Apéndice 2 del Anexo 9 obedece a la necesidad de clasificar su fuente de financiamiento como inversión adicional, pero no implica la

facultad de omitir o diferir su ejecución cuando la misma resulta necesaria para cumplir con la finalidad operativa de la Etapa 3A.

- La ejecución del área de respaldo, aun cuando haya sido clasificada contractualmente como una Inversión Adicional, constituye una obra complementaria necesaria para la funcionalidad del reforzamiento del Muelle Espigón, cuya omisión podría comprometer la eficiencia del servicio portuario y la adecuada atención de la demanda prevista en la Etapa 3A. Acota, que el numeral III del Apéndice 1 del Anexo 9, referido a las inversiones mínimas se establece su ejecución en un plazo no mayor de los dieciocho (18) meses posteriores a cuando el Terminal Portuario de Paita alcance una demanda de 300,000 TEUs anual.
- En ese sentido, concluye señalando que, de una interpretación sistémica de la Cláusula 6.4 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, las obras de reforzamiento del Muelle Espigón son inversiones mínimas, siendo su área de respaldo, un componente inherente y necesario para su operación.

93. Es decir, la APN estaría asociando el área de respaldo con una Obra IA por su fuente de financiamiento, y a la vez estaría sustentando su obligatoria ejecución en que el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo constituye un conjunto indivisible de obras, por lo que no se podría omitir o diferir su ejecución, en tanto el área de respaldo es un componente inherente y necesario para su operación.
94. Según lo establecido en la Cláusula 6.2 en cuanto señala que el Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas, y que éste comprende por lo menos una Etapa de las Obras, y con lo establecido en la cláusula 6.4 que establece una planificación u ordenación para la presentación de esos Expedientes Técnicos. En efecto, conforme a las cláusulas antes indicadas, la ejecución de las obras mínimas se ordenan en su ejecución con los gatillos previstos para las Etapas 2 y 3, los cuales se constituyen en hitos para la contabilización del plazo de ejecución de las obras mínimas previsto en el Apéndice 1 del Anexo 9, mas no para la ejecución de las obras de inversión adicional, cuyos criterios y plazo de ejecución esta dado en la Etapa 4 y siguientes, por lo tanto los expedientes técnicos o las etapas siguientes a la Etapa 4 se ordenan según criterios de **oportunidad e importes** conforme a la tabla, y no por una especificidad de obras como si sucede con las obras detalladas en el Apéndice 1 del Anexo 9.

Contrato de Concesión, Cláusula 6.4

"6.4 **Para efectos de lo dispuesto en la Clausula 6.2**, se considera que la ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

(...)

4. Etapa 4 y **siguientes**, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita.

Las Obras IA se ejecutaran en la oportunidad e importes que se señala a continuación:

Año de la Concesión	Monto de Inversión Adicional
Año 5	US\$5,000,000.00
Año 10	US\$5,000,000.00
Año 15	US\$5,000,000.00
Año 20	El saldo de la inversión no ejecutada

(...)"

(subrayado y negritas nuestro)

95. Asimismo, estos criterios de oportunidad e importes para la ejecución de las Obras IA, guardan concordancia y coherencia no solo con el apéndice 2 del Anexo 9, que prevé en el último ítem la facultad de ejecutar obras no listadas en dicho apéndice en tanto se trate de una inversión que el Concesionario considere que genera valor a la Concesión, y en el penúltimo párrafo refuerza la facultad discrecional otorgada al Concesionario para determinar la Obra IA, la prioridad y oportunidad en su ejecución, sino que esta facultad se encuentra en línea con el objeto de la Concesión, conforme a las Cláusulas 2.4 y 2.6

por la cual el Estado Peruano le otorgó al Concesionario el derecho de **Diseñar y Construir** el Terminal Portuario de Paita, lo cual guarda un sentido lógico que como gestor del puerto, el concesionario tenga la facultad discrecional para determinar la Obra IA en concreto así como la prioridad, oportunidad de su ejecución, no encontrándose limitado a ejecutar las obras de la Lista del Apéndice 2 del Anexo 9, sino incluso planteando en su lugar **otras** inversiones que generen valor a la Concesión.

Contrato de Concesión, Anexo 9, Apéndice 2

“Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL

La Inversión Adicional comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:

(...)

- Otras inversiones que el CONCESIONARIO considere que genera valor a la Concesión. A tal efecto, el CONCEDENTE podrá proponer inversiones a realizar.

El CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo a la prioridad y oportunidad que éste defina.”

Contrato de Concesión, Cláusula 2.4

“2.4. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, el diseño, Construcción, financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Paita.”

Contrato de Concesión, Cláusula 2.6

“2.6 Las principales actividades o prestaciones de la Concesión, que constituyen los derechos y obligaciones del CONCESIONARIO materia del Contrato, son cuando menos las siguientes:

- a) El diseño, financiamiento y Construcción de las Obras.

(...)”

(Énfasis y subrayado añadidos)

96. Por lo expuesto, la lectura (i) sería contradictoria con la lectura sistemática de las cláusulas 6.2, 2.4, 2.6, pues significaría que una obra calificada expresamente como Obra IA incluida en el apéndice 2 del Anexo 9, se convierta en una obra con características de Obra Mínima lo que contravendría los criterios de oportunidad e importes previstos para la Obras IA en la misma cláusula 6.4.
97. Adicionalmente, resulta pertinente indicar que, del análisis de las estipulaciones del Contrato de Concesión, se tiene lo siguiente:
- En línea con lo desarrollado en la subsección III.E.4.2,
 - No se aprecia que el Apéndice 1 incluya al área de respaldo como parte de las Obras Mínimas;
 - De una lectura del Apéndice 2 del Anexo 9, se aprecia que dicho apéndice considera al área de respaldo como parte de las Obras IA;
 - No se ha identificado en algún extremo del Contrato o de sus Adendas, alguna regulación específica para dicha Área de Respaldo que establezca un caso particular de regulación de gatillo o plazo de ejecución análoga a la descrita en la Cláusula Tercera de la Adenda N° 2 (véase subsección III.E.4.3).
98. Asimismo, en línea con lo desarrollado en la subsección III.E.5, de conformidad con la Cláusula 1.18.73, la Cláusula 1.18.62, el penúltimo párrafo del Apéndice 2 del Anexo 9; la Cláusula 9.1, la Cláusula 9.2 y la Cláusula 1.18.21, el Concesionario está facultado a determinar lo siguiente:
- las Obras IA a realizar (el *qué*), así como

- la prioridad y oportunidad de su ejecución (el *cuándo*), con sujeción a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, lo que deberá estar claramente definido en el o los Expedientes Técnicos correspondientes.

99. Por lo señalado, corresponde descartar la lectura (i).

H.2. Evaluación de la lectura (ii)

100. En el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) quedó identificada la lectura (ii) en los siguientes términos:

Que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente debe ejecutarse de manera obligatoria y el plazo de ejecución se encontrará definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras, teniendo como plazo máximo hasta el Vigésimo Año de la Concesión.

101. En línea con lo señalado en el citado Informe Conjunto, los argumentos que servirían de base para dicha lectura incluirían los siguientes:

- El Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo serían de obligatoria ejecución, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, que señala que cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9, se debe ejecutar la Etapa 3 A, la cual lleva la conjunción “y” y por lo tanto de elegirse la alternativa Reforzamiento de Muelle Espigón existente también comprendería la obra área de respaldo.

“6.4. Para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 6.2, se considera que la Ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

(...)

3. Etapa 3 A: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente y área de respaldo o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.”

[Subrayado y énfasis agregado]

- Sin embargo, al estar prevista el área de respaldo del Muelle Espigón Existente como Obra de Inversión Adicional en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, el Concesionario tendría como máximo hasta el Vigésimo Año de la Concesión para ejecutarla de conformidad con establecido en el octavo párrafo de la Cláusula 6.4:

“6.4 (...)

Las Partes declaran que al Vigésimo Año de la Concesión el Concesionario deberá ejecutar Obras IA por un importe equivalente al saldo de la Inversión Adicional que a dicha fecha no se hubiere ejecutado. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar al Concedente que la Ejecución de Obras IA hasta dicho saldo sea propuesta en forma total o parcial, debiendo el Concedente definir la programación de la ejecución del saldo de las Obras de Inversión Adicional, previa opinión del Regulador.

(...)”

[Subrayado y énfasis añadidos]

- El Vigésimo Año de la Concesión mencionado en la Cláusula 6.4 se refiere al plazo en el cual el Concesionario deberá ejecutar Obras IA por un importe equivalente al saldo de la Inversión Adicional que a dicha fecha no se hubiere ejecutado.
- Dicho plazo no correspondería al plazo mismo de ejecución del área de respaldo del Muelle Espigón Existente, sino a un plazo máximo en el cual debe ser ejecutada.

102. La lectura (ii) sería condicente con la posición del MTC desarrollada en el Oficio N° 3818-2025-MTC/19 de fecha 28 de noviembre de 2025, referida en la subsección III.F.1. En efecto, según dicho Oficio,

- En el Libro Blanco del Proyecto se identificó el Oficio N° 92-2009-JP-PUEDAT/PROINVERSIÓN de 30 de marzo de 2009, mediante el cual absuelve la consulta formulada por el Consorcio APM Terminals Paita referida a la obligatoriedad de la ejecución del área de respaldo en caso se opte por el reforzamiento del Muelle Espigón Existente, señalando que, en caso se opte por el Muelle Espigón existente también deberá ejecutarse un área de respaldo, pudiendo ser considerada como Inversión Adicional pero manteniendo la obligatoriedad de ejecutarla;
- De acuerdo con lo consignado por el Concesionario en el numeral 4.7 de su Propuesta Técnica (Anexo 16), éste optó por la ejecución del Reforzamiento del Muelle Espigón existente y el área de respaldo en la Etapa 3A, opción establecida en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión;
- El área de respaldo, parte integrante de la Etapa 3A conforme a la elección constructiva del Concesionario, también deberá ser ejecutada de manera obligatoria;
- No obstante, su ejecución se rige por el mecanismo aplicable a las Obras IA, dado que dicha intervención se encuentra listada en el Apéndice 2 del Anexo 9. En consecuencia, su plazo de ejecución es el previsto para las Obras de Inversión Adicional, esto es, como máximo hasta el vigésimo año de la Concesión;
- El área de respaldo no está contemplada en el Expediente Técnico de la Etapa 3, aprobado mediante la Resolución de Gerencia General N° 0432-2021-APN-GG de fecha 18 de noviembre de 2021, pero que, al constituir una Inversión Adicional, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, dichas Inversiones Adicionales pueden incorporarse en uno o varios Expedientes Técnicos.

103. En cuanto al argumento del Libro Blanco esgrimido por el MTC; es pertinente señalar que el Contrato de Concesión ha previsto que en caso de divergencia en la interpretación de éste, ella se resolverá conforme al siguiente orden de prelación: en primer lugar, el Contrato y sus modificatorias; en segundo lugar, las Circulares mencionadas en las Bases; y, finalmente, las propias Bases según lo establecido en la Cláusula 16.3 del contrato de concesión.

Contrato de Concesión, Cláusula 16.3

- “16.3. En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:
- a) El Contrato y sus modificatorias;
 - b) Circulares a que se hace referencia en las Bases; y
 - c) las Bases.”

(Énfasis y subrayado añadidos)

104. En virtud de lo anterior, el Oficio N° 92-2009-JP-PUEDAT/PROINVERSIÓN de 30 de marzo de 2009, invocado por el Concedente, no forma parte de los instrumentos comprendidos dentro del referido orden de prelación para la interpretación, toda vez que no constituye ninguno de los instrumentos mencionados, y tampoco es posible asimilarlo a una circular, ni forma parte de las Bases sino que, de acuerdo con sus características, es un oficio firmado por el Jefe de Proyectos en Puerto de PROINVERSIÓN con el cual da respuesta a un único postor señalando una posición **NO** institucional. En efecto, en el mismo documento se indica que la etapa de consultas ya había concluido. Cabe indicar que la característica principal de una Circular es definir la posición institucional y pública del proceso de concurso; en consecuencia, el Oficio N° 92-2009-JP-PUEDAT/PROINVERSIÓN carece de idoneidad jurídica para ser considerado como elemento interpretativo en el presente proceso.
105. Adicionalmente, esta lectura (ii) no resultaría condicente con lo siguiente:

- El Objeto del Contrato de Concesión por el cual se le otorgo al concesionario el derecho de diseñar y construir el Terminal Portuario de Paita.
 - Los actos desarrollados por la APN y citados por el propio MTC, referidos a la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 3 (véase subsección II.C), cuyas Obras civiles corresponden a lo que actualmente se denomina Etapa 3A (véase subsección III.E.2.4);
 - La propia Cláusula 6.4 la cual respecto a la Etapa 3A prevé que se ejecute “según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9”, y en dicho apéndice únicamente se han contemplado las Obras Mínimas mas no las Obras de Inversión Adicional, por lo que esta lectura resultaría contradictoria al derecho otorgado al Concesionario a determinar la Obras IA así como la prioridad y oportunidad de su ejecución, desnaturalizando a la Obra IA denominada “área de respaldo del Muelle Espigón existente” y transformándola en cierta forma en una Obra Mínima (véase subsección II.C).
106. Por otro lado, respecto a los argumentos del MTC referido a que la obligatoriedad de la obra Área de Respaldo se produce porque ésta forma parte integrante del Muelle Espigón existente, resulta contrario a lo establecido en el Contrato, pues para el caso de las Obras IA, como lo es la obra Área de Respaldo, en el mismo Apéndice 2 del Anexo 9 está prevista la facultad del Concesionario para priorizar y definir la oportunidad en la que se ejecutan, pudiendo este priorizar la ejecución de **Otras Inversiones** que generen valor a la Concesión, ya que tiene derecho a diseñar el puerto. Por tanto, si bien el Muelle Espigón Existente comprende el área de respaldo correspondiente, ello no obliga al Concesionario a efectuar alguna ejecución de la obra Área de Respaldo, ya que al ser ésta una Obra IA, dependerá del Concesionario determinar si ejecuta o no dicha Obra.
107. En ese sentido, el Expediente Técnico de la Etapa 3 incluyo la Obra Mínima de Reforzamiento de Muelle Espigón Existente y no la obra Área de Respaldo, por ser esta última una Obra IA, perteneciente a una Etapa diferente, conformante de la Etapa 4 y siguientes, las cuales, de conformidad con la Cláusula 6.4, deben ejecutarse según criterios de oportunidad e importes, más no por obras en específico.
108. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, resulta pertinente indicar que, del análisis de las estipulaciones del Contrato de Concesión, se tiene lo siguiente:
- En línea con lo desarrollado en la subsección III.E.4.2,
 - El hecho de que en el texto se haya considerado la conjunción “y” entre las Obras Reforzamiento de Muelle Espigón y área de respaldo, no modifica el hecho de que dicha Obra es una Obra IA y se debe sujetar a los criterios previstos para las Obras IA;
 - El hecho de que el Muelle Espigón Existente comprenda el área de respaldo correspondiente no significa que exista obligación de ejecutar la Obra Área de Respaldo pues, al ser ésta una Obra IA, el Concesionario puede elegir ejecutar **Otras inversiones** que generen valor a la Concesión, de conformidad con el Apéndice 2 del Anexo 9;
 - No se ha identificado en algún extremo del Contrato o de sus Adenda, alguna regulación específica para dicha Área de Respaldo que establezca un caso particular de regulación de gatillo o plazo de ejecución análoga a la descrita en la Cláusula Tercera de la Adenda N° 2 (véase subsección III.E.4.3);
 - En línea con lo desarrollado en la subsección III.E.4, de conformidad con la Cláusula 1.18.73, la Cláusula 1.18.62, el penúltimo párrafo del Apéndice 2 del Anexo 9; la Cláusula 9.1, la Cláusula 9.2 y la Cláusula 1.18.21, el Concesionario está facultado a determinar lo siguiente:
 - las Obras IA a realizar (el *qué*), así como

- la prioridad y oportunidad de su ejecución (el *cuándo*), con sujeción a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, lo que deberá estar claramente definido en el o los Expedientes Técnicos correspondientes.

109. Por lo señalado, corresponde descartar la lectura (ii).

H.3. Evaluación de la lectura (iii)

110. En el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) quedó identificada la lectura (iii) en los siguientes términos:

Que el área de respaldo del Muelle Espigón Existente se ejecutará en función de la prioridad que defina el Concesionario y si decide ejecutarla, el plazo de ejecución se encontrará definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras.

111. Si bien esta lectura no es respaldada por la posición del Concedente, ni por la opinión de la APN referida en la subsección III.F.1 y III.F.2. Se tiene que las definiciones, *Inversión Adicional* y las *Obras de la Inversión Adicional* (Obras IA) son conceptos interrelacionados, que en una lectura sistemática del contrato, contradicen la posición del Concedente y la APN respecto a la presunta obligatoriedad de la ejecución de la Obra IA, área de respaldo del Muelle Espigón existente. Así tenemos que mientras el primer concepto está referido a una variable monetaria que se traduce en Obras IA cuya determinación está a cargo del Concesionario, el segundo concepto corresponde a la variable física prevista en un listado de obras cuya priorización y oportunidad de ejecución esta a cargo del Concesionario. En efecto,

- La *Inversión Adicional* es el monto consignado en la Propuesta Económica del Adjudicatario, destinado a la realización de inversiones previstas en el Apéndice 2 del Anexo 9, y que le corresponde al Concesionario determinar las inversiones – obras específicas - a realizar y la oportunidad de su ejecución sujetándose a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, mientras que,
- Las *Obras de la Inversión Adicional* (Obras IA) son aquellas que el Concesionario debe realizar en cumplimiento de la Inversión Adicional, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión,

ello de conformidad con lo señalado en las Cláusulas 1.18.73 y 1.18.62, y el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, los cuales estipulan lo siguiente:

Contrato de Concesión, Cláusula 1.18.62

“Inversión Adicional

Es el monto consignado por el Adjudicatario **en su Propuesta Económica** y que será destinado a la realización de las **inversiones previstas en el Apéndice 2 del Anexo 9. Corresponderá al CONCESIONARIO determinar las inversiones a realizar y la oportunidad de su ejecución sujetándose a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, lo que deberá estar claramente definido en el o los Expedientes Técnicos correspondientes.**

El monto de la Inversión Adicional señalado en el párrafo anterior o el remanente del mismo, deberá actualizarse anualmente aplicando la Tasa de Actualización de Inversión Adicional.

La Inversión Adicional no eximirá al CONCESIONARIO del cumplimiento de otros pagos, retribuciones o tributos a su cargo conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables, el Contrato de Concesión y en general la legislación peruana.”

Contrato de Concesión, Cláusula 1.18.73

“Obras de la Inversión Adicional (Obras IA)

Son las obras que el CONCESIONARIO deberá realizar en cumplimiento de la Inversión Adicional, **de acuerdo a lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 9 del presente Contrato.**”

Contrato de Concesión, Anexo 9, Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL

“La Inversión Adicional comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:

(...)

- Las obras destinadas a garantizar o ampliar la capacidad del suministro de los servicios públicos necesarios para la operación de la Infraestructura Portuaria.
- **Otras inversiones que el CONCESIONARIO considere que genera valor a la Concesión. A tal efecto, el CONCEDENTE podrá proponer inversiones a realizar.**

El CONCESIONARIO de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, **invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo con la prioridad y oportunidad que éste defina.**

Las obras relativas a las Inversiones Adicionales deberán ser ejecutadas dentro del área de la Concesión, a excepción de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario de Paíta, así como, las obras adyacentes a dicha área, vinculadas a preservar la seguridad y continuidad de las operaciones del Terminal; sin perjuicio de las autorizaciones que deba obtener el CONCESIONARIO por parte de otras entidades públicas competentes y de conformidad con las disposiciones vigentes.”

[Énfasis y subrayado añadidos]

112. En ese sentido, la posición del Concedente y la APN resulta contrario a lo estipulado en la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, en la cual se señala que ese monto de inversión se debe destinar a la ejecución de todas o algunas de las inversiones que se mencionan en el apéndice 2 del Anexo 9 hasta que se alcance el monto total actualizado de su Propuesta Económica, de lo que se colige que el Concesionario no está obligado a ejecutar todas las obras listadas en dicho apéndice pero está obligado a invertir todo el importe de la Propuesta Económica:

Contrato de Concesión, Cláusula 9.1

“El monto de la Inversión Adicional que hace mención la Cláusula 1.18.62 **deberá ser destinado** por el CONCESIONARIO **para la ejecución de todas o algunas de las inversiones que se mencionan en el Apéndice 2 del Anexo 9**, reduciéndose el importe de la obligación conforme se realicen las Obras IA.

Se entenderá por cumplida la obligación del CONCESIONARIO, referidas a las Obras IA, una vez que las inversiones ejecutadas alcancen el monto total actualizado de su Propuesta Económica. (...).”

[Énfasis y subrayado añadidos]

113. Asimismo, la posición del Concedente y la APN resulta contraria al numeral 4 de la Cláusula 6.4 que prevé que la ejecución de las Obras IA se ordena según criterios de **oportunidad e importes**, y no por una especificidad de obras como sí sucede con las obras detalladas en el Apéndice 1 del Anexo 9, debiendo alcanzar la ejecución total de la Inversión Adicional (variable monetaria) en el Vigésimo Año de la Concesión.

“6.4 Para efectos de lo dispuesto en la Clausula 6.2, se considera que la ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

(...)

*4. Etapa 4 y **siguientes**, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paíta. **Las Obras IA se ejecutarán en la oportunidad e importes** que se señala a continuación:*

Año de la Concesión	Monto de Inversión Adicional
<i>Año 5</i>	<i>US\$5,000,000.00</i>
<i>Año 10</i>	<i>US\$5,000,000.00</i>
<i>Año 15</i>	<i>US\$5,000,000.00</i>
<i>Año 20</i>	<i>El saldo de la Inversión Adicional no ejecutada</i>

Al inicio de cada Año de Concesión indicado en el cuadro precedente, el Concesionario deberá estar en condiciones de ejecutar las Obras IA por un importe

no menor al señalado para cada oportunidad, por lo que el Expediente Técnico correspondiente deberá estar aprobado a esa fecha. En caso que las Obras IA superen el importe mínimo indicado en el cuadro precedente, el exceso se imputará a las Obras IA que deben ejecutarse en la siguiente oportunidad.

Las Partes declaran que al Vigésimo Año de la Concesión el Concesionario deberá ejecutar Obras IA por un importe equivalente al saldo de la Inversión Adicional que a dicha fecha no se hubiere ejecutado. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá solicitar al Concedente que la Ejecución de Obras IA hasta dicho saldo sea propuesta en forma total o parcial, debiendo el Concedente definir la programación de la ejecución del saldo de las Obras de Inversión Adicional, previa opinión del Regulador.
(...)"

[Énfasis y subrayado añadidos]

114. En efecto, estos criterios de oportunidad e importes para la ejecución de las Obras IA, guardan concordancia y coherencia no sólo con el Apéndice 2 del Anexo 9 (que prevé en el último ítem la facultad de ejecutar obras no listadas en dicho apéndice en tanto se trate de una inversión que el Concesionario considere que genera valor a la Concesión, y en el penúltimo párrafo refuerza la facultad discrecional otorgada al Concesionario para determinar la prioridad y oportunidad en su ejecución), sino también con las Cláusulas 2.4 y 2.6 por la cual el Estado Peruano le otorgó al Concesionario la concesión y el derecho de **Diseñar y Construir** el Terminal Portuario de Paita. De esta forma, recae en el Concesionario, como gestor de dicho terminal, determinar la Obra IA en concreto, así como la prioridad y oportunidad de su ejecución, no encontrándose limitado a ejecutar las obras de la Lista del Apéndice 2 del Anexo 9, sino incluso planteando en su lugar **otras** inversiones que generen valor a la Concesión.
115. Del análisis de las estipulaciones del Contrato de Concesión, se tiene lo siguiente:
- En línea con lo desarrollado en la subsección III.E.4.2
 - De una lectura del Apéndice 1 del Anexo 9, no se aprecia que dicho Apéndice incluya al área de respaldo como parte de las Obras Mínimas;
 - No se ha identificado algún extremo del Contrato de Concesión el cual señale que el área de respaldo forme parte de las Obras Mínimas;
 - De una lectura del Apéndice 2 del Anexo 9, se aprecia que dicho apéndice considera al Área de Respaldo como parte de las Obras IA;
 - El referido Apéndice 2 contempla, además, la posibilidad de que el que el Concesionario ejecute otras inversiones que generen valor a la concesión, lo cual evidencia que la relación de obras allí prevista no tiene carácter taxativo ni limitativo;
 - En ese marco, el Concesionario se encuentra facultado para definir la ejecución de **otras inversiones**, atendiendo a criterios de oportunidad y montos establecidos en la Tabla de la Etapa 4 y siguientes, contenida en la Cláusula 6.4; Asimismo, le corresponde determinar la priorización y oportunidad de ejecución de dichas obras, conforme a lo dispuesto en el Apéndice 2 del Anexo;
 - En efecto, el Concesionario tiene la facultad, abordada en la subsección III.E.5, de conformidad con la Cláusula 1.18.73, la Cláusula 1.18.62, el penúltimo párrafo del Apéndice 2 del Anexo 9; la Cláusula 9.1, la Cláusula 9.2 y la Cláusula 1.18.21, referida a determinar lo siguiente:
 - las Obras IA a realizar (el *qué*), así como
 - la oportunidad de su ejecución (el *cuándo*), con sujeción a lo dispuesto en la Cláusula 6.4, lo que deberá estar claramente definido en el o los Expedientes Técnicos correspondientes;

- No se ha identificado en algún extremo del Contrato o de sus Adenda, alguna regulación específica para dicha Área de Respaldo que establezca un caso particular de regulación de gatillo o plazo de ejecución análoga a la descrita en la Cláusula Tercera de la Adenda N° 2 (véase subsección III.E.4.2).

116. En consecuencia, de la evaluación de los argumentos planteados por las Partes, y del análisis contractual sustentado en el presente informe, se propone que la interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita sea acorde a la lectura (iii)

IV. CONCLUSIONES

117. Luego de la evaluación realizada en el transcurso del procedimiento de interpretación contractual, sobre la base de los fundamentos expuestos en el presente documento, se concluye que la interpretación de la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión debe ser la siguiente:

El área de respaldo del Muelle Espigón Existente se ejecutará en función de la prioridad y oportunidad que defina el Concesionario y, si decide ejecutarla, tendrá como plazo máximo para ejecutar la inversión el Vigésimo Año de la Concesión, y el plazo de ejecución de dicha obra se encontrará definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras.

V. RECOMENDACIÓN

118. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo el presente informe, a fin de que dicho órgano colegiado, de estimarlo pertinente, resuelva interpretar la Cláusula 6.4 y del Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, en el siguiente sentido:

“El área de respaldo del Muelle Espigón Existente se ejecutará en función de la prioridad y oportunidad que defina el Concesionario y, si decide ejecutarla, tendrá como plazo máximo para ejecutar la inversión el Vigésimo Año de la Concesión, y el plazo de ejecución de dicha obra se encontrará definido en el Expediente Técnico que contempla el Calendario de Ejecución de Obras.”

Atentamente,

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
TITO JIMENEZ CERRÓN
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico
Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
KELLY GUILLÉN BARBARÁN
Supervisor de Inversiones (e)
Jefatura de Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
CARLOS ALIAGA CALDERÓN
Jefe de Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ROCÍO MENDOZA GUZMAN
Asesora Legal
Jefatura de Contratos Portuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

NT 2026079053

Se adjunta:

- Resumen Ejecutivo del Informe Conjunto N° 00093-2026-IC-OSITRAN
- Proyecto de Acuerdo de Consejo Directivo
- Proyecto de Resolución de Consejo Directivo