



Lima, 16 MAR 2018

OFICIO N° 648-2018-MTC/01

1422  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
21 MAR 2018  
**RECIBIDO**  
Firma: \_\_\_\_\_ Hora: \_\_\_\_\_

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
19 MAR 2018  
**RECIBIDO**  
Firma: \_\_\_\_\_ Hora: \_\_\_\_\_

Señor  
**ROY VENTURA ÁNGEL**  
Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Congreso de la República  
Presente.

**Asunto :** Remite información sobre opinión emitida al Proyecto de Ley N° 2147/2017-CR "Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional".

**Ref. :** Oficio N° 658-2017-2018-CTC/CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de referencia, mediante el cual su despacho solicita opinión a la Autoridad Portuaria Nacional respecto del Proyecto de Ley N° 2147/2017-CR "Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional".

Al respecto, el Proyecto de Ley N° 2147/2017-CR, que propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, ha sido elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y puesto a consideración del Congreso de la República con el Oficio N° 295-2017-PR del señor Presidente de la República y de la Presidenta del Consejo de Ministros, cuya fotocopia del cargo de recepción se adjunta.

En ese sentido, ratificamos la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en relación al citado Proyecto de Ley, adjuntando para su conocimiento y fines, las fotocopias de los Informes N°s 2887/3245 y 3873-2017-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, los Memoranda N°s 4219 y 4551-2017-MTC/25 y los Informes N° 0724 y 802-2017-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones en Transportes, el Memorando N° 389-2017-MTC/13 de la Dirección General de Transporte Acuático, el Oficio N° 008-2017-APN/GG-UAG del Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional y los Informes Legales N°s 515 y 574-2017-APNUAJ de la Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional, con los cuales se emitió opinión sobre el particular.

Es propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente,

  
BRUNO GIUFFRA MONTEVERDE  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

46



Proyecto de Ley N° 2147/2017-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
28 NOV 2017  
RECIBIDO  
Firma: [Firma] Para: [Firma]

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO  
20 NOV 2017  
RECIBIDO  
Firma: [Firma]

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Lima, 15 de noviembre de 2017

OFICIO N° 285 -2017-PR

Señor  
**LUIS GALARRETA VELARDE**  
Presidente del Congreso de la República  
Presente.-

Tenemos el agrado de dirigimos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovar los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

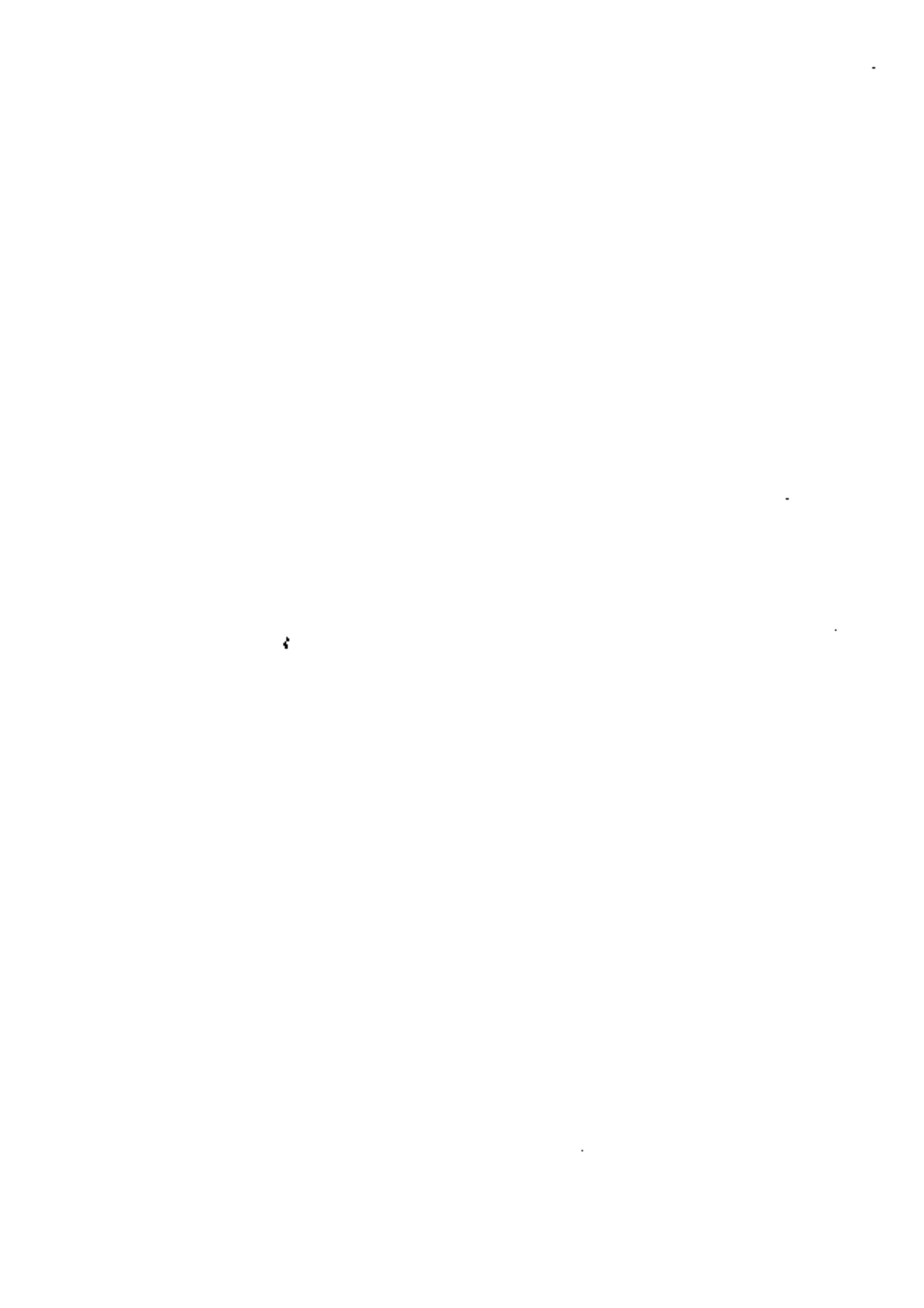
  
**PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD**  
Presidente de la República

  
**MERCEDES ARAOZ FERNÁNDEZ**  
Presidenta del Consejo de Ministros

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
Es copia fiel del original

28 NOV 2017

  
**HUGO CORTÉZ TORRES**  
Redactor





**INFORME N° 2887-2017-MTC/08**

**A :** RAFAEL GUARDERAS RADZINSKY  
Viceministro de Transportes

**Asunto :** Remite Proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Ref. :** a) Memorandum N° 4219-2017-MTC/25  
b) Informe N° 0724-2017-MTC/25  
c) Oficio N° 747-2017-APN/GG-UAJ  
d) Informe Legal N° 515-2017-APN/UAJ  
e) Informe N° 035-2017-MTC/13  
(L.R. E-225617-2017)

**Fecha :** 06 de setiembre de 2017

06 SET. 2017  
MESA DE PARTES  
2:50

Por el presente me dirijo a usted, en relación al asunto a fin de manifestarle lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES:**

- 1.1 Mediante Memorandum (M) N° 001-2017-MTC/13, la Dirección General de Transporte Acuático, propone un proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para adecuarlo al Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- 1.2 Con Informe N° 0724-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, emite opinión al proyecto de Ley propuesto por la Dirección General de Transporte Acuático, y sustenta una nueva propuesta de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- 1.3 A través del Informe N° 035-2017-MTC/13 la Dirección General de Transporte Acuático emite opinión favorable al proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- 1.4 Con Oficio N° 747-2017-APN/GG-UAJ, el Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) remite el Informe Legal N° 515-2017-APN/UAJ, que contiene la opinión favorable al proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- 1.5 Mediante el Memorandum N° 4219-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, remite a esta Oficina General para opinión, el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

## II. ANÁLISIS:

### DE LA COMPETENCIA DEL MTC EN MATERIA PORTUARIA

- 2.1 De conformidad con el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC), el MTC es competente de manera exclusiva en materias de aeronáutica civil, Infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e Internacional, así como en Infraestructura y servicios de comunicaciones.

El artículo 5 de la Ley citada, establece que el MTC tiene como funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno; así como dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, entre otros.

El numeral 1) del artículo 7 de la Ley, establece que el MTC en el marco de sus competencias compartidas, tiene las funciones de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.

- 2.2 La Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional, y modificatorias (en adelante LSPN), tiene por objeto regular las actividades y servicios en los terminales, Infraestructuras o instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las Infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

El artículo 3 de la LSPN, señala que el Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que la citada Ley establece; señalando que constituyen lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional, entre otros i) el fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e Internacional; ii) la promoción de la competitividad Internacional del sistema portuario nacional; iii) el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.

El artículo 18 de LSPN, el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte, las comunicaciones y el Sistema Portuario Nacional.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Asimismo, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), es el Organismo Público encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al MTC, y tiene entre sus atribuciones convocar a la inversión privada en materia de desarrollo portuario; celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta dicha ley como resultado de un concurso público; así como promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional.

De acuerdo a las normas antes citadas el MTC es el órgano rector en materia portuaria y del Sistema Portuario Nacional.

#### DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- 2.3 La propuesta de Ley tiene por objeto modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN (modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1222), a fin de establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1224, en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.
- 2.4 La modificación del numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, tiene por objetivo suprimir la exigencia de emitir un Decreto Supremo en el caso del MTC y una Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (en caso de puertos regionales), para otorgar la administración de una infraestructura portuaria al sector privado en el marco de la promoción de la inversión privada; la norma citada establece actualmente la exigencia de emitirse un Decreto Supremo u Ordenanza Regional, según corresponda, previamente a la suscripción del contrato respectivo; por lo que constituye una exigencia normativa innecesaria para la promoción y fomento de la inversión privada en infraestructura portuaria; toda vez que el Decreto Legislativo N° 1224, que establece el marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, no contempla dicha exigencia normativa para el proceso y desarrollo de promoción de la inversión privada.
- 2.5 La modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, tiene como objetivo modificar el plazo de entrega en administración (concesión) al sector privado de una infraestructura portuaria de treinta (30) años a Sesenta (60) años, en cualquiera de las modalidades señaladas en dicha Ley; la modificación del plazo amplía el plazo de vigencia de los contratos para otorgarse la administración de una infraestructura portuaria; esta modificación es concordante con lo establecido en el artículo 19 del Decreto Legislativo N° 1224, referido a proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada (APP) que se otorgan hasta por el plazo máximo de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial. La propuesta de modificación, contempla una redacción similar la prevista en el artículo 19 del Decreto Legislativo N° 1224, a fin de precisar que, la administración temporal al sector privado de una infraestructura portuaria podrá ser otorgada por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de APP establecidas en las normas de la materia, así como que el plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato.





La propuesta de modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, se detalla en el cuadro siguiente:

Texto actual de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley	Propuesta de modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley
<p><b>Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria</b> (...)</p> <p>10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y al fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por Decreto Supremo, y los Gobiernos Regionales por Ordenanza Regional, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley; sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado."</p> <p>10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las modalidades siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Asociación en Participación.</li> <li>b) Contratos de Arrendamiento.</li> <li>c) Contratos de Concesión.</li> <li>d) Contratos de Riesgo Compartido.</li> <li>e) Contratos de Garantía.</li> <li>f) Contratos Societarios; y,</li> <li>g) Otras modalidades establecidas en la legislación." </li></ol>	<p><b>Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria</b> (...)</p> <p>10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y el fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance y ámbito nacional y los Gobiernos Regionales, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia, sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado."</p> <p>10.3 La infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso exceda de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato."</p>

2.6 Asimismo, la propuesta de Ley incluye una Única Disposición Complementaria Transitoria, con la finalidad de establecer que Ley a su entrada en vigencia será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite (por el MTC y/o Gobierno Regional), y a los contratos de concesiones portuarias vigentes a fin de que puedan adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales que suscriban las partes; el texto propuesto es:

*"Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas"*







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

## DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRUCTURA NORMATIVA EN EL PROYECTO DE LEY

2.7 El artículo 1 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por el Decreto Supremo N° 008-2008-JUS, en adelante, el Reglamento, establece que los proyectos de Ley están integrados por:

- Título de la disposición.
- Parte expositiva o exposición de motivos.
- Análisis costo beneficio, sólo en el caso de Decretos Supremos que versen sobre materias económicas y financieras.
- Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.
- Fórmula normativa, que incluye una parte considerativa y una parte dispositiva.

Los artículos 6 y 7 del Reglamento, señalan lo siguiente respecto al título de la disposición:

- El título constituye parte integrante del texto de todo proyecto de Ley, que expresa su alcance integral. Al expedirse la norma, el título constituye la denominación oficial. La denominación oficial permite la identificación, interpretación y cita de la norma.

En el presente caso, el Proyecto de Ley consigna en su título: "*Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional*".

Asimismo, de la fórmula normativa del proyecto de Ley, se advierte que se dispone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN; y contiene una Única Disposición Complementaria Transitoria.

En esa sentido, somos de la opinión que el título del Proyecto de Ley, resulta adecuado con su contenido.

2.8 El artículo 2 del Reglamento, establece que la exposición de motivos consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada y doctrina que se ha utilizado para su elaboración. Asimismo, la fundamentación debe incluir un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, así como sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado.

La exposición de motivos del proyecto de Ley, contiene el sustento jurídico de la necesidad de la propuesta normativa, así como el análisis costo beneficio y del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

## DE LAS OPINIONES TÉCNICAS AL PROYECTO DE LEY

2.9 La Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), mediante Informe Legal N° 516-2017-APN/UAJ omite opinión favorable al proyecto de Ley, sustentando lo siguiente:

"6. (...) el ordenamiento jurídico en materia portuaria tiene una orientación clara en cuanto al fomento de la inversión privada con la finalidad de modernizar, dotando de eficiencia, el sistema portuario nacional, por lo que a la fecha, se tienen suscritos solo (7) contratos de concesión de terminales portuarios de uso público, dos (2) proyectos de inversión que actualmente se encuentran a nivel de iniciativas privadas admitidas a trámite<sup>1</sup> y un (1) proyecto de iniciativa privada con declaratoria de interés<sup>2</sup>."

"7. Asimismo, para los proyectos de desarrollo de infraestructura portuaria ya concesionados, así como aquellos en fase de evaluación de iniciativas privadas de inversión, el modelo contractual utilizado es el de la Concesión, el cual actualmente se rige al amparo del Decreto Legislativo N° 1224, "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos" (Ley de APP)."

"11. (...) la Ley de APP ha establecido un sistema funcional al que deben alinearse las diversas entidades públicas, especialmente aquellas relacionadas a la promoción de la inversión privada; lo cual se desprende del reconocimiento que la propia Ley de APP hace respecto de la participación del sector privado con la finalidad de dotar de eficiencia al desarrollo de inversiones productivas en áreas relativas a los servicios públicos, la infraestructura, entre otros ámbitos que han sido tradicionalmente públicos (...)."

"13. En tal sentido, resulta necesario que la LSPN y las normas del sector guarden armonía con la mencionada Ley de APP en cuanto a los elementos esenciales de los contratos que, en materia portuaria se suscriban, entre los que se encuentran el plazo de duración de los mismos y el mecanismo jurídico a través del cual se aprueba la modalidad contractual correspondiente (Vgr. Contrato de Concesión, Adendas, etc.)."

"26. En ese sentido, los aspectos importantes del proyecto de Ley mencionado, son:

- a) Se elimina la formalidad de otorgar la administración de una infraestructura portuaria a través de decreto supremo del MTC, lo cual permite flexibilidad en cuanto al instrumento legal mediante el cual se aprueba el contrato APP correspondiente.
- b) Se modifica el plazo del contrato mediante el cual se otorga la administración de infraestructura portuaria, estableciendo que el mismo

<sup>1</sup> Proyectos de IPA del "Terminal Portuario Internacional de Coahuilillas - Chimbote" y "Terminal Portuario San Juan de Marcona".

<sup>2</sup> Proyecto IPA "Terminal Portuario de Salaverry".





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

*será de hasta 60 años, a efecto de guardar coherencia con la Ley de APP vigente, que establece el mismo plazo.*

- c) Las modificaciones mencionadas se aplican a los procesos de promoción de la inversión privada en materia portuaria en curso, así como a los compromisos contractuales suscritos por el Estado peruano".*

*"35. Por lo expuesto, el proyecto de ley alcanzado por el MTC, que propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, resulta jurídicamente viable, de acuerdo con el análisis del presente Informe".*

2.10 La Dirección General de Transporte Acuático con Informe N° 035-2017-MTC/13 emite opinión favorable al proyecto de Ley, señalando que el mismo permitirá adecuar el plazo máximo de la concesión de la Infraestructura portuaria, contenido en la Ley del Sistema Portuario Nacional, de 30 años a 60 años adecuéndose al Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos; por lo que considera que el proyecto de Ley es importante para promover las inversiones en infraestructura portuaria.

2.11 La Dirección General de Concesiones en Transportes, mediante Informe N° 0724-2017-MTC/25 emite opinión favorable al proyecto de Ley, sustentando lo siguiente:

*"3.24 Las modalidades de APP según el Decreto Legislativo N° 1224, incluyen los contratos en los que se propicia la participación activa del sector privado y se le transfieren riesgos; además en los que la titularidad de la infraestructura pública, según sea el caso, se mantiene, revertir o transfiera al Estado, entre los que se encuentran, concesión, operación y mantenimiento, gestión, y cualquier otra modalidad contractual".*

*"3.25 En el sector portuario, adicionalmente a las normas de APP antes señaladas, se aplica la Ley N° 27843 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, los cuales constituyen el referente normativo habilitante para la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria".*

*"3.26 En el Perú se han entregado en concesión al sector privado hasta la fecha, 7 terminales portuarios (6 autofinanciados y 1 cofinanciado) y a la fecha existen varias iniciativas privadas portuarias en evaluación, las cuales tienen como interés y objetivo principal ampliar la infraestructura y equipamiento portuario de nuestro país, para reducir así la brecha en infraestructura de transporte, mejorar la competitividad de nuestros puertos a nivel regional, incrementar el comercio internacional y mejorar la economía nacional".*

*"3.30 (...) En el cuadro siguiente se detallan las concesiones portuarias existentes y sus principales características (nombre, ubicación, fecha, plazo y modalidad).*





CONCESIONES PORTUARIAS				
	Terminal Portuario de Matarani	Arequipa	17/04/1999	30 años / Autofinanciada
	Nuevo Terminal de Contenedores en el TP del Callao - Zona Sur	Callao	24/07/2006	30 años / Autofinanciada
	Terminal Portuario de Paíta	Piura	31/03/2009	30 años / Autofinanciada
	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el TP del Callao	Callao	28/01/2011	20 años / Autofinanciada
	Terminal Norte Multipropósito en el TP del Callao	Callao	11/05/2011	30 años / Autofinanciada
	Nuevo Terminal Portuario de Yarinaguas - Nueva Reforma	Loreto	31/05/2011	30 años / Colaborativa
	Terminal Portuario General San Martín - Placo	Ica	14/07/2014	30 años / Autofinanciada

**"3.33 El plazo de vigencia en un contrato de concesión constituye uno de los aspectos más importantes no sólo para el inversionista sino para el Estado, ya que por un lado permitirá el retorno de las inversiones a través del cobro de las tarifas, así como garantizará que se cuente con una infraestructura adecuada para atender la demanda existente y futura. Por ello, el plazo de una concesión es una variable importante que puede garantizar o viabilizar mayores inversiones en infraestructura y/o equipamiento portuario, ya sea a solicitud del inversionista o en algunos casos del Estado".**

**"3.37 Las inversiones destinadas a incrementar la capacidad de la infraestructura y equipamiento portuario a nivel internacional -y en nuestro país sucede igual-, buscan por su naturaleza económica, atender demandas de servicios portuarios de largo plazo, para lo cual necesitan estructurar un horizonte de financiamiento también de largo plazo, que permita la recuperación de la inversión a una rentabilidad razonable para el privado o incentiven del mismo modo, a mejorar la calidad de los servicios portuarios que se prestarán, a través por ejemplo, de nuevas tecnologías; a su vez, estas inversiones constituyen activos de una vida económica muy prolongada".**

**"3.54 El actual numeral 10.2 de La Ley N° 27943, dispone que el otorgamiento temporal de administración de una infraestructura al sector privado que realiza el MTC y los Gobiernos Regionales (para el caso de puertos regionales) al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual, se realiza a través de la emisión de un Decreto Supremo y una Ordenanza Regional, respectivamente".**

**"3.56 Para el otorgamiento de concesiones que realiza el MTC relacionadas con obras de infraestructura de transporte de uso público (llámase vías, aeroportuarias y ferroviarias), la norma vigente sobre Asociaciones Público Privadas (Decreto Legislativo N° 1224) no considera (a diferencia de los contratos de concesión de infraestructura portuaria según la Ley N° 27943)**





la emisión de un Decreto Supremo previo a suscribirse los respectivos contratos de concesión".

"3.63 Sobre el plazo máximo del otorgamiento al sector privado de administración de una infraestructura conforme a la Ley N° 27843, la misma contiene una disposición que no guarda coherencia ni armonía con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224, toda vez que esta última norma establece que, los proyectos (entre ellos el contrato de concesión) se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato y que en ningún caso deberá exceder los sesenta años, salvo plazos menores establecidos en norma especial".

"3.64 El referido Decreto Legislativo N° 1224 señala que cualquier contrato de APP podrá ser otorgado con un plazo máximo de vigencia de 60 años, período que incluye las ampliaciones o renovaciones respectivas. Ahora bien, cualquier contrato de APP, indistintamente de la modalidad contractual, no podrá superar el mencionado plazo de concesión. No obstante, la Ley N° 27943 dispone un plazo máximo de 30 años para otorgar temporalmente al sector privado la administración de una infraestructura".

"3.68 En tal sentido, y en caso sea necesario una renovación y ampliación de plazo del contrato, estas deben ser evaluadas considerando las condiciones materiales, tecnológicas y económicas para llevar cabo y continuar con la prestación de los servicios, o efectos determinar si resulta adecuado y conveniente al Estado otorgar un plazo adicional, o someter el proyecto a un nuevo concurso. La ampliación o renovación de plazo, de acuerdo a la normativa aplicable, debe formalizarse mediante una adenda al contrato de APP".

"3.78 Debe considerarse que como parte del proceso de estructuración y promoción del proyecto, el factor principal para el éxito del mismo es poder ofertar mejores niveles de rentabilidad y riesgo que incentiven la participación de un mayor número de competidores, lo que contribuye a su vez en condiciones más beneficiosas para los usuarios (por menores tarifas) o un menor gasto de recursos del Estado (por menor cofinanciamiento)".

"3.79 Desde el punto de vista económico-financiero, debe tenerse presente que el plazo por el cual se otorga una concesión se determinan a partir de la conjunción de las siguientes variables:

- Inversión comprometida: determinada en función de las obligaciones financieras asumidas por los concesionarios para la construcción/rohabilitación/modernización de las infraestructuras. En la medida que el proyecto comprometa mayores recursos, la empresa concesionaria requerirá un mayor plazo para amortizar y rentabilizar sus inversiones.





- Gastos de operación: en la medida que el proyecto requiera el compromiso de mayores gastos de operación y mantenimiento, los márgenes de rentabilidad serán menor; es por ello que se requerirá un mayor horizonte para rentabilizar las inversiones realizadas.
- Ingresos: los mismos que se encuentran en función de los flujos de demanda y tarifas (o precios) establecidas. En la medida que se trate de proyectos con una alta demanda, la posibilidad de rentabilizar las inversiones en un plazo menor son mayores. Visto de manera inversa, proyectos con relativa baja demanda requerirán de plazos mayores para obtener una adecuada rentabilidad que lo haga atractivo para el sector privado.
- Plazos: en proyectos de APP bajo el esquema de plazos variables, la duración de la concesión dependerá del nivel de rentabilidad meta acordada con el Concesionario. En la medida que las condiciones económicas sean mejores, la caducidad se dará anticipadamente. Bajo condiciones adversas, lo tomará mayor plazo el Concesionario alcanzar la rentabilidad acordada. En proyectos con un esquema de plazo fijo, donde el compromiso de inversión se encuentra determinado, el número de años establecido será tal que, bajo los supuestos asumidos, permitirán obtener una rentabilidad atractiva que incentive la participación del mayor número de postores".

"3.93 Contar con mayores plazos de la concesión permite a la empresa concesionaria generar mayores eficiencias por economías de escala. Asimismo, permite la introducción de mayores innovaciones al proyecto".

"3.96 En caso el Estado identifique la necesidad de implementar inversiones adicionales al proyecto, las mismas que repercutirán en mejora de la competitividad del proyecto o una ampliación de su capacidad o alcance, extender el plazo de la concesión constituye una alternativa preferible al uso de recursos por parte del Estado para su financiamiento".

"3.97 En aquellos casos que el operador de una concesión haya demostrado eficiencia en la gestión del proyecto, es conveniente analizar la posibilidad de extender o renovar el plazo de concesión otorgada, sobre la base de inversiones adicionales, mejores condiciones económicas para el Estado (mayor retribución) y/o un menor costo de acceso a los servicios para los usuarios. Esta posibilidad además acarrea un menor uso de recursos por parte del Estado, dado que se evita pasar por un nuevo proceso de estructuración y promoción para la adjudicación de una nueva empresa concesionaria".

"3.2 El proyecto de Ley propuesto por esta Dirección General propone en su Artículo Único la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27963, o fin de eliminar la exigencia de emisión de un decreto supremo en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (en el caso de puertos regionales), para otorgar





*temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en el Decreto Legislativo N° 1224; y permitir que la infraestructura portuaria pueda ser otorgada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privadas reguladas en el Decreto Legislativo N° 1224".*

- \*5.3** *El proyecto de Ley propuesto, además establece en la Única Disposición Complementaria Transitoria, que dicha Ley resulta aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias -que puedan adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales-, lo que resulta necesario y concordante con el marco legal actual de promoción de la inversión privada recogido en la Ley de APP y se convierta en un mecanismo nuevo para que el Estado pueda utilizar para generar mayores eficiencias en las infraestructuras portuarias ya concesionadas, a través de nuevas inversiones y equipamiento portuario".*

#### DE LA OPINIÓN DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

- 2.12** El Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de Infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.

Las Asociaciones Público Privadas son modalidades de participación de la inversión privada, en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública y/o proveer servicios públicos bajo los mecanismos contractuales permitidos en el marco legal vigente.

- 2.13** El artículo 11 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y sus modificatorias, establece que las Asociaciones Público Privadas pueden comprender bajo su ámbito, de manera enunciativa, la Infraestructura pública en general incluyendo, redes viales, redes multimodales, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, entre otros; asimismo, la Asociación Público Privada puede ejecutarse como concesión, operación y mantenimiento, gestión, y cualquier otra modalidad contractual.
- 2.14** En el sector portuario, adicionalmente a las normas de promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas (Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento), se aplica la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, que establecen el marco legal especial para la promoción de la inversión privada en Infraestructura portuaria.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

La LSPN, establece que el Estado fomenta, regula y supervisa las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, los cuales están orientados al fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional o internacional, así como al fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios, entre otros.

2.15 La propuesta de Ley tiene por objeto modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, a fin de establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1224, en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.

2.16 El numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, establece que el MTC (en caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance y ámbito nacional) y los Gobiernos Regionales (en caso de puertos regionales), deben emitir un Decreto Supremo y Ordenanza Regional respectivamente, para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en dicha Ley; la emisión de la referida norma se realiza previamente a la suscripción del contrato con el sector privado.

Al respecto, el numeral 12.1 del artículo 12 del Decreto Legislativo N° 1224, establece que el contrato desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público Privada constituya título suficiente para que el inversionista haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros, en especial el de cobrar las tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, así como los beneficios adicionales expresamente convenidos en el contrato, pudiendo incluir servicios complementarios.

Asimismo, el artículo 14 del Decreto Legislativo N° 1224, dispone que las Asociaciones Público Privadas, independientemente de su clasificación y origen, se sujetan a las siguientes fases: a) Planeamiento y Programación; b) Formulación; c) Estructuración; d) Transacción; y e) Ejecución Contractual; en ninguna de las fases señaladas se dispone que el Ministerio o Gobierno Regional (como titular del proyecto a desarrollarse), según corresponda, debe emitir una norma, previamente a otorgarse la Buena pro o suscribirse el contrato con el inversionista respectivo.

En ese sentido, la propuesta de modificación del numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, tiene por finalidad suprimir la exigencia de emitir un Decreto Supremo en el caso del MTC, y una Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (puertos regionales), para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado en el marco de la promoción de la inversión privada; dicha exigencia o formalidad no resulta un incentivo para promocionar o fomentar la inversión privada en el sector portuario, sino por el contrario es una exigencia normativa adicional para este tipo de infraestructura; la cual no está prevista ni es exigida en el marco del Decreto Legislativo N° 1224.







PERU

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Cabe señalar, que los Decretos Supremos, conforme al numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Esto es, un Decreto Supremo es una norma de naturaleza reglamentaria y de carácter general, por lo que no sería necesaria su aprobación para el caso de autorizar la suscripción de un contrato de asociación público privada de una infraestructura portuaria. Más aún si los Contratos de Asociaciones Público Privadas constituyen el título suficiente que regulan las relaciones jurídicas entre el Estado y el inversionista para el desarrollo de un proyecto, el cual establece una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto<sup>3</sup>.

- 2.17 Por su parte, el numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, establece que la infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por treinta (30) años en las modalidades de Asociación en Participación, Contratos de Arrendamiento, Contratos de Concesión, Contratos de Riesgo Compartido, Contratos de Gerencia, Contratos Societarios; y, otras modalidades establecidas en la legislación.

Al respecto, el artículo 19 del Decreto Legislativo N° 1224, establece que los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato y que en ningún caso excede de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial.

El citado artículo establece que los proyectos APP se otorgan hasta por un plazo máximo de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial; en el presente caso, la Ley N° 27943, como norma especial, ha establecido que la entrega en administración de una infraestructura portuaria al sector privado es hasta por treinta (30) años, como plazo máximo.

Como se observa LSPN y el Decreto Legislativo N° 1224, establecen diferentes plazos máximos para otorgarse la administración de una infraestructura portuaria bajo la modalidad de Asociación Público Privada, lo que resulta contradictorio e inadecuado para la promoción de la inversión privada, toda vez que, no permite generar incentivos adecuados en materia de inversión privada para el desarrollo de proyectos portuarios.

En ese sentido, la propuesta de modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, tiene como objetivo adecuar el plazo para otorgar en concesión una infraestructura portuaria al sector privado, en cualquiera de sus modalidades señaladas en la Ley, a lo establecido en el artículo 19 del Decreto Legislativo N°

<sup>3</sup> Artículo 11 del Decreto Legislativo N° 1224

(...)

11.2 Los contratos de Asociaciones Público Privadas son de largo plazo, en los cuales debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. Asimismo, en todas las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas debe contemplarse el principio de valor por dinero, basando la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.





1224, que establece un plazo máximo de vigencia del contrato que no exceda de sesenta (60) años. La propuesta de modificación, contempla una redacción similar al previsto en el artículo 19 del Decreto Legislativo, a fin de precisar que, la administración temporal al sector privado de una infraestructura portuaria podrá ser otorgada por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso exceda de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de APP establecidas en las normas de la materia; también precisa que el plazo de vigencia se iniciará en la fecha de suscripción del respectivo contrato. Cabe precisar, que se elimina el listado de modalidades contractuales señaladas en el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley, para señalar en su reemplazo que la infraestructura portuaria se otorga en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en la Ley de la materia (Ley de APP).

- 2.18 De otro lado, la propuesta de Ley incluye una Única Disposición Complementaria Transitoria, que establece que Ley a su entrada en vigencia será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite (por el MTC y/o Gobierno Regional), y a los contratos de concesiones portuarias vigentes a fin de que puedan adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales.

Dicha disposición resulta necesaria, toda vez que es concordante con el marco legal actual sobre promoción de la inversión privada recogida en el Decreto Legislativo N° 1224; es decir, para contar con mayores incentivos en cuanto al plazo máximo de 60 años para otorgar la concesión de una infraestructura portuaria hacia el sector privado; asimismo, la disposición referida a la posibilidad de que los contratos de concesiones portuarias vigentes puedan adaptarse (en caso sea solicitado por alguna de las Partes) a la presente Ley sobre el plazo máximo de vigencia de la concesión, constituye un mecanismo nuevo que el Estado pueda utilizar para generar mayores eficiencias en las infraestructuras portuarias ya concesionadas, a través de nuevas inversiones y equipos.

- 2.19 Por otro lado, el artículo 12 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), establece que los proyectos de ley que propone el Presidente de la República, en ejercicio de su derecho a iniciativa legislativa, deben cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos en el Reglamento del Congreso de la República para la presentación de las iniciativas legislativas.

El Presidente de la República remite su iniciativa legislativa al Congreso con la aprobación del Consejo de Ministros.

- 2.20 En este sentido, el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, busca establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1224, en cuanto a las formalidades previas a la suscripción de los contratos y/o adendas, y el plazo máximo de vigencia de los contratos en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.





PERU

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

### III. CONCLUSIONES:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, esta Oficina General opina que es viable el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, propuesto por la Dirección General de Concesiones en Transportes.

Se adjunta el proyecto de Ley, Exposición de Motivos y Ayuda Memoria, debidamente visados por esta Oficina General, y debe contar con la visación de su Despacho, así como de los Directores Generales de la Dirección General de Transporte Acuático y la Dirección General de Concesiones en Transportes.

Atentamente,

Efraín Castillo Castillo  
Asesor Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.

ROSARIO TORRES BENAVIDES  
Directora General  
Oficina General de Asesoría Jurídica





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

CARGO

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 3245-2017-MTC/08

MTC *V. M.*  
Despacho Vice Ministerio  
de Transportes

29 SET, 2017

MESA DE PARTES

A : RAFAEL GUARDERAS RADZINSKY  
Vicominiastro de Transportes

Asunto : Opinión complementaria a la contenida en el Informe N° 2887-2017-MTC/08 respecto del Proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional.

Ref. : a) Memorándum N° 3009-2017-MTC/02-AL.amgb  
b) Memorándum N° 4551-2017-MTC/25  
c) Informe N° 802-2017-MTC/25  
d) Oficio N° 0824-2017-APN/GG  
e) Informe Legal N° 574-2017-APN/UAJ  
f) Memorándum N° 389-2017-MTC/13

Fecha : 27 de setiembre de 2017

Por el presente me dirijo a usted, en relación al asunto a fin de manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante Memorándum N° 4218-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, sustentado en el Informe N° 0724-2017-MTC/25, propone el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional, el mismo que cuenta con las opiniones favorables de la Dirección General de Transporte Acuático y de la Autoridad Portuaria Nacional.
- 1.2 Con Informe N° 2887-2017-MTC/08, esta Oficina General emitió opinión sobre la viabilidad legal del proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional, en adelante, el proyecto de Ley.
- 1.3 A través del Memorándum N° 2937-2017-MTC/02-AL.amgb, el Despacho Viceministerial de Transportes, formula comentarios al texto de la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, y solicita a la Dirección General de Concesiones en Transportes incorporar las precisiones correspondientes en ese extremo de la propuesta de Ley.
- 1.4 Con Memorándum N° 4503-2017-MTC/25 y Oficio N° 3780-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, solicita a la Dirección General de Transporte Acuático y a la Autoridad Portuaria Nacional, emitir opinión complementaria respecto al texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.







"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

- 1.5 Mediante Memorándum N° 389-2017-MTC/13, la Dirección General de Transporte Acuático emite opinión favorable al texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.
- 1.6 Con Oficio N° 0624-2017-APN/IG, el Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), remite el Informe Legal N° 574-2017-APN/UAJ, que contiene la opinión favorable al texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.
- 1.7 Mediante Memorándum N° 4551-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, remite al Despacho Viceministerial de Transportes, la nueva versión del proyecto de Ley, que incluye el texto modificado de su Única Disposición Complementaria Transitoria.
- 1.8 Con Memorándum N° 3009-2017-MTC/02-AL, amgb, el Despacho Viceministerial de Transportes, remite a esta Oficina General, la nueva versión del proyecto de Ley, que incluye el texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del mismo.

## II. ANÁLISIS:

- 2.1 En principio cabe señalar que, mediante Decreto Supremo N° 254-2017-EF, se aprueba el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (publicado el 31<sup>o</sup> agosto 2017), por lo que, la propuesta de Ley materia de análisis, hará referencia al nuevo TUO del Decreto Legislativo N° 1224.
- 2.2 De acuerdo con la opinión emitida por esta Oficina General a través del Informe N° 2887-2017-MTC/08, el proyecto de Ley tiene por objeto modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional<sup>1</sup> (en adelante LSPN), a fin de establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1224, en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.

La propuesta de Ley incluye lo siguiente:

- La modificación del numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, tiene por finalidad suprimir la exigencia de emitir un Decreto Supremo en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y una Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (en caso de puertos regionales), para otorgar la administración de una infraestructura portuaria al sector privado, en el marco de la promoción de la inversión privada; dicho requisito se exige previamente a la suscripción del contrato respectivo; sin embargo, constituye un trámite innecesario para promover y fomentar la inversión privada en infraestructura portuaria, toda vez que dicho requisito no está contemplado en el TUO del Decreto Legislativo N° 1224, que es la norma marco de Promoción de la



<sup>1</sup> Modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1032, Decreto legislativo que modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley N° 27543 (publicado el 17 de junio de 2008).







**Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.**

- La modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, tiene por finalidad establecer un plazo mayor para la entrega en administración (concesión) de una infraestructura portuaria al sector privado, ampliándose el plazo de treinta (30) años a sesenta (60) años, en cualquiera de sus modalidades; esta propuesta de modificación es concordante con lo establecido en el artículo 20 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, que establece que los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada (APP) se otorgan hasta por el plazo máximo de sesenta (60) años.
- Asimismo, el proyecto de ley incluye una Única Disposición Complementaria Transitoria, con la finalidad de establecer que Ley a su entrada en vigencia, será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite, y a los contratos de concesiones portuarias vigentes a fin de que puedan adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales que suscriban las partes. Dicha disposición tiene el texto siguiente:

*"Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas".*

- 2.4 La Dirección General de Concesiones en Transportes a través del Memorándum N° 4551-2017-MTC/25, sustentado con el Informe N° 802-2017-MTC/25, propone incorporar una precisión a la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, con la finalidad de establecer de manera expresa que en las modificaciones contractuales que se puedan realizar a la entrada en vigencia de la Ley, estas deberán observar lo dispuesto en el artículo 23 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, que regula el procedimiento para las modificaciones contractuales de APP, estableciendo que se mantenga el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento de la citada norma.

La nueva propuesta de la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, tiene el texto siguiente:

**"DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

**ÚNICA.-** *Aplicación de la presente ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias*

*Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas,*







*observando lo dispuesto por el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224 aprobado por Decreto Supremo N° 254-2017-EF\**

- 2.5 En relación a la modificación de los contratos referidos a la administración de Infraestructura Portuaria, el artículo 58 del Reglamento de la LSPN, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, señala que la Autoridad Portuaria competente podrá revisar las condiciones de los compromisos contractuales señalados en los artículos 10 y 11 de LSPN a petición de parte contratante, por causas previstas en los propios contratos; además, señala que cuando se acredite la conveniencia de modificar el contrato, las partes procurarán respetar lo siguiente: a) La naturaleza del contrato; b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y, c) El equilibrio financiero para ambas partes.
- 2.6 Como se observa, el propio Reglamento de la LSPN establece las condiciones y requisitos para la modificación contractual de la administración de la Infraestructura Portuaria, norma que se aplica específicamente para los supuestos establecidos en los artículos 10 y 1 de la LSPN.
- 2.7 Asimismo, la modificación del contrato de Asociación Público Privado, está prevista en el artículo 23 el TUO del Decreto Legislativo N° 1224, que señala lo siguiente:

*\*Artículo 23.- Modificaciones contractuales*

*23.1 El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.*

*(...)\**

- 2.8 Asimismo, el artículo 53 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF<sup>1</sup>, establece lo siguiente:

*\*Artículo 53.- Modificaciones contractuales*

*53.1 Las partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.*

*53.2 En todo momento el Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local debe mantener el Valor por Dinero a favor del Estado.*

*(...)\**



<sup>1</sup> Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 064-2017-EF, publicado el 28 marzo 2017





- 2.9 De acuerdo a los artículos antes citados, el procedimiento de modificación contractual en las Asociaciones Público Privadas, establece que se debe mantener el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
- 2.10 En ese sentido, teniendo en cuenta que el texto de la Única Disposición Complementaria Transitoria<sup>3</sup> del proyecto de Ley, tiene por finalidad regular la aplicación inmediata de la norma modificada a las situaciones jurídicas iniciadas con anterioridad a su entrada en vigor, y para tal efecto se establece que los contratos vigentes de concesiones portuarias, puedan adecuarse mediante las modificaciones respectivas; esto es, se entiende que las modificaciones contractuales deben sujetarse necesariamente a las condiciones y requisitos que establece la LSNP y su Reglamento, así como el TUO del Decreto Legislativo N° 1224.

Consecuentemente, para efectos de precisar el alcance de la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, es viable que dicha disposición haga referencia de manera expresa a que las modificaciones contractuales que se den en aplicación de la Ley, se sujeten a lo establecido por el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, conforme al texto siguiente:

**"DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

*ÚNICA.- Aplicación de la presente ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias*

*Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, puedan adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas, observando lo dispuesto por el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224.\**

- 2.11 Cabe señalar que, la Dirección General de Transporte Acuático a través del Memorandum N° 389-2017-MTC/H3, y la Autoridad Portuaria Nacional con el Informe Legal N° 574-2017-APN/UAJ, emiten opinión favorable al texto de la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley.
- 2.12 En consecuencia, conforme a la propuesta de la Dirección General de Concesiones en Transportes, consideramos viable al texto incorporado en la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, por lo que

<sup>3</sup> De acuerdo al artículo 23 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2005-JUS, las disposiciones complementarias transitorias tienen como finalidad facilitar el tránsito al régimen jurídico previsto por la nueva regulación. Deben incluir preceptos que establezcan:

(-) 3. La aplicación inmediata de la norma nueva para regular situaciones jurídicas iniciadas con anterioridad a su entrada en vigor.







complementando la opinión contenida en el Informe N° 2887-2017-MTC/08, esta Oficina General considera viable el proyecto de Ley.

### III. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, esta Oficina General opina que es viable el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, incluido el texto de su Única Disposición Complementaria Transitoria, propuesto por la Dirección General de Concesiones en Transportes.

Se adjunta la nueva versión del proyecto de Ley, Exposición de Motivos y Ayuda Memoria, debidamente visados por esta Oficina General, y los mismos que deben contar con la visación de su Despacho, así como de los Directores Generales de la Dirección General de Transporte Acuático y la Dirección General de Concesiones en Transportes, previamente a su trámite correspondiente.

El proyecto normativo debe de ser colgado en el Sistema del RIA de la PCM

Atentamente,

Efraín Castillo Caudillo  
Asesor Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de lo suscrito.

ROSARIO TORRES BENAVIDES  
Directora General  
Oficina General de Asesoría Jurídica







PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

CARGO

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 3873-2017-MTC/08



**A :** ANA DOMINGUEZ DEL ÁGUILA  
Secretaría General

**Asunto :** Remite el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Ref. :** a) Correo electrónico del 14 de noviembre de 2017  
b) Informe N° 3245-2017-MTC/08  
c) Informe N° 2887-2017-MTC/08  
d) Memorándum N° 4551-2017-MTC/25  
e) Informe N° 802-2017-MTC/25  
f) Memorándum N° 4219-2017-MTC/25  
g) Informe N° 0724-2017-MTC/25  
h) Oficio N° 0824-2017-APN/IGG  
i) Informe Legal N° 574-2017-APN/IAJ  
j) Informe Legal N° 515-2017-APN/UAJ

**Fecha :** 14 de noviembre de 2017

Por el presente me dirijo a usted, con relación al asunto, a fin de manifestarle lo siguiente:

**I. Antecedentes:**

- 1.1 Mediante Memorándum N° 4219-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, sustentado en el Informe N° 0724-2017-MTC/25, propone el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, el mismo que cuenta con las opiniones favorables de la Dirección General de Transporte Acuático y de la Autoridad Portuaria Nacional.
- 1.2 Con Informe N° 2887-2017-MTC/08, esta Oficina General emitió opinión sobre la viabilidad legal del proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, en adelante, el proyecto de Ley.
- 1.3 A través del Memorándum N° 2837-2017-MTC/02.AL.amgb, el Despacho Viceministerial de Transportes, formula comentarios al texto de la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, y solicita a la Dirección General de Concesiones en Transportes incorporar las precisiones correspondientes en ese extremo de la propuesta de Ley.
- 1.4 Con Memorándum N° 4503-2017-MTC/25 y Oficio N° 3790-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, solicita a la Dirección General de Transporte Acuático y a la Autoridad Portuaria Nacional, emitir opinión





- complementaria respecto al texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.
- 1.5. Mediante Memorándum N° 389-2017-MTC/13, la Dirección General de Transporte Acuático emite opinión favorable al texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.
  - 1.6. Con Oficio N° 0824-2017-APN/GG, el Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), remite el Informe Legal N° 574-2017-APN/AJA, que contiene la opinión favorable al texto modificado de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.
  - 1.7. Mediante Memorándum N° 4551-2017-MTC/25, la Dirección General de Concesiones en Transportes, remite al Despacho Viceministerial de Transportes el Informe N° 802-2017-MTC/25, que contiene la opinión sobre la nueva versión del proyecto de Ley, que incluye el texto modificado de su Única Disposición Complementaria Transitoria.
  - 1.8. Con Informa N° 3245-2017-MTC/08, esta Oficina General, remitió a su Despacho, la nueva versión del proyecto de Ley, Exposición de Motivos y Ayuda Memoria; siendo devuelto a esta Oficina General para la acción necesaria.
  - 1.9. Con fecha 28 de octubre de 2017, se registró el proyecto de Ley en el Sistema informático de la Comisión de Coordinación Viceministerial - CCV, conjuntamente con la Exposición de Motivos y la Ayuda Memoria, para los comentarios y las observaciones de los diversos sectores.
  - 1.10. De acuerdo a la información registrada en el Sistema Informático de la Comisión de Coordinación Viceministerial, el 08 de noviembre de 2017, los Ministerios de la Producción y de Vivienda, Construcción y Saneamiento formularon observaciones a la propuesta normativa tramitada por el MTC; asimismo, la Presidencia del Consejo de Ministros y los Ministerios de Educación, Relaciones Exteriores, Trabajo y Promoción del Empleo presentaron sus comentarios, los cuales fueron analizados técnica y legalmente por este órgano de asesoramiento en coordinación con los órganos competentes del MTC, comunicándose vía correo electrónico a dichos Ministerios los fundamentos por los que éstos se acogían o no.
  - 1.11. El 13 y 14 de noviembre de 2017, mediante comunicaciones electrónicas, los Sectores que plantearon observaciones al mencionado proyecto de Ley han dado por levantadas las mismas.
  - 1.12. Por correo electrónico del 14 de noviembre de 2017, dirigido a esta Coordinadora (Cc.) por la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros - PCM, a las 11:09 am, cuya impresión se adjunta, se comunica que el proyecto de Ley ha alcanzado el acuerdo consensuado requerido en la CCV, por lo que solicita, entre otros, lo siguiente:

7..J

a) Si la propuesta requiere voto aprobatorio del Consejo de Ministros; remitir a Secretaría General de la PCM (en caso el proyecto requiera opinión de SGP).





PCM, debe ser remitido a SGP-PCM) el expediente con la propuesta consensuada, exposición de motivos, anexos y los informes técnicos y/o jurídicos sustentatorios correspondientes, debidamente visados y firmados por su Alta Dirección, para el trámite correspondiente ante la Secretaría de Consejo de Ministros.

Junto al expediente se debe remitir en CD la versión digital en formato word de la propuesta normativa consensuada en CCV, la cual debe coincidir con la versión impresa.

Dado que la propuesta de proyectos para la Agenda del Consejo de Ministros se remite el lunes, solo se considerarán los proyectos que lleguen consensuados hasta el día Lunes.

Asimismo, se les solicita hagan llegar a PCM, la Ayuda Memoria correspondiente a la última versión que se estará poniendo a consideración de Secretaría de Consejo de Ministros.

(...)

## II. Análisis:

### DE LA COMPETENCIA DEL MTC EN MATERIA PORTUARIA

- 2.1 De conformidad con el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el MTC es competente de manera exclusiva en materias de aeronáutica civil, Infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional, así como en infraestructura y servicios de comunicaciones.

El artículo 5 de la Ley citada, establece que el MTC tiene como funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno; así como dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, entre otros.

El numeral 1) del artículo 7 de la Ley, establece que el MTC en el marco de sus competencias compartidas, tiene las funciones de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.

- 2.2 La Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional, y modificatorias (en adelante LSPN), tiene por objeto regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras o instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

El artículo 3 de la LSPN, señala que el Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que la citada Ley establece; señalando que constituyen lineamientos esenciales de la Política Portuaria





Nacional, entre otros i) el fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional; ii) la promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional; iii) el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.

El artículo 18 de LSPN, el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte, las comunicaciones y el Sistema Portuario Nacional.

Asimismo, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), es el Organismo Público encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al MTC, y tiene entre sus atribuciones convocar a la inversión privada en materia de desarrollo portuario; celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta dicha ley como resultado de un concurso público; así como promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional.

De acuerdo a las normas antes citadas, el MTC es el órgano rector en materia portuaria y del sistema Portuario Nacional.

#### DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- 2.3 La propuesta de Ley tiene por objeto modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN (modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022), a fin de establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1224<sup>1</sup>, en materia de promoción de la Inversión Privada para el desarrollo de infraestructura portuaria en las modalidades de Asociaciones Público Privadas.
- 2.4 La propuesta de modificación del numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, tiene por objetivo suprimir la exigencia de emitir un Decreto Supremo en el caso del MTC (en caso de puertos de ámbito o alcance nacional) y una Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (en caso de puertos regionales), para otorgar la administración de una infraestructura portuaria al sector privado en el marco de la promoción de la inversión privada; la citada norma actualmente establece la exigencia de emitir un Decreto Supremo u Ordenanza Regional, según corresponda, previamente a la suscripción del contrato respectivo; por lo que constituye una exigencia normativa innecesaria para la promoción y fomento de la inversión privada en infraestructura portuaria; toda vez que el Texto Único Ordenado – TULO del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 254-2017-EF, que establece el marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, no contempla dicha exigencia normativa para el proceso y desarrollo de promoción de la inversión privada.
- 2.5 La propuesta de modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, tiene como objetivo modificar el plazo de entrega en administración (concesión) al sector privado de una infraestructura portuaria de treinta (30) años a Sesenta (60)

<sup>1</sup> EL TEXTO ÚNICO ORDENADO - TULO del Decreto Legislativo N° 1224, fue aprobado por Decreto Supremo N° 254-2017-EF, publicado el 31 agosto 2017.





años, en cualquiera de las modalidades señaladas en dicha Ley; la propuesta de modificación amplía el plazo de vigencia de los contratos para otorgarse la administración de una infraestructura portuaria; esta modificación es concordante con lo establecido en el artículo 20 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, referido a proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada (APP) que se otorgan hasta por el plazo máximo de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial. La propuesta de modificación contempla una redacción similar la prevista en el artículo 20 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, a fin de precisar que, la administración temporal al sector privado de una infraestructura portuaria podrá ser otorgada por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de APP establecidas en las normas de la materia, así como que el plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato.

La propuesta de modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, se detalla en el cuadro siguiente:

Texto actual de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley	Propuesta de modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley
<p>Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria</p> <p>(...)</p> <p>10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y al fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por Decreto Supremo, y los Gobiernos Regionales por Ordenanza Regional, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley; sin uso sustitutivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, (...).</p> <p>10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las modalidades siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Asociación en Participación.</li> <li>b) Contratos de Arrendamiento.</li> <li>c) Contratos de Concesión.</li> <li>d) Contratos de Riesgo Compartido.</li> <li>e) Contratos de Gerencia.</li> <li>f) Contratos Societarios; y</li> <li>g) Otras modalidades establecidas en la legislación."</li> </ul> <p>(...)</p>	<p>Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria</p> <p>T.-)</p> <p>10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los Bienes del Estado y al fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el caso de puertos y/o terminales portuarias de alcance y ámbito nacional y los Gobiernos Regionales, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia, sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, (...).</p> <p>10.3 La infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia, el plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato."</p> <p>(...)</p>

2.8 Asimismo, la propuesta de Ley incluye una Única Disposición Complementaria Transitoria, con la finalidad de establecer que Ley a su entrada en vigencia será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite (por el MTC y/o Gobierno Regional), y a los contratos de concesiones portuarias vigentes a fin de que puedan adecuarse a lo mismo mediante las respectivas modificaciones





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

contractuales que suscriban las partes, observando las disposiciones señaladas en el artículo 23 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, y el artículo 61 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y modificatorias, que regulan las formalidades para las modificaciones contractuales y del plazo máximo de vigencia de los contratos en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura portuaria en las modalidades de Asociaciones Público Privadas.

El texto propuesto es el siguiente:

**\*DISPOSICION COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

**ÚNICA.-** *Aplicación de la presente ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias*

*Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas, observando lo dispuesto por el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 254-2017-EF y el artículo 61 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y modificatorias.*

**DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRUCTURA NORMATIVA EN EL PROYECTO DE LEY**

2.7 El artículo 1 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por el Decreto Supremo N° 008-2008-JUS, en adelante, el Reglamento, establezca que los proyectos de Ley están integrados por:

- Título de la disposición.
- Parte expositiva o exposición de motivos.
- Análisis costo beneficio, sólo en el caso de Decretos Supremos que versen sobre materias económicas y financieras.
- Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.
- Fórmula normativa, que incluye una parte considerativa y una parte dispositiva.

Los artículos 6 y 7 del Reglamento, señalan lo siguiente respecto al título de la disposición:

- El título constituye parte integrante del texto de todo proyecto de Ley, que expresa su alcance integral. Al expedirse la norma, el título constituye la denominación oficial. La denominación oficial permite la identificación, interpretación y cita de la norma.





En el presente caso, el Proyecto de Ley consigna en su título: "Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional".

Asimismo, de la fórmula normativa del proyecto de Ley, se advierte que se dispone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN; y contiene una Única Disposición Complementaria Transitoria.

En ese sentido, somos de la opinión que el título del Proyecto de Ley, resulta adecuado con su contenido.

- 2.8 El artículo 2 del Reglamento, establece que la exposición de motivos consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada y doctrina que se ha utilizado para su elaboración. Asimismo, la fundamentación debe incluir un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, así como sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado.

La exposición de motivos del proyecto de Ley, contiene el sustento jurídico de la necesidad de la propuesta normativa, así como el análisis costo beneficio y del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.

#### DE LAS OPINIONES TÉCNICAS AL PROYECTO DE LEY

- 2.9 La Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), mediante Informe Legal N° 515-2017-APN/UAJ emita opinión favorable al proyecto de Ley, sustentando lo siguiente:

"6. (...) el ordenamiento jurídico en materia portuaria tiene una orientación clara en cuanto al fomento de la inversión privada con la finalidad de modernizar, dotando de eficiencia, el sistema portuario nacional, por lo que a la fecha, se tienen suscritos siete (7) contratos de concesión de terminales portuarios de uso público, dos (2) proyectos de inversión que actualmente se encuentran a nivel de iniciativas privadas admitidas a trámite<sup>2</sup> y un (1) proyecto de iniciativa privada con declaratoria de interés<sup>3</sup>.

7. Asimismo, para los proyectos de desarrollo de infraestructura portuaria ya concesionados, así como aquellos en fase de evaluación de iniciativas privadas de inversión, el modelo contractual utilizado es el de la Concesión, el cual actualmente se rige al amparo del Decreto Legislativo N° 1224, "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos" (Ley de APP)."

(...)



<sup>2</sup> Proyectos de IPA del "Terminal Portuario Internacional de Contenedores - Chimbote" y "Terminal Portuario San Juan de Marcona".

<sup>3</sup> Proyecto IPA "Terminal Portuario de Salaverry".



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

"11. La Ley de APP ha establecido un sistema funcional el que deben alinearse las diversas entidades públicas, especialmente aquellas relacionadas a la promoción de la inversión privada; lo cual se desprende del reconocimiento que la propia Ley de APP hace respecto de la participación del sector privado con la finalidad de dotar de eficiencia el desarrollo de inversiones productivas en áreas relativas a los servicios públicos, la infraestructura, entre otros ámbitos que han sido tradicionalmente públicos (...)"

"13. En tal sentido, resulta necesario que la LSPN y las normas del sector guarden armonía con la mencionada Ley de APP en cuanto a los elementos esenciales de los contratos que, en materia portuaria se suscriben, entre los que se encuentran el plazo de duración de los mismos y el mecanismo jurídico a través del cual se aprueba la modelidad contractual correspondiente (Vgr. Contrato de Concesión, Adendas, etc.

(...)"

"16. En ese sentido, los aspectos importantes del proyecto de Ley mencionado, son:

- a) Se elimina la formalidad de otorgar la administración de una infraestructura portuaria a través de decreto supremo del MTC, lo cual permite flexibilidad en cuanto al instrumento legal mediante el cual se aprueba el contrato APP correspondiente.
- b) Se modifica el plazo del contrato, mediante el cual se otorga la administración de infraestructura portuaria, estableciendo que el mismo será de hasta 60 años, a efecto de guardar coherencia con la Ley de APP vigente, que establece el mismo plazo.
- c) Las modificaciones mencionadas se aplican a los procesos de promoción de la inversión privada en materia portuaria en curso, así como a los compromisos contractuales suscritos por el Estado peruano.

(...)"

"35. Por lo expuesto, el proyecto de ley alcanzado por el MTC, que propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, resulta jurídicamente viable, de acuerdo con el análisis del presente Informe".

Asimismo, con Informe Legal N° 574-2017-APN/UAJ, la Unidad de Asesoría Jurídica de la APN, emite opinión favorable al texto de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Proyecto de Ley.

- 2.10 La Dirección General de Transporte Acuático con Informe N° 035-2017-MTC/13 y el Memorandum N° 389-2017-MTC/13, emite opinión favorable al proyecto de Ley, señalando que el mismo permitirá adecuar el plazo máximo de la concesión de la infraestructura portuaria, contenido en la Ley del Sistema Portuario Nacional, de 30 años a 60 años adecuándose al Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos; por lo que considera que el proyecto de Ley es importante para promover las inversiones en infraestructura portuaria.







2.11 La Dirección General de Concesiones en Transportes, mediante Informe N° 0724-2017-MTC/25 emite opinión favorable al proyecto de Ley, sustentando lo siguiente:

*"3.24 Las modalidades de APP según el Decreto Legislativo N° 1224, incluyen los contratos en los que se propicia la participación activa del sector privado y se le transfieren riesgos; además en los que la titularidad de la infraestructura pública, según sea el caso, se mantiene, revierte o transfiere al Estado, entre los que se encuentran, concesión, operación y mantenimiento, gestión, y cualquier otra modalidad contractual.*

*3.25 En el sector portuario, adicionalmente a las normas de APP antes señaladas, se aplica la Ley N° 27943 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, los cuales constituyen el referente normativo habilitante para la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria.*

*"3.26 En el Perú se han entregado en concesión al sector privado hasta la fecha, 7 terminales portuarios (6 autofinanciados y 1 cofinanciado) y a la fecha existen varias iniciativas privadas portuarias en evaluación, las cuales tienen como interés y objetivo principal ampliar la infraestructura y equipamiento portuario de nuestro país, para reducir así la brecha en infraestructura de transporte, mejorar la competitividad de nuestros puertos a nivel regional, incrementar el comercio internacional y mejorar la economía nacional.*

(...)"

*"3.30 En el cuadro siguiente se detallan los concesiones portuarias existentes y sus principales características (nombre, ubicación, fecha, plazo y modalidad).*

CONCESIONES PORTUARIAS				
1	Terminal Portuario de Matarani	Arequipa	17/08/1999	30 años / Autofinanciada
2	Nuevo Terminal de Contenedores en el TP del Callao - Zona Sur	Callao	24/07/2006	30 años / Autofinanciada
3	Terminal Portuario de Paita	Piura	31/03/2009	30 años / Autofinanciada
4	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el TP del Callao	Callao	28/01/2011	20 años / Autofinanciada
5	Terminal Norte Multipropósito en el TP del Callao	Callao	11/05/2011	30 años / Autofinanciada
6	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Loreto	31/05/2011	30 años / Cofinanciada
7	Terminal Portuario General San Martín - Pisco	Ica	14/07/2014	30 años / Autofinanciada





"3.33 El plazo de vigencia en un contrato de concesión constituye uno de los aspectos más importantes no sólo para el inversionista sino para el Estado, ya que por un lado permitirá el retorno de las inversiones a través del cobro de las tarifas, así como garantizará que se cuenta con una infraestructura adecuada para atender la demanda existente y futura. Por ello, el plazo de una concesión es una variable importante que pueda garantizar o viabilizar mayores inversiones en infraestructura y/o equipamiento portuario, ya sea a solicitud del inversionista o en algunos casos del Estado.

(...)"

"3.37 Las inversiones destinadas a incrementar la capacidad de la infraestructura y equipamiento portuario a nivel internacional -y en nuestro país sucede igual-, buscan por su naturaleza económica, atender demandas de servicios portuarios de largo plazo, para lo cual necesitan estructurar un horizonte de financiamiento también de largo plazo, que permita la recuperación de la inversión a una rentabilidad razonable para el privado o incentiven del mismo modo, a mejorar la calidad de los servicios portuarios que se prestarán, a través por ejemplo, de nuevas tecnologías; a su vez, estas inversiones constituyen activos de una vida económica muy prolongada".

"3.54 El actual numeral 10.2 de La Ley N° 27943, dispone que el otorgamiento temporal de administración de una infraestructura al sector privado que realice el MTC y los Gobiernos Regionales (para el caso de puertos regionales) al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual, se realiza a través de la emisión de un Decreto Supremo y una Ordenanza Regional, respectivamente.

(...)"

"3.56 Para el otorgamiento de concesiones que realice el MTC relacionadas con obras de infraestructura de transporte de uso público (líneas viales, aeroportuarias y ferroviarias), la norma vigente sobre Asociaciones Público Privadas (Decreto Legislativo N° 1224) no considere (a diferencia de los contratos de concesión de infraestructura portuaria según la Ley N° 27943) la emisión de un Decreto Supremo previo a suscribirse los respectivos contratos de concesión".

(...)"

"3.63 Sobre el plazo máximo del otorgamiento al sector privado de administración de una infraestructura conforme a la Ley N° 27943, la misma contiene una disposición que no guarda coherencia ni armonía con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224, toda vez que esta última norma establece que, los proyectos (entre ellos el contrato de concesión) se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato y que en ningún caso deberá exceder los sesenta años, salvo plazos menores establecidos en norma especial.

"3.64 El referido Decreto Legislativo N° 1224 señala que cualquier contrato de APP podrá ser otorgado con un plazo máximo de vigencia de 60 años, periodo que incluye las ampliaciones o renovaciones respectivas. Ahora





ción, cualquier contrato de APP, indistintamente de la modalidad contractual, no podrá superar el mencionado plazo de concesión. No obstante, la Ley N° 27943 dispone un plazo máximo de 30 años para otorgar temporalmente al sector privado la administración de una infraestructura.

(...)"

"3.68 En tal sentido, y en caso sea necesario una renovación y ampliación de plazo del contrato, estas deben ser evaluadas considerando las condiciones tecnológicas, tecnológicas y económicas para llevar a cabo y continuar con la prestación de los servicios, a efectos de determinar si resulta adecuado y conveniente al Estado otorgar un plazo adicional, o someter el proyecto a un nuevo concurso. La ampliación o renovación de plazo, de acuerdo a la normativa aplicable, debe formalizarse mediante una adenda al contrato de APP.

(...)"

"3.78 Debe considerarse que como parte del proceso de estructuración y promoción del proyecto, el factor principal para el éxito del mismo es poder ofertar mejores niveles de rentabilidad y riesgo que incentiven la participación de un mayor número de competidores, lo que contribuye a su vez en condiciones más beneficiosas para los usuarios (por menores tarifas) o un menor gasto de recursos del Estado (por menor cofinanciamiento).

3.79 Desde el punto de vista económico-financiero, debe tenerse presente que el plazo por el cual se otorga una concesión se determinan a partir de la conjunción de las siguientes variables:

- Inversión comprometida: determinada en función de las obligaciones financieras asumidas por los concesionarios para la construcción/rehabilitación/modernización de las infraestructuras. En la medida que el proyecto comprometa mayores recursos, la empresa concesionaria requerirá un mayor plazo para amortizar y rentabilizar sus inversiones.
- Gastos de operación: en la medida que el proyecto requiera el compromiso de mayores gastos de operación y mantenimiento, los márgenes de rentabilidad serán menor; es por ello que se requerirá un mayor horizonte para rentabilizar las inversiones realizadas.
- Ingresos: los mismos que se encuentran en función de los flujos de demanda y tarifas (o precios) establecidas. En la medida que se trate de proyectos con una alta demanda, la posibilidad de rentabilizar las inversiones en un plazo menor son mayores. Visto de manera inversa, proyectos con relativa baja demanda requerirán de plazos mayores para obtener una adecuada rentabilidad que lo haga atractivo para el sector privado.
- Plazos: en proyectos de APP bajo el esquema de plazos variables, la duración de la concesión dependerá del nivel de rentabilidad meta acordada con el Concesionario. En la medida que las condiciones





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

económicas sea mejores, la caducidad se dará anticipadamente. Bajo condiciones adversas, se tomará mayor plazo al Concesionario alcanzar la rentabilidad acordada. En proyectos con un esquema de plazo fijo, donde el compromiso de inversión se encuentra determinado, el número de años establecido será tal que, bajo los supuestos asumidos, permitan obtener una rentabilidad atractiva que incentive la participación del mayor número de postores. (...)"

- "3.93 Contar con mayores plazos de la concesión permite a la empresa concesionaria generar mayores eficiencias por economías de escala. Asimismo, permite la introducción de mejores innovaciones al proyecto.

(...)"

- "3.96 En caso el Estado identifique la necesidad de implementar inversiones adicionales al proyecto, las mismas que repercutirían en mejora de la competitividad del proyecto o una ampliación de su capacidad o alcance, extender el plazo de la concesión constituye una alternativa preferible al uso de recursos por parte del Estado para su financiamiento.

- "3.97 En aquellos casos que el operador de una concesión haya demostrado eficiencia en la gestión del proyecto, es conveniente analizar la posibilidad de extender o renovar el plazo de concesión otorgada, sobre la base de inversiones adicionales, mejores condiciones económicas para el Estado (mayor retribución) y/o un menor costo de acceso a los servicios para los usuarios. Esta posibilidad además acarrea un menor uso de recursos por parte del Estado, dado que se evita pasar por un nuevo proceso de estructuración y promoción para la adjudicación de una nueva empresa concesionaria. (...)"

- "5.2 El proyecto de Ley propuesto por esta Dirección General propone en su Artículo Único la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27963, a fin de eliminar la exigencia de omisión de un decreto supremo en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (en el caso de puertos regionales), para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en el Decreto Legislativo N° 1224; y permitir que la infraestructura portuaria pueda ser otorgada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privadas reguladas en el Decreto Legislativo N° 1224.

- "5.3 El proyecto de Ley propuesto, además establece en la Única Disposición Complementaria Transitoria, que dicha Ley resulte aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias -que pueden adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales-, lo que resulta necesario y concordante con el marco legal actual de promoción de la inversión privada recogida en la Ley de APP y se convierta en un mecanismo nuevo para que el Estado pueda utilizar para generar mayores eficiencias en los





*Infraestructuras portuarias ya concesionadas, a través de nuevas inversiones y equipamiento portuario.*

Asimismo, la Dirección General de Concesiones en Transportes a través del Memorandum N° 4551-2017-MTC/25, sustentado con el Informe N° 802-2017-MTC/25, emite opinión favorable al texto de la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, con la finalidad de establecer de manera expresa que en las modificaciones contractuales que se puedan realizar a la entrada en vigencia de la Ley, estas deberán observar lo dispuesto en el artículo 23 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, que regula el procedimiento para las modificaciones contractuales de APP, estableciendo que se mantiene el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento de la citada norma; así como lo dispuesto por el artículo 61 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por el Decreto Supremo 410-2015-EF y modificatorias.

**DE LA OPINIÓN DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA**

- 2.12 El TUO del Decreto Legislativo N° 1224, tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.

Las Asociaciones Público Privadas son modalidades de participación de la inversión privada, en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener Infraestructura pública y/o proveer servicios públicos bajo los mecanismos contractuales permitidos en el marco legal vigente.

- 2.13 El artículo 11 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y sus modificatorias, establece que las Asociaciones Público Privadas pueden comprender bajo su ámbito, de manera enunciativa, la infraestructura pública en general incluyendo, redes viales, redes multimodales, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, entre otros; asimismo, la Asociación Público Privada puede ejecutarse como concesión, operación y mantenimiento, gestión, y cualquier otra modalidad contractual.
- 2.14 En el sector portuario, adicionalmente a las normas de promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas (Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento), se aplica la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, que establecen el marco legal especial para la promoción de la inversión privada en Infraestructura portuario.

La LSPN, establece que el Estado fomenta, regula y supervisa las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, los cuales están orientados al fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional,





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

regional e internacional, así como al fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios, entre otros.

2.15 La propuesta de Ley tiene por objeto modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, a fin de establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del TUO Decreto Legislativo N° 1224, en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.

2.16 El numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, establece que el MTC (en caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance y ámbito nacional) y los Gobiernos Regionales (en caso de puertos regionales), deben emitir un Decreto Supremo y Ordenanza Regional respectivamente, para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en dicha Ley; la emisión de la referida norma se realiza previamente a la suscripción del contrato con el sector privado.

Al respecto, el numeral 12.1 del artículo 12 del Decreto Legislativo N° 1224, establece que el contrato desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público Privada constituye título suficiente para que el inversionista haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros, en especial el de cobrar las tarifas, peajes, pasajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, así como los beneficios adicionales expresamente convenidos en el contrato, pudiendo incluir servicios complementarios.

Asimismo, el artículo 14 del Decreto Legislativo N° 1224, dispone que las Asociaciones Público Privadas, independientemente de su clasificación y origen, se sujetan a las siguientes fases: a) Planeamiento y Programación; b) Formulación; c) Estructuración; d) Transacción; y e) Ejecución Contractual; en ninguna de las fases señaladas se dispone que el Ministerio o Gobierno Regional (como titular del proyecto a desarrollarse), según corresponda, debe emitir una norma, previamente a otorgarse la Buena pro o suscribirse el contrato con el inversionista respectivo.

En ese sentido, la propuesta de modificación del numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN, tiene por finalidad suprimir la exigencia de emitir un Decreto Supremo en el caso del MTC, y una Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales (puertos regionales), para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado en el marco de la promoción de la inversión privada; dicha exigencia o formalidad no resulta un incentivo para promocionar o fomentar la inversión privada en el sector portuario, sino por el contrario es una exigencia normativa adicional para este tipo de infraestructura; la cual no está prevista ni es exigida en el marco del Decreto Legislativo N° 1224.

Cabe señalar, que los Decretos Supremos, conforme al numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Esto es, un Decreto Supremo es una norma de naturaleza reglamentaria y de carácter general, por lo que no





sería necesaria su aprobación para el caso de autorizar la suscripción de un contrato de asociación público privada de una infraestructura portuaria. Más aún si los Contratos de Asociaciones Público Privadas constituyen el título suficiente que regulan las relaciones jurídicas entre el Estado y el inversionista para el desarrollo de un proyecto, el cual establece una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto<sup>4</sup>. El artículo 38 de la Ley N° 27887, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, señala que las Ordenanzas Regionales norman asuntos de carácter general, la organización y la administración del Gobierno Regional y reglamentan materias de su competencia.

Asimismo, el literal k) del artículo 21, establece que es atribución del Presidente Regional (Gobernador Regional)<sup>5</sup> "celebrar y suscribir, en representación del Gobierno Regional, contratos, convenios y acuerdos relacionados con la ejecución o concesión de obras, proyectos de inversión, prestación de servicios y demás acciones de desarrollo conforme a la Ley de la materia y sólo respecto de aquellos bienes, servicios y/o activos cuya titularidad corresponda al Gobierno Regional". El artículo 22 de la Ley citada, señala que "El Presidente Regional ejecuta sus actos de gobierno mediante Decretos Regionales (...)".

En ese sentido, de acuerdo a la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, para la celebración de un Contrato de Concesión, no es necesario la emisión de una Ordenanza Regional, toda vez que la suscripción del referido contrato es una atribución del Gobernador Regional en representación del Gobierno Regional.

- 2.17 Respecto al numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, establece que la infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por treinta (30) años en las modalidades de Asociación en Participación, Contratos de Arrendamiento, Contratos de Concesión, Contratos de Riesgo Compartido, Contratos de Gerencia, Contratos Societarios; y, otras modalidades establecidas en la legislación.

Al respecto, el artículo 20 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, establece que los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato y que en ningún caso excede de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial.

El citado artículo señala que los proyectos APP se otorgan hasta por un plazo máximo de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial; en el presente caso, la Ley N° 27843, como norma especial, ha establecido que la entrega en administración de una infraestructura portuaria al sector privado es hasta por treinta (30) años, como plazo máximo.

<sup>4</sup> Artículo 11 del Decreto Legislativo N° 1224

(...)

11.3 Los contratos de Asociaciones Público Privadas son de largo plazo, en los cuales debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. Asimismo, en todas las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas debe contemplarse el principio de valor por dinero, buscando la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.

<sup>5</sup> La denominación de Presidente Regional se modifica por Gobernador Regional, conforme al artículo 191 de la Constitución Política del Perú, modificado por la Ley N° 29365, Ley de reforma de los artículos 191, 194 y 203 de la Constitución Política del Perú sobre denominación y no reelección inmediata de autoridades de los gobiernos regionales y de los alcaldes.



**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones**

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Como se observa LSPN y el Decreto Legislativo N° 1224, establecen diferentes plazos máximos para otorgar la administración de una Infraestructura portuaria bajo la modalidad de Asociación Público Privada, lo que resulta contradictorio o inadecuado para la promoción de la inversión privada, toda vez que, no permite generar incentivos adecuados en materia de inversión privada para el desarrollo de proyectos portuarios.

En ese sentido, la propuesta de modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, tiene como objetivo adecuar el plazo para otorgar en concesión una Infraestructura portuaria al sector privado, en cualquiera de sus modalidades señaladas en la Ley, o lo establecido en el artículo 20 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, que establece un plazo máximo de vigencia del contrato que no exceda de sesenta (60) años. La propuesta de modificación, contempla una redacción similar al previsto en el artículo 20 del TUO citado, a fin de precisar que, la administración temporal al sector privado de una Infraestructura portuaria podrá ser otorgada por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de APP establecidas en las normas de la materia; también precisa que el plazo de vigencia se iniciará en la fecha de suscripción del respectivo contrato. Cabe precisar, que se elimina el listado de modalidades contractuales señaladas en el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley, para señalar en su reemplazo que la Infraestructura portuaria se otorga en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en la Ley de la materia (Ley de APP).

- 2.18 Asimismo, la propuesta de Ley incluye una Única Disposición Complementaria Transitoria, que establece que Ley a su entrada en vigencia será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite (por el MTC y/o Gobierno Regional), y a los contratos de concesiones portuarias vigentes a fin de que puedan adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales.

Dicha disposición resulta necesaria, toda vez que es concordante con el marco legal actual sobre promoción de la inversión privada recogida en el TUO del Decreto Legislativo N° 1224; es decir, para contar con mayores incentivos en cuanto al plazo máximo de 60 años para otorgar la concesión de una Infraestructura portuaria hacia el sector privado; asimismo, la disposición referida a la posibilidad de que los contratos de concesiones portuarias vigentes puedan adaptarse (en caso sea solicitado por alguna de las Partes) a la presente Ley sobre el plazo máximo de vigencia de la concesión, constituye un mecanismo nuevo que el Estado pueda utilizar para generar mayores eficiencias en las Infraestructuras portuarias ya concesionadas, a través de nuevas inversiones y equipos; precisando que las modificaciones contractuales se sujetan a lo dispuesto por el artículo 23 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, y el artículo 61 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y modificatorias.

- 2.19 Por otro lado, el artículo 12 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), establece que los proyectos de ley que propone el Presidente de la República, en ejercicio de su derecho a iniciativa legislativa, deben cumplir con los







requisitos y procedimientos establecidos en el Reglamento del Congreso de la República para la presentación de las iniciativas legislativas.

El Presidente de la República remite su iniciativa legislativa al Congreso con la aprobación del Consejo de Ministros.

- 2.20 En este sentido, el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, busca establecer su concordancia y coherencia con las disposiciones del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, en cuanto a las formalidades previas a la suscripción de los contratos y/o adendas, y el plazo máximo de vigencia de los contratos en materia de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.

Asimismo, en la propuesta de Ley y Exposición de Motivos se han incorporado los comentarios y las observaciones de los diversos sectores, registrados en el Sistema Informático de la Comisión de Coordinación Viceministerial.

### III. Conclusiones y Recomendación:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, esta Oficina General concluye que:

- 3.1 Es procedente el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y su Exposición de Motivos, los mismos que han sido formulados teniendo en cuenta los comentarios y las observaciones de los diversos sectores, registrados en el Sistema Informático de la Comisión de Coordinación Viceministerial.
- 3.2 Se adjunta el proyecto de Ley, Exposición de Motivos y Ayuda Memoria, debidamente visados por esta Oficina General, y debe contar con la visación de su Despacho, así como de los Directores Generales de la Dirección General de Concesiones en Transportes y de Transporte Acuático.
- 3.3 Se recomienda, atendiendo a lo indicado en el correo electrónico enviado por la Secretaría de Coordinación de la PCM con fecha 24 de noviembre de 2017, remitir el proyecto de Ley, Exposición de Motivos y Ayuda Memoria a la Secretaría General de la PCM, así como la documentación sustentatoria correspondiente y el CD que contiene la versión digital (Formato Word) de la propuesta normativa consensuada en la CCV y que coincide con la versión impresa.

Atentamente,

Efraín Castillo Castillo  
Asesor Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.

ROSARIO TORRES BENAVIDES  
Directora General  
Oficina General de Asesoría Jurídica





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes



14.4.620

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**MEMORÁNDUM N° 4219-2017-MTC/25**

**MUY URGENTE**

**A :** ROSARIO TORRES BENAVIDES  
Directora General de la Oficina General de Asesoría Jurídica

**DE :** VIRGINIA NAKAGAWA MORALES  
Directora General de Concesiones en Transportes

**ASUNTO :** Proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943

**REFERENCIA :** Informe N° 2683-2017-MTC/08

**FECHA :** Lima, 29 de agosto de 2017

Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
DIRECCIÓN GENERAL DE ASESORIA JURÍDICA  
29 AGO 2017  
RECIBIDO  
Hoy 29/08/17  
Sup. 039

Es grato dirigirme a usted, a fin de hacerle llegar mis cordiales saludos, y atender el documento de la referencia, con el cual su Despacho solicita se remita las opiniones de la Dirección General de Transportes Acuáticos (DGTA) y Autoridad Portuaria Nacional (APN), sobre el Proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 de la Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943.

Conforme a lo solicitado, le remito las opiniones de la DGTA y la APN alcanzadas a esta Dirección General, mediante Memorándum N° 035-2017-MTC/13 y OFICIO N° 747-2017-APN/GG-UAJ, respectivamente.

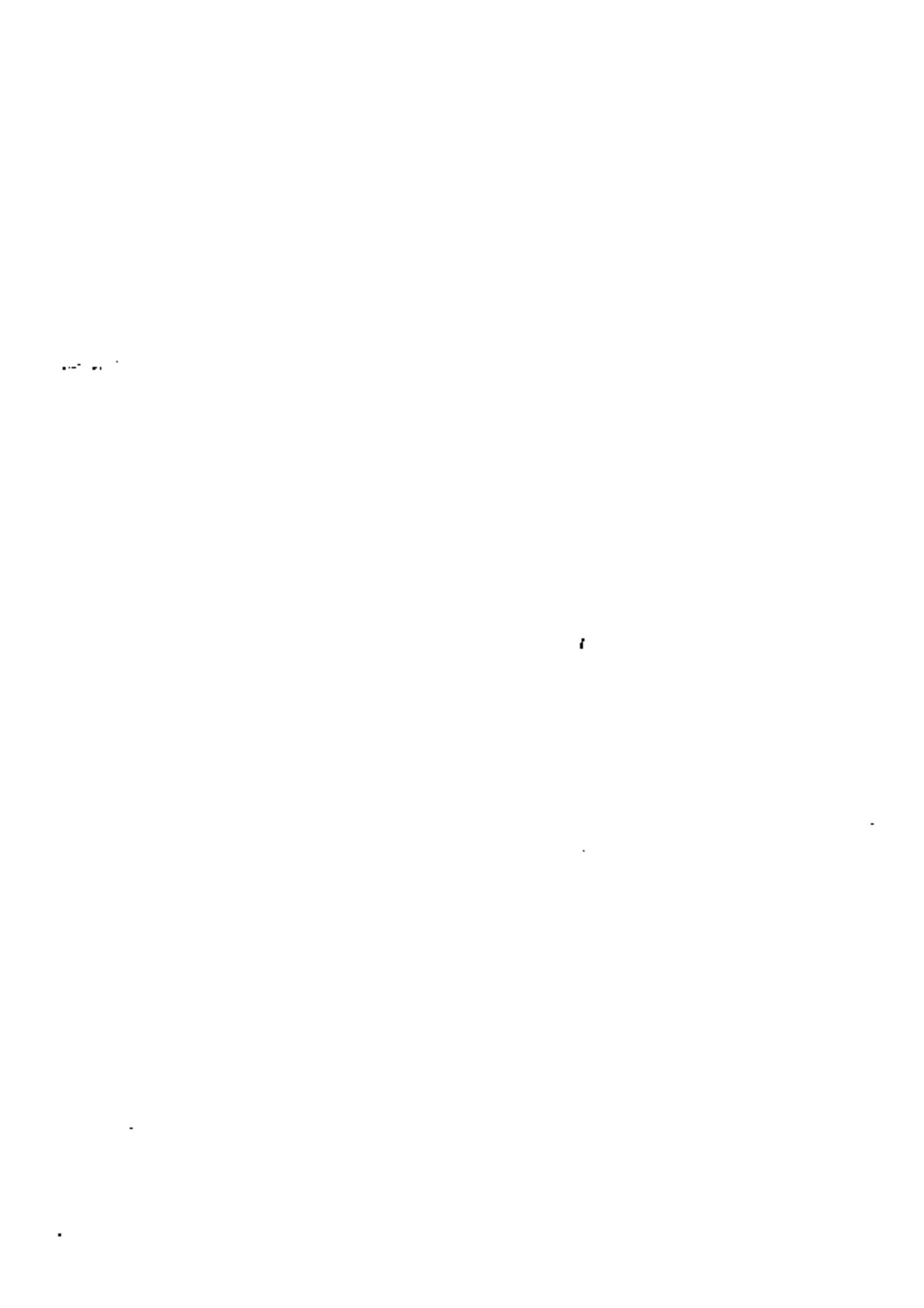
De otro lado, adjunto copia del Informe N° 0724-2017-MTC/25 de fecha 24 de agosto de 2017 elaborado por esta Dirección General que mi Despacho hace suyo, con el que se emite opinión sobre la propuesta normativa del asunto que ha sido modificada en su redacción, así como copia del Proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 de la Ley N° 27943, Exposición de Motivos y Ayuda Memoria, para continuar con su tramitación correspondiente.

Atentamente,

ROSA VIRGINIA NAKAGAWA MORALES  
Directora General de la Dirección General de Concesiones en Transportes.

C.c.: Despacho Viceministerial de Transportes







245342  
225617  
212  
52

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**MEMORÁNDUM N° 4551-2017-NYCI/25**

MTC - 1317 -  
Despacho Vice Ministerio de Transportes  
18 SET. 2017  
MESA DE PARTES  
E-245342-2017  
E-243212-2017

**A :** RAFAEL GUARDERAS RADZINSKY  
Viceministro de Transportes

**DE :** VIRGINIA NAKAGAWA MORALES  
Directora General de Concesiones en Transportes

**ASUNTO :** Proyecto de Ley que modificaría la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley N° 27843

**REFERENCIA :** a) Memorándum N° 2937-2017-MTC/02.AL.amgb  
b) Memorándum N° 389-2017-MTC/13  
c) Oficio N° 0824-2017-APN

**FECHA :** 18 de septiembre de 2017

Me dirijo a usted a fin de hacerle llegar mis cordiales saludos, y a la vez referirle el documento de la referencia a), mediante el cual su Despacho solicitó a esta Dirección General amplie el Informe N° 0724-2017-MTC/25 e incorpore las precisiones solicitadas al Proyecto de Ley que modificaría la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional.

Al respecto, elevo a su Despacho el proyecto de Ley que incorpora las precisiones solicitadas, así como el Informe N° 0802-2017-MTC/25 elaborado por esta Dirección General que mi Despacho hace suyo, para su trámite correspondiente, de considerarlo pertinente.

A su vez, adjunto al presente, los documentos de la referencia b) y c), mediante los cuales la Dirección General de Transportes Acuáticos y la Autoridad Portuaria Nacional emiten opinión favorable a la precisión efectuada al proyecto de Ley.

Muy atentamente,

ROSA VIRGINIA NAKAGAWA MORALES  
Directora General de la Dirección General de Concesiones en Transportes.

Atf. Lo Indicado.







PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

ESTADO

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**INFORME N° 0724-2017-MTC/25**

A : Virginia Nakagawa Morales  
Directora General de Concesiones en Transportes

DE : Asesoría Legal y Económica

ASUNTO : Proyecto de ley que modifica la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional

REFERENCIA : Memorandum (M) N° 001-2017-MTC/13

FECHA : Lima, 24 de agosto de 2017

Por medio de la presente, nos dirigimos a usted, con relación al asunto de la referencia, a efectos de (I) proponer un (01) Proyecto de Ley que modificaría la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional y (II) el sustento de esta propuesta normativa.

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1 Mediante documento de la referencia, la Dirección General de Transporte Acuático (en adelante, la DGTA) remitió para opinión de esta Dirección General, el proyecto normativo denominado "Ley que modifica la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional, adecuándolo al Decreto Legislativo N° 1224, del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y sus Modificaciones, a través del Decreto Legislativo N° 1251; y sus respectivas reglamentaciones".
- 1.2 Mediante Memorandum N° 0114-2017-MTC/09 de fecha 14 de julio de 2017, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (en adelante, la OGPP) emitió opinión sobre el proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27843 alcanzado por la DGTA, expresando su oposición a los términos contenidos en dicha propuesta.
- 1.3 A su vez, la DGTA tuvo a bien, poner en conocimiento de la Dirección General de Concesiones en Transportes (en adelante, la DGCT) el indicado proyecto de Ley; el cual fue revisado y, desde nuestro punto de vista, no coincidimos en los extremos contenidos en el mismo, excepto en la necesidad de otorgar a las concesiones bajo la Ley del Sistema Portuario Nacional, la opción de contar con el mismo plazo de vigencia que las concesiones bajo el marco del Decreto Legislativo N° 1224; dotando al sistema de uniformidad en el tratamiento.

**II. OBJETO**

- 2.1 El objeto del presente Informe es (I) emitir opinión sobre el proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional alcanzado por la DGTA y (II) sustentar la propuesta de Ley que realiza la DGCT, conforme a sus funciones establecidas en el literal a) del artículo 78 del Reglamento de





Organización y Funciones aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC (en adelante, el ROF del MTC).

III. ANÁLISIS

Funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes

3.1 En primer lugar, debemos señalar que el ROF del MTC definen las funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes de la siguiente manera:

*"Artículo 76.- La Dirección General de Concesiones en Transportes es un órgano de línea de ámbito nacional, encargado de seleccionar y formular los proyectos de infraestructura y servicios de transporte a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma contractual que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo, valiendo porque dichos proyectos se formulen de acuerdo con las políticas sectoriales. Asimismo, tiene a su cargo la coordinación de todas las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación."*

*"Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:*

- a) *Proponer políticas, estrategias y proyectos de normas relativas a la participación del sector privado en los proyectos de participación público privada de infraestructura y servicios de transporte.*
- b) *Proponer los proyectos a ser realizados con participación de la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte en coordinación con las dependencias y organismos competentes.*
- c) *Efectuar el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión y participación público privada suscritos por el Sector.*
- d) *Monitorear la adecuada implementación de los proyectos en coordinación con las instituciones y dependencias competentes.*
- e) *Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.*
- f) *Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.*
- g) *Proponer modificaciones que adapten los contratos ante circunstancias que afecten los fines establecidos en el diseño de los mismos.*
- h) *Emitir opinión sobre las propuestas de modificación de los contratos.*
- i) *Las demás funciones que le asigna el Viceministro de Transportes, en el ámbito de su competencia."*

3.2 Dentro de las funciones asignadas a esta Dirección General en el ROF del MTC se encuentra la función específica de proponer normas relativas a la participación del sector privado en los proyectos de participación público privada de infraestructura y servicios de transporte.

3.3 Es en este marco que el proyecto de ley –materia de este Informe– sustenta la propuesta normativa que modificaría la Ley N° 27063, en lo referido al plazo máximo de las diversas modalidades o instrumentos contractuales regulados en la misma, así como el nivel de resolutivo con el que el MTC otorga temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado.







Del marco constitucional de la inversión privada en infraestructura portuaria:

3.4 En lo referido al Estado y la infraestructura, el Artículo 68° de nuestra Constitución Política establece lo siguiente:

*"Artículo 68°. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos o infraestructura." (el subrayado es nuestro)*

3.5 De esta manera, se observa que el Estado posee un rol protagónico y principal respecto a la provisión de infraestructura, la cual no sólo es importante para la economía del país (infraestructura económica), sino a su vez sirve como una herramienta importante para el desarrollo y comunicación de los pueblos (infraestructura social). En dicha línea, se entiende que el rol estatal se centra en una orientación del desarrollo del país (estableciendo los lineamientos sectoriales a través de los Ministerios competentes<sup>1</sup>) o ejecutando proyectos de inversión, sea mediante la modalidad de "contrata" u "obra pública", o con la entrega en concesión.

3.6 Bajo dicho marco constitucional, se promulgó la Ley N° 27043, Ley del Sistema Portuario Nacional, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, el mismo que constituye el referente normativo habilitante para la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria.

3.7 Respecto a la infraestructura portuaria, la Ley N° 27043 establece que podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las siguientes modalidades:

- a) Asociación en Participación.
- b) Contratos de Arrendamiento.
- c) Contratos de Concesión.
- d) Contratos de Riesgo Compartido.
- e) Contratos de Gerencia.
- f) Contratos Societarios; y,
- g) Otras modalidades establecidas en la legislación.

3.8 Dentro de las referidas modalidades y para efectos del presente informe encontramos a la concesión, la cual es considerada como aquel acto administrativo a través del cual el Estado transfiere la gestión (ejecución, explotación, conservación, mantenimiento y/o ampliación) de cierta infraestructura dentro de un plazo determinado.

<sup>1</sup> Ejemplo de ello constituye lo dispuesto por la Ley N° 27781, Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuyo artículo 4° señala lo siguiente:

- a) Diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de Transportes y Comunicaciones.
- b) Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo... (..) Planificar, promover y administrar la provisión y prestación de servicios públicos, de acuerdo a las leyes de la materia.



3.9 Cabe indicar que la transferencia al privado no implica la cesión de propiedad de la infraestructura, sino sólo la posesión para su conservación, mantenimiento y explotación. Por lo cual, es válido afirmar que la Infraestructura concesionada sigue siendo de propiedad del Estado y, por tal, de titularidad pública. En ese sentido, corresponde hacer mención al Numeral 12.1 del Artículo 12 del Decreto Legislativo N° 1224 que dispone lo siguiente:

*"Artículo 12.- Sobre los contratos  
12.1 El contrato desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público Privada constituye título suficiente para que el inversionista haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros, en especial el de cobrar las tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, así como los beneficios adicionales expresamente convenidos en el contrato, pudiendo incluir servicios complementarios. El inversionista puede explotar el o los bienes objeto de la Asociación Público Privada por cuenta propia o por medio de terceros, quedando siempre como único responsable frente al Estado. Sin perjuicio de lo anterior, la modalidad de entrega en concesión al inversionista que retenga sobre bienes públicos no otorga un derecho real sobre los mismos."*

3.10 De otro lado, en relación a la libertad de contratación, el artículo 62° de la Constitución Política del Perú, establece la intangibilidad de los contratos suscritos, según se desprende de la siguiente redacción:

*"Artículo 62°. La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley."*

*Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente."*

3.11 Debido a la necesidad de proveer servicios o Infraestructura pública y a las limitaciones para su financiamiento por parte del Estado, la Administración Pública se ve en la imperiosa necesidad de priorizar -con criterios económicos y de eficacia- sólo la ejecución de proyectos socialmente rentables, sostenibles y concordantes con los lineamientos de política sectorial o regional y acuerdos con los planes nacionales.

**De los contratos de concesión de Infraestructura pública**

3.12 Los contratos de concesión son aquellos negocios jurídicos que tienen por objeto establecer las reglas contractuales que vinculan, de una parte, a la entidad Concedente, titular del bien materia de contrato y que es cedido temporalmente a la Sociedad Concesionaria, quien es un particular distinto al primero y que asume la posesión y explotación del bien concesionado.

3.13 Las características principales de un contrato de concesión son las siguientes:





- a. Contrato bilateral o sinalagmático. - Se entiende así porque la relación contractual requiere el acuerdo de dos partes, quienes asumen determinada participación, riesgos y la realización de ciertas prestaciones obligatorias (sinalagma genético y funcional).
- b. Es un contrato intuito personae: Las características personales del concesionario son un elemento relevante para establecer el acuerdo contractual.
- c. Presenta algunas características de un contrato de adhesión: Los particulares se apersonan a una licitación pública que pre-establece una versión final de Contrato de Concesión; sin embargo, ello no inhibe las posibilidades que tienen los privados de dirigirse al ente adjudicatario y señalar ciertas sugerencias para modificación y/o precisión de la versión final del futuro Contrato.
- d. Contrato de ejecución diferida: el sinalagma funcional se ejecuta por un tiempo determinado.
- e. Posee un plazo determinado: Todo contrato de concesión es de naturaleza temporal.

3.14 Así, el contrato de concesión materializa la entrega en concesión que realiza, para el caso en concreto, el Estado Peruano como parte del proceso de promoción a la inversión privada en infraestructura y empresas públicas. Por ello, es pertinente señalar que la concesión se encuentra comprendida como una de las formas asociativas que puede establecer el Estado con los privados; concepto definido como Asociaciones Público Privadas o APP.

3.15 Entre los principales beneficios que se logran obtener con la entrega en concesión al sector privado de cierta infraestructura de uso público, tenemos las siguientes:

- Independizar la gestión de la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras, de las decisiones políticas, evitando en casos de crisis fiscales, la utilización de los recursos para fines diferentes a la conservación.
- Disminuir la presión sobre la caja fiscal por concepto de inversiones, reduciendo la exposición a nuevo endeudamiento.
- Atraer la participación privada hacia la infraestructura de transportes, llevando modernidad a los servicios que reciben los usuarios a través de las mejoras tecnológicas.
- Integrar zonas de difícil acceso a los principales centros económicos a través del mejoramiento y ampliación de la infraestructura, permitiendo reducir costos de transporte y ampliar los mercados.
- Incentivar la creación de instrumentos financieros que generarán un mayor dinamismo en el mercado de capitales.
- Elevar los niveles de seguridad en las infraestructuras de transporte, reduciendo la probabilidad de accidentes.
- Descentralizar la asignación de los recursos generados por la recaudación.



3.16 Sobre el particular, el Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, Decreto Legislativo N° 1224 define a las APP en la forma siguiente:



PERU

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**Artículo 11.- Definición**

**11.1** Las Asociaciones Público Privadas son modalidades de participación de la inversión privada, en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública y/o proveer servicios públicos bajo los mecanismos contractuales permitidos por el marco legal vigente. Las Asociaciones Público Privadas se originan por iniciativa estatal o iniciativa privada."

- 3.17 Asimismo, el Decreto Legislativo N° 1224, clasifica a las APP en cofinanciadas y autofinanciadas. Las primeras requieren cofinanciamiento o el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tienen probabilidad significativa de demandar cofinanciamiento. Las segundas, son las que cuentan con capacidad propia de generación de ingresos, que no requieren cofinanciamiento y cumplen con las siguientes condiciones: I) Demanda mínima o nula de garantía financiera por parte del Estado, conforme lo establece el Reglamento del presente Decreto Legislativo; y II) Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento, conforme lo establece el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

**De la Infraestructura portuaria concesionada en el Perú**

- 3.18 Nuestro país desde finales de la década de los 80, viene promoviendo la inversión privada en infraestructura pública a través del modelo de concesiones, para lo cual se han emitido en las últimas dos décadas, un conjunto de normas legales que tiene como objetivo principal facilitar las condiciones y promover la inversión.
- 3.19 El marco normativo que regula todo lo referido a la inversión en infraestructura bajo la modalidad de APP se inició en el 2008 con la publicación del Decreto Legislativo N° 1012 - "Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada" y su Reglamento publicado mediante Decreto Supremo N° 148-2008-EF.
- 3.20 Adicionalmente, se promulgaron normas que facilitaron la inversión tal es el caso del Decreto de Urgencia N° 047-2008-EF que dictó disposiciones extraordinarias para facilitar las APP que prueba el Perú en el contexto de las crisis financieras y el Acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN N° 278-01-2009 que aprobó la directiva para la tramitación y evaluación de las iniciativas privadas en proyectos de inversión.
- 3.21 Seguidamente, mediante Decreto de Urgencia N° 121-2009 se priorizó la promoción de la inversión privada de diversos proyectos de APP y Concesiones de Obras Públicas de infraestructura y de servicios públicos para el año 2010.
- 3.22 En el 2012 se modificó el reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 y se promulgó la Ley N° 28951 que facultó a PROINVERSIÓN a formular proyectos de inversión público cuyo objeto sea la provisión de infraestructura pública y la prestación de servicios públicos prioritarios con la finalidad de desarrollar APP; un año después la referida ley fue reglamentada mediante Decreto Supremo N° 005-2013-EF. Luego, la Presidencia de Consejo de Ministros mediante Decreto



Supremo N° 054-2013-PCM aprobó disposiciones especiales para la ejecución de procedimientos administrativos en las APP.

- 3.23 Posteriormente, en el año 2014 se aprobó un nuevo reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 (Decreto supremo N° 217-2014-EF) y a través de Decreto Supremo N° 376-2014-EF se modificó parcialmente el referido decreto legislativo, para finalmente promulgar el Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y que a la fecha se encuentran vigente.
- 3.24 Al respecto, las modalidades de APP según el Decreto Legislativo N° 1224, incluyen los contratos en los que se propicia la participación activa del sector privado y se le transfieren riesgos; además en los que la titularidad de la infraestructura pública, según sea el caso, se mantiene, revierte o transfiere al Estado, entre los que se encuentran, concesión, operación y mantenimiento, gestión, y cualquier otra modalidad contractual.
- 3.25 En el sector portuario, adicionalmente a las normas de APP antes señaladas, se aplica la Ley N° 27943 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, los cuales constituyen el referente normativo habilitante para la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria. Cabe resaltar que la referida norma se promulgó a partir de la necesidad de contar con un marco legal aplicable exclusivamente al sector portuario, luego de la primera concesión de una infraestructura portuaria con el Terminal Portuario de Matarani en el año 1999 a la empresa Terminal Internacional de Sur S.A.
- 3.26 En el Perú, se han entregado en concesión al sector privado hasta la fecha, 7 terminales portuarias (6 autofinanciados y 1 cofinanciado) y a la fecha existen varias iniciativas privadas portuarias en evaluación, las cuales tienen como interés y objetivo principal ampliar la infraestructura y equipamiento portuario de nuestro país, para reducir así la brecha en infraestructura de transporte, mejorar la competitividad de nuestros puertos a nivel regional, incrementar el comercio internacional y mejorar la economía nacional.
- 3.27 Respecto a las iniciativas privadas de infraestructura portuaria que se encuentran en etapa de evaluación y han sido declaradas de interés por el Estado a la fecha, podemos mencionar las siguientes:



- Terminal Internacional de Contenedores – Chimbote, admitida a trámite por la APN y con comunicación de relevancia para el MTC.
- Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona, admitida a trámite por la APN y en evaluación sobre la relevancia para el MTC.
- Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, declarada de interés en agosto del 2017 y en publicación para que otros interesados puedan comunicar su interés en el proyecto.

3.28 Entre los siete (07) puertos que se encuentran concesionados en el país, se incluye a la primera y única iniciativa privada de infraestructura en transporte que



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

concluyó con la suscripción del Contrato de Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao en el año 2011.

3.28 En el Perú las concesiones portuarias han sido el modelo mayormente utilizado para promover inversiones del sector privado en materia de Infraestructura y equipamiento que requieren nuestros terminales portuarios de uso público, para lo cual se han venido evaluando y haciendo las proyecciones requeridas en documentos técnicos como el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), Planes Maestros, etc.

3.30 Como sabemos, el PNDP planifica y proyecta las necesidades de inversión para los puertos peruanos, a fin de contar con puertos con capacidad de ofrecer condiciones adecuadas para así competir en igualdad de condiciones con otros puertos de la región y además se constituyan como alternativa para las empresas navieras y dueños de la carga. En el cuadro siguiente se detallan las concesiones portuarias existentes y sus principales características (nombre, ubicación, fecha, plazo y modalidad).

CONCESIONES PORTUARIAS				
1	Terminal Portuario de Matucani	Arequipa	17/06/1999	30 años / Autofinanciada
2	Nuevo Terminal de Contenedores en el TP del Callao - Zona Sur	Callao	24/07/2006	30 años / Autofinanciada
3	Terminal Portuario de Pisco	Pisco	31/03/2009	30 años / Autofinanciada
4	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el TP del Callao	Callao	28/01/2011	20 años / Autofinanciada
5	Terminal Norte Multipropósito en el TP del Callao	Callao	11/05/2011	30 años / Autofinanciada
6	Nuevo Terminal Portuario de Yuzmaguay - Nueva Reforma	Loreto	31/05/2011	30 años / Co-financiada
7	Terminal Portuario General San Martín - Pisco	Ica	14/07/2014	30 años / Autofinanciada

3.31 Del cuadro expuesto, se advierte que seis de las siete concesiones portuarias en el país tienen un plazo de 30 años como un común denominador, con excepción del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales que tiene un plazo de 20 años.

3.32 Cabe señalar, que en el caso de la APP, entre las principales características tenemos que son contratos de largo plazo y que su duración está vinculada con sus fases o etapas de ejecución, compromisos de inversión, tipo de carga que atiende, etc.

3.33 El plazo de vigencia en un contrato de concesión constituye uno de los aspectos más importantes no sólo para el inversionista sino para el Estado, ya que por un lado, permitirá el retorno de las inversiones a través del cobro de las tarifas, así como garantizará que se cuente con una infraestructura adecuada para atender la demanda existente y futura. Por ello, el plazo de una concesión es una variable



Importante que pueda garantizar o viabilizar mayores inversiones en infraestructura y/o equipamiento portuario, ya sea a solicitud del inversionista o en algunos casos del Estado.

- 3.34 Por otro lado, corresponde señalar que la experiencia internacional y la literatura económica especializada, demuestran que los fracasos en las concesiones y la renegociación de los contratos, frecuentemente ocurren cuando no se da la importancia al potencial del mercado. Usualmente, los contratos de concesión contienen requerimientos de inversión que exceden la posibilidad de lo que el mercado espera para que los inversores puedan rentabilizar y recuperar sus inversiones.
- 3.35 Al respecto, algunos autores sugieren que los Estados deberían considerar la misma racionalidad de los inversores privados en sus decisiones de inversión cuando estos dimensionan sus gastos para proveer servicios a un cliente; es decir, gastar el monto mínimo posible en las inversiones necesarias para prestar el servicio adecuadamente, ya que si se excede los requerimientos de inversión que requiere el cliente, esto redundará en precios de servicios más altos para poder recuperar las inversiones.
- 3.36 Por otro lado, es de especial relevancia señalar que en una situación en la cual el regulador fija precios máximos o establece regulaciones tarifarias respecto a los servicios portuarios, el proceso de determinación de estos precios también tiene el requerimiento que se reconozca un adecuado retorno de inversiones, a pesar que el Estado haya sobre estimado las inversiones. Esto implica que la estrategia de inversiones que se haga debe facilitar que el operador tome decisiones, como por ejemplo, el cronograma de inversiones.
- 3.37 Las inversiones destinados a incrementar la capacidad de la infraestructura y equipamiento portuario a nivel internacional -y en nuestro país sucede igual-, buscan por su naturaleza económica, atender demandas de servicios portuarios de largo plazo, para lo cual necesitan estructurar un horizonte de financiamiento también de largo plazo, que permita la recuperación de la inversión a una rentabilidad razonable para el privado o incentiven del mismo modo, a mejorar la calidad de los servicios portuarios que se prestarán, a través por ejemplo, de nuevas tecnologías; a su vez, estas inversiones constituyen activos de una vida económica muy prolongada.

Proyecto de norma propuesto por la DGTA



3.38 Como se mencionó en el numeral 1.1 del presente informe, la DGTA remitió a la DGCT un proyecto de Ley que propone modificar la Ley N° 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional, en los términos que se detallan más adelante.



3.39 La DGTA señala que en el marco de sus facultades establecidas en el ROF del MTC, "como es participar en la formulación, seguimiento y evaluación de planes de desarrollo del Sector, en materia de transporte acuático, infraestructura portuaria e hidroviás, entre otras", propone el proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943.





3.40 Al respecto, como cuestión previa es necesario indicar que, entre las funciones de la DGTA señaladas en los Artículos 52° al 56° del ROF del MTC, no se encuentra de manera expresa la facultad de proponer proyectos de normas relativas a la participación del sector privado en los proyectos de participación público privada de infraestructura y servicios de transporte.

3.41 En cuanto al proyecto de Ley alcanzado, el mismo consta de ocho (8) Artículos, una (1) Disposición Transitoria y dos (2) Disposiciones complementarias finales, los cuales están redactados en los términos siguientes:

- El Artículo 1 menciona que los contratos de concesión portuarios podrán renegotiarse hasta por un plazo máximo de 60 años, contados desde la fecha de adjudicación de los mismos, dependiendo su naturaleza, las nuevas inversiones pactadas entre el Estado y el Inversionista privado.
- El Artículo 2 establece que la mencionada renegociación para la ampliación del plazo de la concesión debe asegurar el valor por dinero establecido en el contrato original, mantener una adecuada distribución de riesgos entre Estado e Inversionista privado, preservar el equilibrio económico-financiero, lograr mayor competencia interportuaria en el país y a nivel regional, permitiendo ganancias de competitividad y garantizando la prestación de los servicios portuarios de calidad preestablecidos dentro del contrato de concesión.
- El Artículo 3 contiene una redacción que se refiere a renegociación de concesiones cofinanciadas, diseño del contrato, concurso público y buena pro, expresión de interés de terceros, impedimento para que las concesiones portuarias autofinanciadas puedan convertirse en cofinanciadas o recibir alguna garantía financiera del Estado.
- El Artículo 4 menciona que al finalizar el plazo de las concesiones cofinanciadas, el Estado promoverá la participación de Inversionistas terceros interesados, a través de un nuevo proceso de concesión, pudiendo participar el actual operador portuario. Del mismo modo, que el cofinanciamiento podrá mantenerse únicamente por operación y mantenimiento al ser declarado de necesidad y alto interés público.
- El Artículo 5 establece que las renegociaciones de los contratos de concesión vigentes debe incluir el establecimiento de una cláusula anticorrupción.
- El Artículo 6 refiere que la renegociación de los contratos de concesión vigentes debe excluir la posibilidad de firmas de adendas de bancabilidad.
- El Artículo 7 menciona que previa a la extensión del contrato de concesión, sin excepción y bajo responsabilidad, debe contarse con las opiniones de los organismos señalados en el artículo 16 del Decreto Legislativo N° 1224.
- El Artículo 8 propone que el inicio del plazo de renegociación del contrato de concesión será al menos cinco años antes de la finalización del periodo de duración del mismo, para asegurar continuidad de la prestación de los servicios portuarios con estándares de calidad, mayor competencia y número de postores en el proceso de renegociación y entrega de la buena pro. De igual modo, se menciona que el plazo de duración de la renegociación del contrato de concesión dependerá de la naturaleza y características de la concesión inicial, el mismo que será establecido en el Reglamento.





- La Única Disposición Transitoria establecida que, el Concedente queda facultado para elegir un administrador temporal de la concesión portuaria, de cumplirse el plazo de la concesión y no haber culminado con la fase de renegociación. Asimismo, que no se entenderá como silencio administrativo positivo la dilación de la fase de renegociación y que la elección de un administrador temporal estará a cargo de un comité especial conformado por representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Autoridad Portuaria Nacional, Ministerio de Economía y Finanzas y Proinversión.
- La Primera Disposición Complementaria Final, establece que durante la fase de renegociación, el Concesionario está obligado a entregar toda la información a la entidad estatal encargada de la renegociación del contrato de concesión.
- La Segunda Disposición Complementaria Final, se refiere a que el Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley, en un plazo de sesenta (60) días calendario, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

3.42 Lo primero que debemos expresar, es que la fórmula legal del proyecto normativo es una Ley que plantea la modificación de la Ley 27943; sin embargo en sus artículos y disposiciones no se propone la modificación de ningún artículo específico de dicha norma.

3.43 El proyecto normativo alcanzado por la DGTA se refiere a distintos aspectos que ya están regulados en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento, por lo que, desde nuestro punto de vista, no resulta necesario la tramitación de dicha norma que generaría una doble regulación que impactaría negativamente en la promoción de la inversión privada de infraestructura portuaria.

3.44 De otro lado, sobre el proyecto de Ley alcanzado por la DGTA, la OGPP mediante Memorándum N° 114-2017-MTC/09 remitió a la DGTA el Informe N° 088-2017-MTC/09.02, con el que emite opinión no favorable.

#### Proyecto de norma propuesto por la APN

3.45 Con Oficio N° 897-2018-APN/IGG/UAJ de fecha 15 de noviembre de 2018, la APN remitió un Proyecto de Decreto Legislativo que modifica las numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

3.46 Con Memorándum N° 5877-2018-MTC/25 de fecha 15 de noviembre de 2018, la DGOT remite el Informe N° 1105-2018-MTC/25, con el que se emite opinión favorable al referido proyecto.

3.47 Con Informe N° 016-2018-MTC/13 DE FECHA 07 de diciembre de 2018, la Dirección General de Transporte Acuático emite opinión favorable respecto al Proyecto de Decreto Legislativo alcanzado por la APN.

3.48 Con Informe N° 3238-2018-MTC/08 de fecha 14 de diciembre de 2018, la Oficina General de Asesoría Jurídica emitió opinión, sobre el proyecto.





"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

3.49 En cuanto al referido proyecto, se trata de uno bajo la fórmula legal de un Decreto Legislativo, el mismo que fue presentado en el marco de la delegación de facultades para legislar otorgado mediante Ley N° 30508 y que propone similares modificaciones a la Ley N° 27943.

3.50 Sin perjuicio de lo expresado en el numeral anterior, esta Dirección General considera adecuado efectuar algunas precisiones a la redacción de dicha propuesta normativa, a fin que guarde coherencia con el marco legal vigente referido a promoción de inversión privada bajo la modalidad de APP.

**Proyecto de norma propuesto por la DGCT**

3.51 El Proyecto propuesto se realiza bajo la fórmula legal de una Ley, el cual contiene un solo artículo que modifica los numerales 10.2 y 10.3 de la Ley N° 27943 y una Disposición Complementaria Transitoria, en los términos que se indican en los numerales siguientes.

3.52 El proyecto normativo propuesto se plantea con la siguiente redacción y contenido:

**Artículo Único.-** Modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

Modifícase los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, los cuales quedan redactados según los textos siguientes:

**Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria**

(...)

10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y el fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance y ámbito nacional y los Gobiernos Regionales, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia, sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado."

10.3 La infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato.

**DISPOSICION COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**





**ÚNICA.-** Aplicación de la presente ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias.

Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas".

3.53 El proyecto de Ley plantea en su artículo único las modificaciones siguientes:

- i) Del numeral 10.2, referido a que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance y ámbito nacional y los Gobiernos Regionales, para el caso de puertos regionales, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia; y
- ii) Del numeral 10.3, referida a que la infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato.

3.54 El actual numeral 10.2 de La Ley N° 27843 dispone que, el otorgamiento temporal de administración de una infraestructura al sector privado que realiza el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobiernos Regionales -para el caso de puertos regionales al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual señalado en la Ley N° 27843, se realiza a través de la emisión de un Decreto Supremo y una Ordenanza Regional, respectivamente.

3.55 Durante la ejecución contractual de las concesiones portuarias, cuya administración está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la exigencia de la emisión de un Decreto Supremo para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado, resulta también aplicable y exigible a las modificaciones contractuales respectivas, lo que supone la tramitación de este nivel de resolutive de carácter general -que reglamenta una norma con rango de ley o regula la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional-, como requisito previo a la suscripción del respectivo contrato de concesión y al acuerdo de modificación contractual, para que puedan surtir efecto legal entre las Partes.

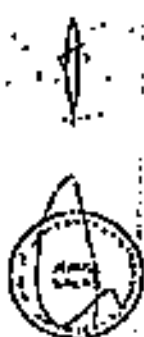


3.56 Para el otorgamiento de concesiones que realiza el MTC relacionadas con obras de infraestructura de transporte de uso público -líneas viales, aeroportuarias y ferroviarias-, la norma vigente sobre Asociaciones Público Privadas (Decreto Legislativo N° 1224) no considera -a diferencia de los contratos de concesión de infraestructura portuaria según la Ley N° 27843- la emisión de un Decreto Supremo previo a suscribirse los respectivos contratos de concesión.



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

- 3.57 En el caso del otorgamiento de concesión de infraestructuras distintas a las portuarias, basta que los contratos de concesión sean aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN y suscritos por las Partes para que puedan surtir efecto legal (título habilitante), por lo que resulta un requisito adicional al marco legal vigente sobre APP y por ello excesivo en el caso de concesiones portuarias, tomando en cuenta que basta con la aprobación que hace el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, para que se pueda adjudicar un proyecto y suscribirse el respectivo contrato de concesión.
- 3.58 Como señala el Artículo 11 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, Ley N° 29158, el Decreto Supremo es una norma de carácter general que reglamenta una norma con rango de ley o regula la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional y puede requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley, además es rubricado por el Presidente de la República y refrendado por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia corresponde.
- 3.59 La misma Ley N° 29158 en su Artículo 23 establece que, para el ejercicio de las competencias exclusivas, corresponde a los Ministerios, entre otras funciones, otorgar y reconocer derechos a través de autorizaciones, permisos, licencias y concesiones, de acuerdo a las normas de la materia.
- 3.60 Como se ha mencionado, la emisión de un Decreto Supremo o una Ordenanza Regional para otorgar temporalmente de administración de este tipo de infraestructura, no resulta coherente ni concordante con la política de promoción de la inversión privada que impulsa desde la década de los 90 nuestro país, generando una incoherencia en el marco normativo y un desincentivo a la inversión privada.
- 3.61 Con la entrada en vigencia de la Ley N° 27943 y su Reglamento, se han suscrito cinco (5) adendas a los contratos de concesión de puertos, las cuales han tenido distintos objetivos, entre ellas, rectificar áreas, ampliación de área acuática o modificación de un honorario fiduciario y el MTC viene evaluando actualmente tres (3) solicitudes de modificación contractual, las cuales han requerido y requerirán la tramitación de Decretos Supremos para que puedan ser suscritas y surtir efecto legal entre las Partes, lo que supone un trabajo no sólo a nivel sectorial, sino del ejecutivo y hasta la del propio Presidente de la República, lo que a todas luces resulta excesivo pues no facilita ni agiliza el proceso de promoción de inversiones.
- 3.62 Asimismo, la referida exigencia de un Decreto Supremo establece un procedimiento en donde no sólo participan las entidades señaladas en la Ley, sino que exigen la participación de la máxima autoridad del Estado (Presidente de la República), tanto en la suscripción como modificación del contrato de concesión, lo que no coincide con las normas expedidas por el Ejecutivo que buscan eliminar requisitos en trámites y procedimientos, agilizar y promover las inversiones en infraestructura, con la finalidad de mejorar la competitividad de nuestro país.
- 3.63 Sobre el plazo máximo del otorgamiento al sector privado de administración de una infraestructura conforme a la Ley N° 27943, la misma contiene una disposición que no guarda coherencia ni armonía con lo establecido en el Decreto Legislativo





PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

N° 1224, toda vez que esta última norma establece que, los proyectos —entre ellos el contrato de concesión— se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato y que en ningún caso deberá exceder los sesenta años, salvo plazos menores establecidos en norma especial.

- 3.64 El referido Decreto Legislativo N° 1224 señala que cualquier contrato de APP podrá ser otorgado con un plazo máximo de vigencia de 60 años, periodo que incluye las ampliaciones o renovaciones respectivas. Ahora bien, cualquier contrato de APP, indistintamente de la modalidad contractual, no podrá superar el mencionado plazo de concesión. No obstante, la Ley N° 27843 dispone un plazo máximo de 30 años para otorgar temporalmente al sector privado la administración de una infraestructura.
- 3.65 Dicho esto, debemos advertir que en nuestro régimen legal no deben existir normas que resulten contradictorias entre sí (norma general y norma especial), toda vez que, dicha situación impacta negativamente en la promoción de la inversión privada realiza el Estado a través de los procesos de promoción de inversión privada correspondientes y de evaluación de iniciativas privadas; así como en la tramitación de las modificaciones contractuales respectivas.
- 3.66 Cabe señalar que el plazo de vigencia contractual inicia con la fecha de suscripción del contrato de APP, quedando prohibida la redacción de cláusulas que dispongan lo contrario. Por ejemplo, un contrato no podría establecer que el plazo contractual inicia, una vez se cumplan determinados requisitos y/o culminadas la etapa "x" del proyecto, debido a que no es posible sujetar un plazo a hechos o condiciones futuras y con fechas inciertas como es el caso de los proyectos de APP, en el que no se conoce la fecha de inicio y término de las etapas de construcción y operación.
- 3.67 Asimismo, tal como se señaló líneas arriba, el plazo de vigencia en un contrato de concesión constituye uno de los aspectos más importantes no sólo para el inversionista sino para el Estado, debido a que los proyectos de APP en general se estructuran y adjudican bajo determinadas condiciones económica, financieras, técnicas y legales, que podrían ser distintas a la culminación del plazo de vigencia.
- 3.68 En tal sentido, y en caso sea necesario una renovación y ampliación de plazo del contrato, estas deben ser evaluadas considerando las condiciones materiales, tecnológicas y económicas para llevar cabo y continuar con la prestación de los servicios, a efectos determinar si resulta adecuado y conveniente al Estado otorgar un plazo adicional, o someter el proyecto a un nuevo concurso. La ampliación o renovación de plazo, de acuerdo a la normativa aplicable, debe formalizarse mediante una adenda al contrato de APP.
- 3.69 Por lo tanto, teniendo en cuenta las funciones asignadas a esta Dirección General, esto es, participar en los procesos de promoción de inversión privada para la entrega en concesión de proyectos de infraestructura de transporte de uso público y tramitar las modificaciones contractuales, considera adecuado contar con mecanismos y procedimientos mucho más ágiles que los actuales, por lo que reemplazar un Decreto Supremo por una Resolución Ministerial para aprobar un contrato y su modificación, contribuya con dicho objetivo, tomando en





Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

consideración el trámite que se sigue para cada uno de los resolutiveos antes mencionados es bastante significativo.

- 3.70 Asimismo, un régimen legal coherente sobre el plazo de vigencia de las concesiones de infraestructura de transporte de uso público en general, permitirá mejorar la administración contractual a cargo del MTC, las condiciones para las inversiones en infraestructura y equipamiento portuario, la posición del MTC frente a futuras modificaciones contractuales, entre otros.
- 3.71 La propuesta incluye además, una Disposición Complementaria Transitoria, referida a que dicha Ley resulta aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias que pueden adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales.
- 3.72 La referida disposición sobre la aplicación de la Ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite, resulta necesaria y concordante con el marco legal actual de promoción de la inversión privada recogido en la Ley de APP; es decir, para que se cuente con mayores incentivos hacia el sector privado.
- 3.73 Del mismo modo, la disposición referida a posibilidad que los contratos vigentes de concesiones portuarias puedan adaptarse -de ser eventualmente solicitado por alguna de las Partes- al marco legal propuesto sobre el plazo máximo de vigencia de la concesión, constituye un mecanismo nuevo para que el Estado pueda utilizar para generar mayores eficiencias en las infraestructuras portuarias ya concesionadas, a través de nuevas inversiones y equipos.
- 3.74 Por lo expuesto, resulta necesaria la tramitación de una norma que armonice el marco legal existente en el sector portuario, además de establecer un plazo mayor para los contratos de concesión portuarias que permitirá a los actuales y futuros inversionistas, tener mejores incentivos para proponer mayores inversiones, en el caso de la modificación del nivel resolutivo del MTC para los referidos contratos, permitirá al Estado contar con un procedimiento más rápido y eficaz para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado, y ello también trascenderá en beneficio de los usuarios de los puertos y del comercio internacional.

#### Proyecto de Ley desde la perspectiva económica

- 3.75 La normativa vigente establece un trato discriminatorio para la actividad portuaria, en la medida que no es posible plantear contratos de concesión por un plazo mayor a los 30 años. Asimismo, tampoco es factible considerar extensiones a los plazos otorgados que superen el número de años antes señalado.
- 3.76 Esta situación origina una importante limitación para la planificación y desarrollo portuaria, en el sentido de no poder considerar proyectos que requieren un ciclo de vida mayor para su viabilidad. Asimismo, no es factible renovar o extender las concesiones otorgadas, aun cuando el operador ha cumplido eficientemente con la gestión del proyecto y se negocia condiciones favorables para el Estado y la Sociedad.





3.77 En ese sentido, en los párrafos siguientes se sustentará la conveniencia de la fórmula legal propuesta, la misma que pretende contar con la posibilidad de otorgar concesiones hasta por un plazo máximo de sesenta (60) años, en línea con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1224, y tener la opción a realizar extensiones o renovaciones en el plazo de la concesión de aquellos contratos vigentes.

**UN MAYOR PLAZO DE LA CONCESIÓN**

3.78 Debe considerarse que como parte del proceso de estructuración y promoción del proyecto, el factor principal para el éxito del mismo es poder ofertar mejores niveles de rentabilidad y riesgo que incentiven la participación de un mayor número de competidores, lo que contribuye a su vez en condiciones más beneficiosas para los usuarios (por menores tarifas) o un menor gasto de recursos del Estado (por menor cofinanciamiento).

3.79 Desde el punto de vista económico-financiero, debe tenerse presente que el plazo por el cual se otorga una concesión se determinan a partir de la conjunción de las siguientes variables:

- **Inversión comprometida:** determinada en función de las obligaciones financieras asumidas por los concesionarios para la construcción/rehabilitación/modernización de las infraestructuras. En la medida que el proyecto comprometa mayores recursos, la empresa concesionaria requerirá un mayor plazo para amortizar y rentabilizar sus inversiones.
- **Gastos de operación:** en la medida que el proyecto requiera el compromiso de mayores gastos de operación y mantenimiento, los márgenes de rentabilidad serán menor; es por ello que se requerirá un mayor horizonte para rentabilizar las inversiones realizadas.
- **Ingresos:** los mismos que se encuentran en función de los flujos de demanda y tarifas (o precios) establecidas. En la medida que se trate de proyectos con una alta demanda, la posibilidad de rentabilizar las inversiones en un plazo menor son mayores. Visto de manera inversa, proyectos con relativa baja demanda requerirán de plazos mayores para obtener una adecuada rentabilidad que lo haga atractivo para el sector privado.
- **Plazos:** en proyectos de APP bajo el esquema de plazos variables, la duración de la concesión dependerá del nivel de rentabilidad meta acordada con el Concesionario. En la medida que las condiciones económicas sea mejores, la caducidad se dará anticipadamente. Bajo condiciones adversas, se tomará mayor plazo al Concesionario alcanzar la rentabilidad acordada.  
En proyectos con un esquema de plazo fijo, donde el compromiso de inversión se encuentra determinado, el número de años establecido será tal que, bajo los supuestos asumidos, permitirían obtener una rentabilidad atractiva que incentive la participación del mayor número de postores.







- 3.80 Por lo expuesto, en los párrafos siguientes se desarrollará las conveniencias de tener la opción de considerar plazos mayores a los 30 años en los contratos de concesión y la posibilidad de renovarlos.

#### Mayores Inversiones

- 3.81 Como se detalló previamente, los niveles de inversión son un condicionante importante a la hora de establecer el plazo de un proyecto de concesión. Sobre la presente cuestión, Guasch<sup>2</sup> señala lo siguiente:

*La combinación de activos de larga vida útil y un alto grado de especificidad tiene consecuencias de particular importancia para el plazo de vigencia del contrato de concesión.*

- 3.82 En línea con lo señalado, debe tenerse en cuenta que la actividad portuaria se caracteriza por emplear inversiones altamente especializadas, tanto en infraestructura como equipamiento. Asimismo, estas inversiones cuentan la particularidad de ser costos hundidos, dado que, por ejemplo, un muelle de carga no puede ser dedicado a actividades distintas o trasladado fuera del proyecto. En cuanto al equipamiento, si bien existe bienes menores que puedan ser trasladados o empleados en fines alternativos (montacargas, reach stacker, etc.) las mayores inversiones se destinan a equipos denominados superinfraestructuras (grúas pórtico de muelle) o grúas pórtico de patio sobre rieles, los cuales no pueden ser removidos sin causar daños a la concesión.

- 3.83 Por otro lado, como se comentó líneas arriba, considerando tarifas o precios de mercado competitivos, un mayor plazo de la concesión permite al Estado comprometer a la empresa concesionaria en la implementación de mayores inversiones, lo que contribuye a la modernización y ampliación de la capacidad del proyecto, tomando en cuenta las necesidades del mercado.

- 3.84 Como muestra de lo señalado destaca el caso de la concesión de la Terminal Portuaria del Puerto de Posorja, cuyo contrato se firmó el 8 de junio de 2018 entre el gobierno del Ecuador, a través de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, y la Compañía DPWORLD POSORJA S.A.

- 3.85 Dicho contrato considera los siguientes componentes principales<sup>3</sup>:

- Desarrollo, construcción, mantenimiento de instalaciones
- Dragado, construcción y mantenimiento de un canal de navegación de acceso hasta Posorja.
- Carretera que une playas y Posorja vía El Morro (22 Km)
- Operación del servicio público del puerto de aguas profundas de Posorja

- 3.86 La inversión estimada asciende a USD 1 200 millones, a ejecutarse en dos fases según detallo siguiente:

<sup>2</sup> J. L. Guasch. (2004). Concesiones en Infraestructura. Cómo hacerlo bien. Washington: Banco Mundial.

<sup>3</sup> <http://www.aop.gov.ec/tem/CONTRATOS/2006/20GESTION/3/3337/2006LEGADAM20-16200PW.pdf>





Características del Proyecto		Ubicación	
Nombre	Proyecto de Puerto de Posorja	Departamento	El Oro
Objetivo	Mejorar la infraestructura portuaria y aumentar la capacidad de carga	Provincia	El Carmen
Beneficiarios	Exportadores e importadores de mercancías	Ciudad	Posorja
Estado	En ejecución	Distrito	Posorja
Fecha de inicio	2018	Coordenadas	01° 30' S, 79° 30' W
Fecha de fin	2023	Altitud	100 m.s.n.m.
Superficie	100 hectáreas	Temperatura	25°C
Costo	10 millones de dólares	Humedad	80%
Financiamiento	Presupuesto nacional	Viento	10 km/h
Responsable	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Sismicidad	Baja

## LA UBICACIÓN DEL PUERTO DE POSORJA



- Operador: DP World
  - Operador de DP World
  - Inversión total (USD millones) (50 años de concesión)
  - Inversión inicial (primera fase)
  - Construcción de la vía a Playas
  - Generación de empleo 10 000 personas
  - Extensión 128 hectáreas
  - Movimiento contenedores 2 000 000/año
- FUENTE: COMISIÓN ASesoradora

Fuente:

<http://www.comercio.com/actualidad/posorja-diegado-cuervo-quiere-el-dominio.html>

<https://elproductor.com/2018/01/25/operador-la-compañía-ortuaria-se-viene-fuerza-con-posorja/>

3.87 Con la finalidad lograr la viabilidad o interés por el proyecto, la Autoridad Portuaria de Guayaquil consideró otorgar la concesión por un plazo de 50 años, dado los volúmenes de carga estimados.

### Tarifas más competitivas

3.88 Considerar plazos prolongados de concesión permite contar con un horizonte mayor para la amortización de las inversiones realizadas. En este sentido, en la medida que se considere otorgar un mayor plazo de la concesión, esto permitiría estructurar el proyecto con tarifas más competitivas.

3.89 Asimismo, en la medida que es más atractivo el proyecto, se incentiva un mayor número de postores que compitan por la adjudicación. En este caso, como resultado de la subasta (competencia por el mercado) se selecciona al operador que ofrezca cobrar las menores tarifas a los usuarios.

3.90 En el mundo portuario, si bien los costos portuarios dentro de la cadena integral de suministro para la comercialización de bienes representa aproximadamente el 10 %, toda reducción en los costos del comercio repercute en un incremento de la competitividad de la economía en su conjunto.

### Menores uso de recursos públicos

3.91 Bajo el escenario de proyectos portuarios cofinanciados, considerar un mayor plazo de la concesión incentiva al concesionario a incrementar los esfuerzos comerciales para aumentar el volumen de carga movilizada.

3.92 Si bien es el Estado quien asume el riesgo de los ingresos, extender el plazo de la concesión permite a la empresa concesionaria evaluar escenarios en el cual, a través de las tarifas de promoción adecuadas y la mejora en las condiciones económicas, la operación del proyecto se autofinancie y se vuelva rentable





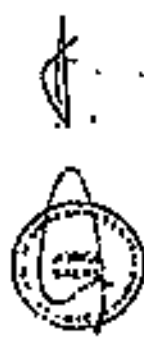
únicamente mediante la prestación de sus servicios, no requiriendo el compromiso de recursos públicos adicionales.

**Ventajas adicionales**

3.93 Contar con mayores plazos de la concesión permite a la empresa concesionaria generar mayores eficiencias por economías de escala. Asimismo, permite la introducción de mayores innovaciones al proyecto.

3.94 Por otro lado, con la finalidad de reflejar que la posibilidad de establecer plazos mayores de la concesión por encima de los treinta (30) años, forma parte de las buenas prácticas en materia de APP portuarias, el cuadro siguiente presenta algunos ejemplos de proyectos concesionados en Colombia, en los cuales se consideró plazos por encima del límite impuesto para el caso peruano.

... ..





**PERÚ**  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"



OBJETO	CONTRATISTA	CONTRATO	FECHA SUSCRIPCIÓN	MUNICIPIO	TIPO DE CARGA	ESTADO	FECHA ACTA INICIO	AÑO TERMINACIÓN CONTRATO	TIPO DE PERMISO	AÑO DE INICIO	PLAZO
<p>Ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias, a aquellas o estas, descritos, en la Clausula Segunda del presente contrato, a cambio de la correcta prestación económica de que trata la Clausula Decima Primera de este contrato, a favor de la Nación y del Municipio de Santa Marta; el puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga</p>	<p>Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.</p>	<p>No.009 del 24 de junio de 1993</p>	<p>Jueves, 24 Junio 1993</p>	<p>Santa Marta Magdalena</p>	<p>Grúneas, contenedores, carga general y carbón.</p>	<p>Gestión contractual - Operación y mantenimiento</p>	<p>Jueves, 24 Junio 1993</p>	<p>2003</p>	<p>Contrato de Concesión</p>	<p>1993</p>	<p>40</p>
<p>LA SUPERINTENDENCIA en virtud del presente contrato, otorga a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., una concesión portuaria en los siguientes términos: a) Se otorga a el CONCESIONARIO el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o</p>	<p>Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.</p>	<p>No.009 del 21 de febrero de 1994</p>	<p>Lunes, 21 Febrero 1994</p>	<p>Buenaventura - Valle del Cauca</p>	<p>Carga general, Grúneas, Equidos, Grúneas, cables y contenedores</p>	<p>Gestión contractual - Operación y mantenimiento</p>	<p>Lunes, 21 Febrero 1994</p>	<p>2004</p>	<p>Contrato de Concesión</p>	<p>1994</p>	<p>40</p>



PERU  
Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

Algo del mismo Servicio al Ciudadano

OBJETO	CONTRATISTA	CONTRATO	FECHA SUSCRIPCIÓN	MUNICIPIO	TIPO DE CARGA	ESTADO	FECHA ACTA INICIO	AÑO TERMINACIÓN CONTRATO	TIPO DE PERMISO	AÑO DE INICIO	PLAZO
<p>estas, describe en la cláusula segunda del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera de este contrato, a favor de la Nación y del municipio de Buenavista, donde operara el mencionado puerto. El puerto está de servicio público; habiéndose para el comercio exterior y para el comercio interior y toda clase de carga. b) Se otorga a El CONCESIONARIO el derecho a utilizar temporalmente los muelles, bodegas, cobertizos, edificaciones, puentes, obras de urbanismo, muelles de cerramiento, vías y en general los bienes relacionados en las Cláusulas Tercera y Quinta del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Décima Primera del mismo, a favor de la Nación. Excluyentemente.</p>	Sociedad Portuaria Terminal de	005 del 22 de junio de 2007	Viernes, 22 Junio 2007	Buenavista - Vialá del Cauca	Contenedores	Gestión contractual	Viernes, 22 Junio 2007	2004	Contrato de Concesión	2007	37



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

OBJETO	CONTRATISTA	CONTRATO	FECHA SUSCRIPCIÓN	MUNICIPIO	TPO DE CARGA	ESTADO	FECHA ACTA INICIO	AÑO TERMINACIÓN CONTRATO	TIPO DE PERMISO	AÑO DE INICIO	PLAZO
concesión portuaria para ocupar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o estas, que se encuentran ubicadas al oriente del Terminal Marítimo de Buenaventura, entre los esteros de El Pital, El Aguacafía y brazo angosto del municipio de Buenaventura - Valle del Cauca, por el término de 30 años, a cambio de la concesión de explotación establecida en la Circular Octava de esta contrato, para que construya, opere y mantenga la infraestructura de un Terminal de servicio público, destinado a la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga general, granes sólidos, carga en contenedores, carbón, térmico y coque, granules líquidos como lubricantes y combustibles, ubicada en jurisdicción de la ciudad de Buenaventura - Valle del Cauca.	Concesionaria S.A. - TC BUEN S.A. (Arzas Sociedad Portuaria Complejo Portuario Industrial de Buenaventura)					Operación y mantenimiento					



PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Unidad de Gestión de Servicios al Ciudadano

OBJETO	CONTRATISTA	CONTRATO	FECHA SUSCRIPCION	MUNICIPIO	TIPO DE CARGA	ESTADO	FECHA ACTA INICIO	AÑO TERMINACIÓN CONTRATO	TIPO DE PERMISO	AÑO DE INICIO	PLAZO
<p>LA SUPERINTENDENCIA en virtud del presente contrato, otorga a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A. una concesión portuaria en los siguientes términos: a) Se otorga a EL CONCESIONARIO el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas acuosas o esteros, descritos en la cláusula segunda del presente contrato, a cambio de la contra prestación económica de que trata la cláusula décima primera de este contrato, a favor de la Nación y del distrito de CARTAGENA, donde operara el mencionado puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar el servicio a toda clase de carga. b) Se otorga a EL CONCESIONARIO el derecho a utilizar temporalmente los muelles, puños, bodegas y demás bienes relacionados en la</p>	<p>Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.</p>	<p>1007 - 1003</p>	<p>Jueves, 8 Julio 1993</p>	<p>Cartagena - Bolívar</p>	<p>Carga general y Concesiones</p>	<p>Gestión contractual - Operación y mantenimiento</p>	<p>Jueves, 8 Julio 1993</p>	<p>2033</p>	<p>Contrato de Concesión</p>	<p>1993</p>	<p>40</p>



PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

OBJETO	CONTRATISTA	CONTRATO	FECHA SUSCRIPCION	MUNICIPIO	TIPO DE CARGA	ESTADO	FECHA ACTA INICIO	AÑO TERMINACIÓN CONTRATO	TIPO DE PERIODO	AÑO DE INICIO	PLAZO
Cláusula Tercera, y Cuarta del presente contrato, a cambio de la contratación de que trata la Cláusula Decima Primera del mismo, a favor de la Nación exclusivamente.											
Comprar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajar mar y zonas adyacentes a aquellas y estas o estas, para la construcción y operación de un puerto a cambio de la contratación económica de que trata la Cláusula Séptima a favor de la Nación, es un puerto de servicio público de carga general, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio de carga general y en contenedores.	Compañía Puertos Asociados S.A. - COMPAS S.A. (antes Sociedad Marítimo Muelle El Bosque S.A.)	No.001 del 8 de Julio de 1992	Miércoles, 8 Julio 1992	Cartagena - Bolívar	Carga general, carga de proyectos, cargas a granel, coque, vehículos y es especializarse en el manejo de contenedores	Gestión contractual - Operación y mantenimiento	Miércoles a. 8 Julio 1992	2032	Contrato de Concepción	1992	40

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura - ANI (Colombia) <http://www.ani.gov.co/masdepuer52>



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**EXTENSIÓN O RENOVACIÓN DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN**

3.95 Por limitantes de la norma actual, considerando que solo de los siete proyectos portuarios concesionados se estableció un plazo de treinta años, no es factible ampliar o renovar el plazo de la concesión otorgados. Revertir esta situación traería los siguientes beneficios:

**Financiar obras adicionales de interés del Estado sin requerir uso de recursos públicos**

3.96 En caso el Estado identifique la necesidad de implementar inversiones adicionales al proyecto, las mismas que repercutirían en mejora de la competitividad del proyecto o una ampliación de su capacidad o alcance, extender el plazo de la concesión constituye una alternativa preferible al uso de recursos por parte del Estado para su financiamiento. Considerando que los recursos del Estado son escasos, estos deberían destinarse a aquellos emprendimientos que reporten la mayor rentabilidad social, más no económica; dado que en este último caso es el sector privado el llamado a intervenir.

**Negociar la continuidad de operadores eficientes**

3.97 En aquellos casos que el operador de una concesión haya demostrado eficiencia en la gestión del proyecto, es conveniente analizar la posibilidad de extender o renovar el plazo de concesión otorgada, sobre la base de inversiones adicionales, mejores condiciones económicas para el Estado (mayor retribución) y/o un menor costo de acceso a los servicios para los usuarios. Esta posibilidad además acarrea un menor uso de recursos por parte del Estado, dado que se evita pasar por un nuevo proceso de estructuración y promoción para la adjudicación de una nueva empresa concesionaria.

3.98 En los dos últimos procesos de concesión de terminales portuarios de uso público por iniciativa Estatal, se incurrió en gastos mayores a los US\$ 1.2 millones, como puede apreciarse a continuación:

**CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN - PISCO**

**CIRCULAR N° 50**

En virtud de las facultades contenidas en los Numerales 3.1.1 y 11.4 de las Bases, el Comité de PROMOCIÓN de Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria - PRO PETERACON, hace de conocimiento de los interesados, lo siguiente:

El importe correspondiente a los Gastos del Proceso del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del Proyecto Terminal Portuario General San Martín - Pisco:

**US\$ 2 166 641,24 (Dos Millón Ochoenta y Seis Mil Seiscientos Cuarenta y Uno y 24/100 Dólares de los Estados Unidos de América)**

Dicho importe incluye el IGV y deberá ser resarcido por el Adjudicatario hasta la Fecha de Cierre.

Lima, 27 de febrero de 2014







**CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES DEL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA DEL PROYECTO MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL NORTE MULTIPROPOSITO EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO**

**CIRCULAR N° 29**

El Comité de PROMOVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria - PRO PUERTOS, de conformidad con lo establecido en el Numeral 11.4 de las Bases, pone en conocimiento de los interesados, lo siguiente:

El importe correspondiente a los pasos del proceso de promoción de la inversión privada del Proyecto Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao asciende a US\$ 1'253.013 70 (Un millón doscientos cincuenta y cinco mil trece y 70/100 dólares de los Estados Unidos de América).

Dicho importe incluye el IGV y deberá ser reembolsado, a PROMOVERSIÓN, por el Adjudicatario hasta la Fecha de Cierre, de acuerdo a las indicaciones que se le instruyen.

Lima, 29 de marzo de 2011

Fuente: Promoverción

- 3.89 Renovar el plazo de la concesión de los proyectos permitiría considerables ahorros sobre los montos anteriores, dado que se evitaría incurrir en actividades de promoción y negociaciones adicionales con un número indeterminado de postores.
- 3.100 Por otro lado, adjudicar el proyecto a un nuevo concesionario acarrea mayores riesgos para el Estado. Asimismo, esta empresa tendrá que pasar por un proceso de aprendizaje, que redundará en pérdida de eficiencia por los periodos iniciales de la concesión.
- 3.101 No obstante lo señalado, debe tenerse presente que en toda evaluación de una posible extensión o renovación del plazo de la concesión, esto debe ir acompañado de una evaluación estricta sobre el cumplimiento de los objetivos de la concesión.

**Casos Internacionales**

- 3.102 Como se comentaba, constituye parte de las buenas prácticas portuarias contar con la posibilidad de brindar concesiones por un plazo por encima de 30 años, lo que trae múltiples beneficios para la economía y el comercio.
- 3.103 Al respecto, es pertinente mencionar el caso español, el cual mediante Real Decreto Ley 8/2014 de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia; el gobierno español dispuso, entre otros, incluir una norma de derecho transitorio, aplicable a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto-ley, a fin de permitir que los titulares de las mismas puedan, bajo determinadas condiciones, beneficiarse de la ampliación del plazo máximo de las concesiones a 50 años, lo que permitirá igualar la posición competitiva de estos concesionarios con la de





aquellos que en el futuro obtengan su concesión sin el límite de los 35 años de plazo máximo concesional vigente hasta ahora<sup>4</sup>.

3.104 Mediante dicha norma se dispuso ampliar el plazo máximo de otorgamiento de una concesión portuaria hasta los cincuenta (50) años, incluido las prórrogas a los mismos. Asimismo, aquellos proyectos con plazos menores podrán solicitar su extensión, teniendo en cuenta el plazo máximo estipulado.

3.105 Asimismo, la norma señalada establece como condicionante para el otorgamiento de la extensión de plazo que el concesionario se comprometa a, por lo menos, alguno de los siguientes supuestos:

- a) nueva inversión, en los términos señalados en apartado 2.b) del artículo 82, salvo en lo referente al nivel mínimo de inversión,
- b) contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria, o la financiación de infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos, así como de las mejoras en dichas redes que favorezcan la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías,
- c) reducción al menos en un 20 por ciento de las tarifas máximas incluidas en el título concesional, actualizadas conforme a lo previsto en dicho título, o en su caso en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

3.106 Como resultado de dicha norma, se logró comprometer nuevas inversiones por el monto de 1,851 millones de euros, conforme al detalle siguiente:

Autoridad Portuaria	N° Solicitudes Ampliación	Total Compromiso Inversión (millones de €)
A Coruña	9	8.27
Alicante	9	31.84
Almería	2	15.48
Avilés	5	3
Bahía de Algeciras	8	163
Bahía de Cádiz	1	0
Baleares	16	80.68
Barcelona	23	450
Bilbao	19	41.71
Cartagena	12	30.01
Castellón	4	22.4
Ceuta	11	9.73
Ferrol-S. Cibrao	13	123.12
Gijón	11	100.02
Huelva	23	84.61
Las Palmas	19	31.97
Málaga	2	1.24

<sup>4</sup> [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/332823-rt-8-2014-de-4-jul-medidas-urgentes-para-el-crecimiento-la-competitividad.html](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/332823-rt-8-2014-de-4-jul-medidas-urgentes-para-el-crecimiento-la-competitividad.html)





Autoridad Portuaria	Nº Solicitudes Ampliación	Total Compromiso Inversión (millones de €)
Marín y Ría de Pórtovedra	14	8.22
Mejilla	2	0.94
Motril	1	0
Passaja	4	1.84
Santa Cruz de Tenerife	20	36.5
Santander	7	18.59
Sevilla	5	4.01
Tarragona	15	82.54
Valencia	10	237.22
Vigo	42	39.95
Vilagarcía de Arousa	14	4.14
<b>Total</b>	<b>323</b>	<b>1,651.01</b>

Fuente: Puertos del Estado  
[http://www.puertos.es/doc/ef/edhas/Noticias/Concesiones\\_juho\\_2015.esox](http://www.puertos.es/doc/ef/edhas/Noticias/Concesiones_juho_2015.esox)

#### IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

4.1 La presente propuesta normativa no irroga mayores gastos de recursos públicos en su implementación; por el contrario, brinda la oportunidad de alcanzar una amplia gama de beneficios para la economía.

4.2 Para el caso de nuevos proyectos, la presente propuesta de norma permitiría alcanzar, principalmente, los siguientes beneficios:

a. Mayores inversiones

Considerando tarifas o precios de mercado competitivos, un mayor plazo de la concesión permite al Estado comprometer a la empresa concesionaria en la implementación de mayores inversiones, lo que contribuye a la modernización y ampliación de la capacidad del proyecto, tomando en cuentas las necesidades del mercado. Ejemplo de ellos es el caso de la concesión de la Terminal Portuario del Puerto de Pasorja, al cual se adjudicó por un plazo de 50 años a la Compañía DPWORLD POSORJA S.A. (la inversión estimada asciende a USD 1 200 millones).

b. Mejores tarifas

Considerar plazos prolongados de concesión permite contar con un horizonte mayor para la amortización de las inversiones realizadas. En este sentido, en la medida que se considere otorgar un mayor plazo de la concesión, esto permitiría estructurar el proyecto con tarifas más competitivas, lo que redunda a su vez en menores costos para el comercio internacional.

c. Menor uso de recursos públicos

Si bien es el Estado quien asume el riesgo de los ingresos, extender el plazo de la concesión permite a la empresa concesionaria evaluar escenarios en los cuales, a través de las tareas de promoción adecuadas y la mejora en las condiciones económicas, la operación del proyecto se autofinancie y se





Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

vuelva rentable únicamente mediante la prestación de sus servicios, no requiriendo el compromiso de recursos públicos adicionales.

4.3 En el caso de renovación de proyectos, permitir ampliaciones del plazo de la concesión por encima de los 30 años, permitiría alcanzar los siguientes beneficios:

a. Financiar obras adicionales de Interés del Estado sin requerir uso de recursos públicos

Contar con el marco legal que permita renovaciones de los Contratos de Concesión incentivaría a las empresas concesionarias a identificar y ofertar la ejecución de inversiones adicionales para el desarrollo de los terminales portuarios, lo cual contribuiría a la mejora de la competitividad del proyecto o una ampliación de su capacidad o alcance. Una norma con objetivos similares permitió en España el compromiso de inversiones por más de 1,850 millones de Euros.

b. Negociar la continuidad de operadores eficientes

En aquellos casos que el operador de una concesión haya demostrado eficiencia en la gestión del proyecto, es conveniente analizar la posibilidad de extender o renovar el plazo de concesión otorgada, sobre la base de inversiones adicionales, mejores condiciones económicas para el Estado (mayor retribución) y/o un menor costo de acceso a los servicios para los usuarios. Esta posibilidad además acarrea un menor uso de recursos por parte del Estado, dado que se evita pasar por un nuevo proceso de estructuración y promoción para la adjudicación de una nueva empresa concesionaria, generando potenciales ahorros por encima del millón de dólares, en función de las últimas experiencias<sup>2</sup>.

## V. CONCLUSIONES

5.1 El proyecto normativo ha sido propuesto por esta Dirección General, en el marco de las funciones señaladas en el literal a) del artículo 79 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2017-MTC.

5.2 El proyecto de Ley propuesto por esta Dirección General propone en su Artículo Único la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27983, a fin de eliminar la exigencia de emisión de un decreto supremo en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Ordenanza Regional en el caso de los Gobiernos Regionales, -en el caso de puertos regionales-, para otorgar temporalmente la administración de una Infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en el Decreto Legislativo N° 1224; y permitir que la Infraestructura portuaria pueda ser otorgada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privadas reguladas en el Decreto Legislativo N° 1224.

<sup>2</sup> Se toma como referencia los procesos de concesión del Terminal Portuario Multipropósito del TP del Callao y del Terminal Portuario General San Martín, cuyos gastos del proceso de concurso ascendieron a US\$ 1.26 y US\$ 1.17 millones respectivamente.



- 5.3 El proyecto de Ley propuesto, además establece en la Única Disposición Complementaria Transitoria, que dicha Ley resulta aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias -que pueden adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales-, lo que resulta necesario y concordante con el marco legal actual de promoción de la inversión privada recogido en la Ley de APP y se convirtió en un mecanismo nuevo para que el Estado pueda utilizar para generar mayores eficiencias en las Infraestructuras portuarias ya concesionadas, a través de nuevas inversiones y equipamiento portuario.
- 5.4 El proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 de la Ley N° 27943 en los términos propuestos permitirá contar con un marco legal coherente y concordante con la política de promoción de la inversión privada que impulsa el Estado desde la década de los noventa, lo que está reflejado en el Decreto Legislativo N° 1224, brindando mayores incentivos al sector privado para la ejecución de inversiones en la industria portuaria, así como nuevas herramientas al Estado para buscar la eficiencia del sector portuario a través de las concesiones de infraestructura portuaria.
- 5.5 La modificación de la Ley N° 27943 en lo referido al plazo máximo para la administración temporal de una infraestructura portuaria, reportará los siguientes beneficios:
- a) Generar el incentivo para la implementación de mayores inversiones para el desarrollo de los proyectos, en beneficio de la economía y la sociedad.
  - b) Que contribuya a reducir el costo de acceso de los servicios a los usuarios, repercutiendo en un incremento de la competitividad del comercio.
  - c) Bajo un esquema de proyectos cofinanciados, permitirá el menor uso de recursos dado que incentiva al concesionario a atraer mayores volúmenes de carga para aumentar la rentabilidad del proyecto por encima del cofinanciamiento comprometido.
  - d) Alcanzar mayores eficiencias por economías de escala e innovación.
- 5.6 La eventual ampliación del plazo de una concesión portuaria dentro del plazo máximo regulado en el Decreto Legislativo N° 1224, permitirá además financiar la ejecución de inversiones adicionales que resultan de interés principal del Estado, sin tener que desviar los escasos recursos económicos públicos que son necesarios para ejecutar proyectos alternativos de alta rentabilidad social; y reduce el riesgo de selección de un nuevo operador que podría no ser tan eficiente, así como el gasto de recursos del Estado por costos de estructuración y promoción de inversión privada.





VI. RECOMENDACIÓN

6.1 Se recomienda elevar el presente Informe al Despacho Viceministerial de Transportes, para su evaluación y trámite correspondiente, de considerarlo pertinente.

Muy atentamente,

  
Asesor Legal  
Alex La Torre

  
Asesor Financiero  
Jorge Salas



49  
51

**INFORME N° 802-2017-MTC/25**

**A :** Virginia Nakagawa Morales  
Directora General de Concesiones en Transportes

**DE :** Asesoría Legal y Económica

**ASUNTO :** Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional

**REFERENCIA :** Memorandum N° 2937-2017-MTC/02.ALa.mgb

**FECHA :** 18 de setiembre de 2017

Tenemos el agrado de dirigimos a usted a efectos de informarle lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1 Mediante Memorandum N° 4219-2017-MTC/25 de fecha 29 de agosto de 2017, la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT) remitió a la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) para opinión, el proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27843, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, el proyecto de Ley).
- 1.2 Mediante Informe N° 2887-2017-MTC/08 de fecha 06 de setiembre de 2017, la OGAJ comunicó al Despacho Viceministerial de Transportes la viabilidad legal del proyecto de Ley.
- 1.3 Mediante Memorandum N° 2937-2017-MTC/02.ALa.mgb de fecha 14 de setiembre de 2017, Asesoría del Despacho Viceministerial de Transportes solicitó a la DGCT ampliar el Informe N° 0724-2017-MTC/25 e incorporar los ajustes solicitadas al proyecto de Ley, conforme a las coordinaciones efectuadas.
- 1.4 Mediante Memorandum N° 4503-2017-MTC/25 de fecha 14 de setiembre de 2017, la DGCT solicitó a la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) opinión complementaria sobre la precisión efectuada al proyecto de Ley.
- 1.5 Mediante Oficio N° 3780-2017-MTC/25 del 14 de setiembre de 2017, la DGCT solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) opinión complementaria sobre la precisión efectuada al proyecto de Ley.
- 1.6 Mediante Memorandum N° 389-2017-MTC/13 del 15 de setiembre de 2017, la DGTA comunicó a la DGCT opinión favorable al proyecto de Ley modificado.
- 1.7 Mediante Oficio N° 824-2017-APN/GG de fecha 15 de setiembre de 2017, la APN comunicó al MTC su opinión favorable.



11



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"



## II. ANÁLISIS

Sobre el Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943

- 2.1 El proyecto de Ley que modifica la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional tiene como objeto modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10° de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN).
- 2.2 Es pertinente señalar que mediante Infonnc N° 0724-2017-MTC/25, la DGCT sustentó el Proyecto de Ley en los términos siguientes:

*"Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria*

*(...)*

*"10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y al fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance y ámbito nacional y los Gobiernos Regionales por Ordenanza Regional, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia; sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se prestan en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no pueda impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado."*

*10.3 La infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso exceda de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato."*

### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

**ÚNICA.-** *Aplicación de la presente ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias*







PERU

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

Dirección General  
de Concesiones en  
Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

*Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarios suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas."*

- 2.3 Para efectos del presente informe, haremos referencia a la modificación propuesta al numeral 10.3 de la LSPN, la cual básicamente está orientada a adecuar lo regulado en la LSPN con el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224 del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 254-2017-EF (en adelante, el TUO del Decreto Legislativo N° 1224), en cuanto a la posibilidad de otorgar al sector privado la administración de los terminales portuarios de titularidad y uso público hasta por un plazo máximo de 60 años, con fines de su desarrollo o modernización.
- 2.4 En los contratos de concesión para una eventual renovación de su plazo, necesariamente deberán realizarse una modificación contractual, conforme al procedimiento regulado en el TUO del Decreto Legislativo N° 1224.
- 2.5 Sobre el particular, el numeral 23.1 del artículo 23 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, regula las modificaciones contractuales en los términos siguientes:

**"Artículo 23.- Modificaciones contractuales**

**23.1** El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento. (El Subrayado es nuestro)  
(...)"

- 2.6 En cuanto al Decreto al Decreto Legislativo N° 1224, con fecha 31 de agosto de 2017 se publicó el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, por lo que en el referido proyecto de Ley se está utilizando dicha norma.

**Sobre el equilibrio económico financiero en los contratos de concesión**



- 2.7 El Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF, establece lo siguiente:



**"Artículo 53.- Modificaciones contractuales**

**53.1** Las partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto." (El Subrayado es nuestro)



PERÚ

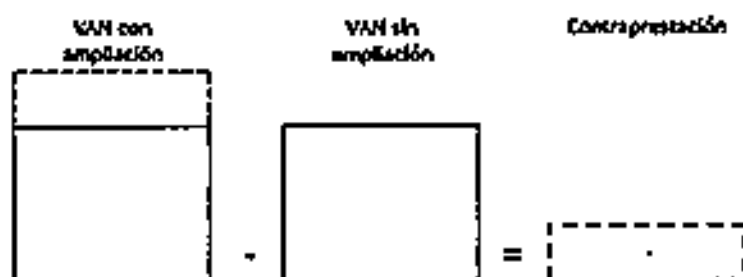
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Concesiones en Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

- 2.8 Por ello, la posibilidad de ampliar el plazo de los contratos de concesión suscritos en la actualidad, se encuentra sujeto, entre otros, al mantenimiento del equilibrio económico financiero entre las Partes y condiciones de competencia del proceso de promoción.
- 2.9 Asimismo, debe tenerse en cuenta que el equilibrio económico - financiero implica que existe una equivalencia entre los derechos y obligaciones de las Partes. Esto significa, por ejemplo, que no se deberfan incrementar los derechos, conservando las mismas obligaciones o que se mantengan los mismos derechos reduciendo las obligaciones a cada una de las partes.
- 2.10 En ese sentido, ante una eventual solicitud de ampliación o renovación de los contratos suscritos en la actualidad, corresponderá al Estado (en el caso de los terminales portuarios es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones) realizar la evaluación correspondiente y exigir la contraprestación adecuada que asegure el equilibrio económico -- financiero.
- 2.11 Para esto fin existen diversas metodologías, entre las cuales resalta el evaluar los flujos que generaría el proyecto (ingresos y egresos), en la situación actual sin ampliación de plazo y en la situación con ampliación de plazo. Luego de lo cual, para cada escenario se calcula el Valor Actual Neto, siendo esta la medida más confiable del valor del proyecto.



- 2.12 El diferencial de ambas situaciones corresponderá al incremento del valor del proyecto para el administrador privado, siendo esta medida la contraprestación que exigirá el Estado por el mayor plazo otorgado.
- 2.13 A su vez, esta contraprestación puede ser de diversa naturaleza, desde inversiones adicionales de especial interés del Estado, una mayor retribución sobre los ingresos captados por el proyecto, menor cofinanciamiento, etc.
- 2.14 La decisión por la forma de contraprestación dependerá del análisis que se realice para cada caso específico y las condiciones propias del proyecto.





49

**Sobre la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley**

2.15 Si bien es cierto, el marco legal actual de las APP es claro en cuanto a las condiciones que deben respetarse y garantizarse para una modificación contractual, como se presentaría en el caso de solicitud de ampliación del plazo de concesión, consideramos necesario realizar una precisión al texto del proyecto de Ley, la misma que corresponde a la Única Disposición Complementaria Transitoria, en los términos siguientes:

{...}

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

*ÚNICA.- Aplicación de la presente ley a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias*

*Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas, observando lo dispuesto por el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224.\**

2.16 Resulta necesario que la Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley, contenga de manera expresa que, las modificaciones contractuales que se realicen para adecuarse a lo establecido en la misma, deben observar lo dispuesto en el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, lo que constituye contar con un marco legal claro y preciso para este tipo de situaciones.

2.17 Respecto a las modificaciones contractuales, como ya se ha mencionado, existe en nuestro marco legal, no sólo un procedimiento sino un conjunto de condiciones que deben ser respetadas al momento de tramitarse una adenda, lo que debe estar plenamente garantizado en el proyecto de Ley, a fin que no se pueda generar algún vacío o ambigüedad normativa, que pueda dificultar la tramitación entre las Partes de una modificación contractual.

2.18 Cabe señalar, que mediante Memorandum N° 389-2017-MTC/13, la DGTA emitió opinión favorable en relación a la precisión efectuada a la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Ley. Asimismo, con Oficio N° 0624-2017-APN la APN emitió opinión favorable al referido ajuste del proyecto de Ley.

**III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN**

3.1 Como se mencionó en el Informe N° 0724-2017-MTC/25 elaborado por esta Dirección General, el proyecto de Ley propone adecuar el marco legal establecido en la LSPN con el marco legal general de las Asociaciones Público Privadas, en cuanto al otorgamiento al sector privado de la administración de Infraestructura portuaria de titularidad y uso público hasta por un plazo máximo de 60 años.



09



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"



- 3.2 La ampliación del plazo de los contratos de concesión de infraestructura suscritos en la actualidad, requiere eventualmente de las modificaciones contractuales respectivas, las cuales deben estar sujetas -entre otras-, al mantenimiento del equilibrio económico financiero entre las Partes, así como a las condiciones de compatibilidad del proceso de promoción, conforme al Artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224.
- 3.3 A consideración de esta Dirección General, se encuentra procedente el proyecto de Ley, referido al caso de modificaciones contractuales relacionados con la extensión del plazo de vigencia de la concesión, a fin de considerar lo establecido por el Artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224.
- 3.4 Se recomienda remitir el presente Informe, el proyecto de Ley y su exposición de motivos al Despacho Viceministerial de Transportes, para que se continúe con su tramitación correspondiente, de considerarlo pertinente.

Atentamente,



Alex La Torre  
Asesor Legal



Jorge Salas  
Asesor Económico

"Uno del Buen Servicio al Ciudadano"

MTC 1108  
 DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES  
 15 SEP 2017  
 RECIBIDO EN LA FECHA

MEMORANDUM N° 389 -2017-MTC/13

A : Sra. Virginia Nakagawa Morales  
 Directora General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Solicitud de opinión complementaria al Proyecto de Ley que modifica la Ley No. 27943-Ley del Sistema Portuario Nacional.

REFERENCIA : Memorandum No. 4503-2017-MTC/25

FECHA : Lima, 15 SET. 2017



Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia mediante el cual solicita emitir opinión complementaria sobre la precisión realizada a la Disposición Complementaria Transitoria Única del Proyecto de Ley que modifica los numerales 10.2 y 10.3 del Artículo 10 de la Ley No. 27943- Ley del Sistema Portuario Nacional propuesto por la Dirección General a su cargo.

Al respecto, emitimos opinión favorable sobre la precisión realizada a la Disposición Complementaria Transitoria única citada en el párrafo anterior.

Atentamente,

JUAN CARLOS PAZ CÁRDENAS  
 Director General  
 Dirección General de Transporte Acuático





"Año del buen servicio al ciudadano"

M.T.C. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
009287
11 ENE. 2018
HORA 9:20 AM
FIRMA

Callao, 05 de enero de 2018

OFICIO N° 005-2017-APN/GG-UAJ

Señora  
**ANA ISABEL DOMÍGUEZ DEL ÁGUILA**  
 Secretaría General  
 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
 Jr. Zorritos No. 1203  
 Lima.-

MTC
Oficina de Coordinación Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
11 ENE 2018
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA
FECHA

Asunto: Opinión sobre Proyecto de Ley No. 2147/2017-CR "Ley que modifica la Ley No. 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional"

Referencia: Oficio No. 658-2017-2018-CTC/CR

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para saludarla cordialmente y con relación al documento de la referencia, a través del cual el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República nos traslada el Proyecto de Ley No. 2147/2017-CR "Ley que modifica la Ley No. 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional", para nuestra opinión.

Sobre el particular, cumplimos con informarle que a través de los Oficios No. 747-2017-APN/GG-UAJ de fecha 28 de agosto de 2017 y No. 824-2017-APN/GG de fecha 15 de setiembre de 2017 se remitaron los Informes Legales No. 515-2017-APN/UAJ de fecha 24 de agosto de 2017 y No. 574-2017-APN/UAJ de fecha 15 de setiembre de 2017, respectivamente, mediante los cuales emitimos la opinión solicitada.

En ese contexto, agradeceré se sirva remitir copia de los Informes antes indicados al señor Congresista Roy Ventura Angei – Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, con la finalidad de dar atención a lo requerido por el referido Congresista, ello en atención a la Directiva No. 004-2007-MTC/01, aprobada por Resolución Ministerial No. 121-2007-MTC/01 de fecha 19 de marzo de 2007 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial estima y consideración.

Atentamente,

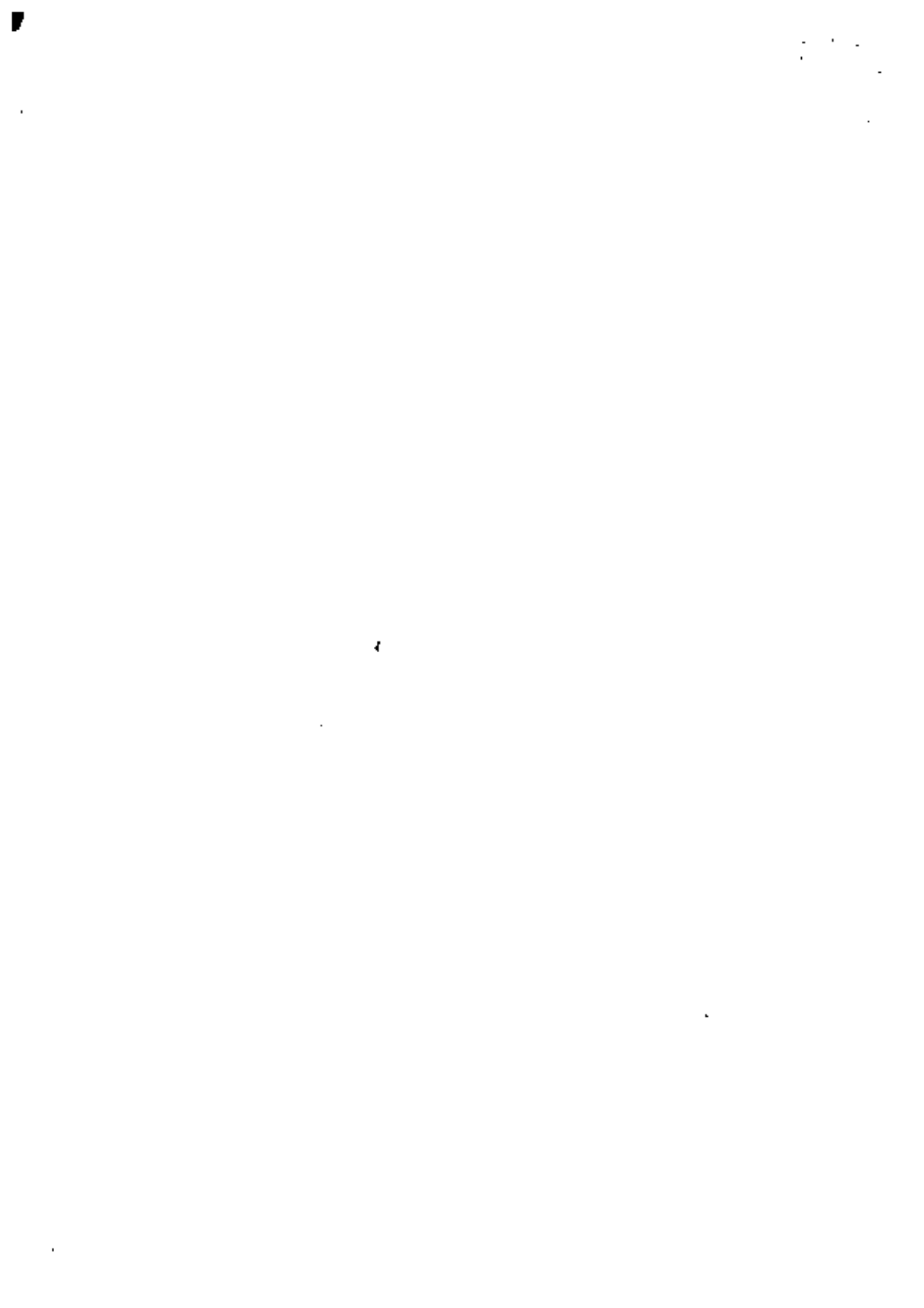


*[Handwritten Signature]*  
 Abog. GABRIEL ROJAS CALISTO  
 Gerente General (o)  
 AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

ER/mm  
 Exp: 20160009795  
 Se adjuntar: - Informes  
 - Oficio

www.apn.gob.pe | Av. Santa Rosa 135  
 La Perla, Callao - Perú  
 Teléfono: (511) 630 - 9600  
 Fax: (511) 630 - 9620

07







Año del Buen Servicio al Ciudadano

**INFORME LEGAL N° 574-2017-APN/UAJ**

**A:** Dr. Guillermo Bourzencia Calixto  
Gerente General (a)

**De:** Dr. Ernesto Romero Tuya  
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica (a)

**Asunto:** Opinión complementaria al Proyecto de Ley que modifica el artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Referencia:** Oficio N° 3790-2017-MTC/25 de fecha 14.09.2017

**Fecha:** 15 de setiembre de 2017

A través del presente informe se emite opinión legal con relación al asunto del rubro.

**ANTECEDENTES:**

- Mediante Oficio N° 3488-2017-MTC/25, recibido el 23 de agosto de 2017, la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGCT-MTC), remitió un proyecto de ley a través del cual se propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, para la evaluación y opinión correspondiente.
- Mediante Oficio N° 747-2017-APN/VGG-UAJ, del 28 de agosto de 2017, se atendió la solicitud del Sector, adjuntando copia del Informe Legal N° 515-2017-APN/UAJ.
- Mediante documento de la referencia, la DGCT-MTC remite la modificación realizada al proyecto normativo únicamente en cuanto a su Disposición Complementaria Única, solicitando una opinión complementaria al respecto.

**ANÁLISIS:**

- El mencionado proyecto de ley establece una Disposición Complementaria Transitoria Única, cuyo texto fue posteriormente modificado, según el siguiente detalle:

Versión Original	Nueva Versión
<p><b>DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA ÚNICA.</b> Aplicación de la presente ley a los procesos de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias</p> <p>Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas.</p>	<p><b>DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA ÚNICA.</b> Aplicación de la presente ley a los procesos de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias</p> <p>Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas, observando lo dispuesto por el artículo 23 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1324.</p>



Dp



"Viva del Buen Servicio al Ciudadano"

5. Al respecto, la referida disposición establece la obligatoriedad de su aplicación a los procesos de promoción de la inversión privada en trámite; no obstante, otorga la facultad a las partes, luego de la suscripción de los respectivos contratos APP, de adecuar la mencionada norma vía adendas a los mismos respetando lo dispuesto en el numeral 23.1 del artículo 23 del Decreto Legislativo N° 1224, es decir, lo referido al equilibrio económico y las condiciones de competencia establecidas en los respectivos contratos.
6. Si bien, el texto inicial de la Disposición Complementaria Única del proyecto de ley debía aplicarse en estricto cumplimiento de lo dispuesto por la normativa que regula las APP (el T.U.O. del Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento), no obstante, resulta importante y conveniente que el texto modificado que alcanza el MTC, recoja expresamente tal precisión, lo cual genera mayor certeza en cuanto a los alcances de la aplicación del referido proyecto.
7. De acuerdo con lo anteriormente señalado, corresponde remitir copia del presente informe a la DGCT-MTC a efecto de dar respuesta a lo solicitado mediante documento de la referencia, ratificando la posición de esta Autoridad Portuaria contenida en el Informe Legal N° 515-2017-APN/AJ.

**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:**

8. Por lo expuesto, el texto modificado de la Disposición Complementaria Única del proyecto de ley alcanzado por el MTC, establezca que dicha norma será facultativa para los contratos de concesión vigentes, los cuales podrán adecuarse mediante adendas, las que deberán respetar el numeral 23.1 del artículo 23 del T.U.O. del Decreto Legislativo N° 1224, referida al equilibrio económico y las condiciones de competencia establecidos en los respectivos contratos.
9. Resulta importante y conveniente que el texto modificado del proyecto de ley que alcanza al MTC, recoja expresamente la precisión antes mencionada, lo cual genera mayor certeza en cuanto a los alcances de la aplicación del referido proyecto.
10. Corresponda la ratificación de la posición de la APN contenida en el Informe Legal N° 515-2017-APN/AJ.
11. Se recomienda a la Gerencia General remitir copia del presente informe al MTC, en atención al documento de la referencia.

Sin otro particular, quedamos a su disposición para absolver cualquier otra consulta que tenga a bien formular.

Atentamente,

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

Emilio Rodríguez Tuya  
Jefe de la Oficina de Asesoría Jurídica (s)



PERU



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**INFORME LEGAL N° 515-2017-APN/UAJ**

**A:** Dr. Guillermo Bouroncle Calixto  
Gerente General (e)

**De:** Dr. Ernesto Romero Tuya  
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica (e)

**Asunto:** Proyecto de Ley que modifica el artículo 10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Fecha:** 24 de Agosto de 2018

A través del presente informe se emite opinión legal con relación al asunto del rubro.

**ANTECEDENTE:**

- Mediante Acuerdo N° 1819-413-11/11/2016/D del 11 de noviembre de 2016 se aprobó el proyecto de decreto legislativo que modifica el numeral 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27543 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), referido a la aprobación y plazo de duración de las modalidades de otorgamiento por parte del Estado, de la administración y desarrollo de infraestructura portuaria al sector privado.
- Mediante Oficio N° 3488-2017-MTC/25, recibido el 23 de agosto de 2017, la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes, remitió un nuevo proyecto de ley a través del cual se propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, para la evaluación y opinión correspondiente.

**ANÁLISIS:**

**LA PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN MATERIA PORTUARIA**

- El artículo 3 de la Ley N° 27543, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), establece los "lineamientos de política portuaria nacional", mediante los cuales "El Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos (...), las actividades y los servicios portuarios (...)", en los que ha incluido como parte de estos lineamientos a la promoción de la inversión privada, en los siguientes términos:

*\*Artículo 3.- Lineamientos de la Política Portuaria Nacional/  
Constituyen lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional:  
(...) 6. La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional (...)  
(...) 8. El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios. (...)\**

- En este contexto, el texto vigente del numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN establece que, de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) y de acuerdo con la normativa vigente en materia de fomento de la inversión privada, el MTC por decreto supremo, para el caso de puertos y/o terminales portuarios de alcance nacional, podrá otorgar temporalmente la administración de infraestructura portuaria al sector





privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en la mencionada ley<sup>1</sup>.

- 5. Por otra parte, con relación a las atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional en materia de inversión en el sector portuario, los literales b), d) o y) del artículo 24 de la LSPN, establecen lo siguiente:

**"Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional**

La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en la técnica normativa, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las atribuciones son:

(...)

b) Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario. (...)

d) Celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta la presente Ley, como resultado de un concurso público, con arreglo a ley. (...)

y) Promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional."

- 6. De la normativa citada, se advierte que el ordenamiento jurídico en materia portuaria tiene una orientación clara en cuanto al fomento de la inversión privada con la finalidad de modernizar, dotando de eficiencia, el sistema portuario nacional, por lo que a la fecha, se tienen suscritas siete (7) contratos de concesión de terminales portuarios de uso público, dos (2) procesos de inversión que actualmente se encuentran a nivel de iniciativas privadas admitidas a trámite<sup>2</sup> y un (1) proyecto de iniciativa privada con declaratoria de interés<sup>3</sup>.

- 7. Asimismo, para los proyectos de desarrollo de infraestructura portuaria ya concesionados, así como aquellos en fase de evaluación de iniciativas privadas de inversión, el modelo contractual utilizado es el de la Concesión, el cual actualmente se rige al amparo del Decreto Legislativo N° 1224, "Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos" (Ley de APP), en cuyo artículo 5 dispone la creación del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada como un sistema funcional destinado al desarrollo de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, integrado por principios, normas, procedimientos y lineamientos técnico normativos, con el fin de promover, fomentar y agilizar la inversión privada para contribuir a la dinamización de la economía nacional, la generación de empleo productivo y la competitividad del país<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Ley N° 27843 - LSPN

**Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria**

10. 2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los Bienes del Estado y el fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por Decreto Supremo, y los Gobiernos Regionales por Ordenanza Regional, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley (...)

<sup>2</sup> Proyectos de IPA del "Terminal Portuario Internacional de Contenedores - Chimbote" y "Terminal Portuario San Juan de Miraflores".

<sup>3</sup> Proyecto IPA "Terminal Portuario de Salaverry".

<sup>4</sup> Decreto Legislativo N° 1224 - Ley de APP

**Artículo 5.- Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada**

5.1 El Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada es un sistema funcional para el desarrollo de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, integrado por principios, normas, procedimientos y lineamientos técnico normativos, con el fin de promover, fomentar y agilizar la inversión privada para contribuir a la dinamización de la economía nacional, la generación de empleo productivo y la competitividad del país. (...)





"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

8. Este nuevo sistema tiene como ente rector al Ministerio de Economía y Finanzas como máxima autoridad técnica normativa, y como integrantes a los Ministerios y organismos públicos del Gobierno Nacional, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales<sup>6</sup>.
9. Cabe precisar que, el artículo 18 de la LSPN establece que el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normativa general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y las comunicaciones, correspondiendo que sus disposiciones y los compromisos contractuales que asuma el sector en relación a la promoción de la inversión privada, sean coherentes con la normativa legal vigente en dicha materia.
10. Por otra parte, el artículo 19 de la Ley de APP establece que el plazo de duración de los proyectos regulados al amparo de dicha norma no podrán exceder los 50 años desde su celebración<sup>8</sup>, lo cual difiere de la normativa actual que regula la inversión privada en materia portuaria establecida en el numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, que establece que las modalidades y los compromisos contractuales que regula la mencionada ley (numeral 10.2) por los cuales se podrá entregar la administración de la infraestructura portuaria, tienen una duración de hasta 30 años<sup>7</sup>.
11. En adición a lo mencionado, la Ley de APP ha establecido un sistema funcional al que deben alinearse las diversas entidades públicas, especialmente aquellas relacionadas a la promoción de la inversión privada; lo cual se desprende del reconocimiento que la propia Ley de APP hace respecto de la participación del sector privado con la finalidad de dotar de eficiencia al desarrollo de inversiones productivas en áreas relativas a los servicios públicos, la infraestructura, entre otros ámbitos que han sido tradicionalmente públicos. Dicho reconocimiento se encuentra recogido en el artículo 3 de esta norma, que declara de interés nacional la promoción de la inversión a través de APPs y

<sup>6</sup> Decreto Legislativo N° 1224 - Ley de APP

Artículo 5.- Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.

(...) 5.2 El Ministerio de Economía y Finanzas es el ente rector y máxima autoridad técnica normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. Tiene como función asegurar el cumplimiento de la política de promoción y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activo, con la participación de todas las entidades del Estado, en los distintos niveles de gobierno, en el marco de sus competencias.

5.3. El Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada está conformado por el Ministerio de Economía y Finanzas, como ente rector, los Ministerios y organismos públicos del Gobierno Nacional, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales.

<sup>7</sup> Decreto Legislativo N° 1224 - Ley de APP

Artículo 19.- Plazo

Los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años, salvo plazos menores establecidos en norma especial. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato.

<sup>8</sup> Ley N° 27943 - LSPN

Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria

(...) 10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años, y en cualquiera de las modalidades siguientes:

- a) Asociación en Participación,
- b) Contratos de Arrendamiento,
- c) Contratos de Concesión,
- d) Contratos de Riesgo Compartido,
- e) Contratos de Gerencia,
- f) Contratos Societarios; y,
- g) Otras modalidades establecidas en la legislación.





Proyectos en Activos (numeral 3.1), formando parte del rol del Estado en este modelo, las acciones de facilitación de la ejecución oportuna de estos proyectos (numeral 3.2)<sup>4</sup>; es decir, la realización de todo tipo de acción que tienda a la desburocratización de procedimientos con la finalidad de colaborar con la contratación y ejecución de proyectos bajo este modelo.

- 12. Lo anteriormente mencionado se sustenta en la premisa de que el sector privado es el socio del proyecto que asumirá los riesgos por razones de eficiencia económica (por ser poseedor del know how necesario para ello, independientemente del tipo de APP: autofinanciada o cofinanciada) y el Estado, en su papel principal de colaborador en la facilitación administrativa de estos proyectos, incluso adecuando su actuación a la priorización del desarrollo nacional a través de este modelo; lo que se ve reflejado en los principios de "enfoque de resultados" y de "planificación" recogidos en el literal c) y d), respectivamente, del artículo 4 del Título Preliminar del Decreto Legislativo N° 1224:

**"Artículo 4.- Principios**

*En todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo se aplican los siguientes principios:*

(...)

**c) Enfoque de resultados**

*Las entidades públicas en el desarrollo de sus funciones adoptan las acciones que permitan la ejecución oportuna de la inversión privada, así como identifican e informan las trabas existentes que afectan al desarrollo de los proyectos regulados bajo el presente Decreto Legislativo.*

**d) Planificación**

*El Estado a través de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, prioriza y orienta el desarrollo ordenado de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos según las prioridades nacionales, sectoriales, regionales y locales, considerando para ello la política de descentralización del país." (resaltado nuestro).*

- 13. En tal sentido, resulta necesario que la LSPN y las normas del sector guarden armonía con la mencionada Ley de APP en cuanto a los elementos esenciales de los contratos que, en materia portuaria se suscriban, entre los que se encuentran el plazo de duración de los mismos y el mecanismo jurídico a través del cual se aprueba la modalidad contractual correspondiente (Vgr. Contrato de Concesión, Adendas, etc.).
- 14. Por otra parte, como se ha mencionado, el numeral 10.2 del artículo 10 de la LSPN establece que la entrega de la administración de la infraestructura portuaria –para el caso de los puertos y/o terminales portuarios de alcance nacional– se realiza a través del MTC mediante decreto supremo, por lo que las adendas que modifican los términos contractuales que sean negociadas por el sector y el concesionario durante la etapa de ejecución de los contratos de concesión en materia portuaria, deberán preservar la misma formalidad que el contrato principal –el contrato de concesión– es decir, también deben ser aprobadas por decreto supremo, de conformidad con lo establecido por el artículo 1413 del Código Civil<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Decreto Legislativo N° 1224

Artículo 3.- De la inversión privada.

3.1 Declárase de interés nacional la promoción de la inversión privada mediante las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos para contribuir a la dinamización de la economía nacional, la generación de empleo productivo y la competitividad del país.

3.2 El rol del Estado incluye las labores de seguimiento y acciones para facilitar la ejecución oportuna de los proyectos desarrollados bajo las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo.

<sup>5</sup> Código Civil

Artículo 1413.- Las modificaciones del contrato original deben efectuarse en la forma prescrita para ese contrato.





- 15. En la actualidad, la normativa exige (por interpretación de normas con rango de ley: la LSPN y el Código Civil) que las adendas de modificación contractual deben realizarse mediante decreto supremo, lo cual supone un trámite burocrático que alarga en el tiempo la viabilización de la suscripción de una adenda, en virtud a la naturaleza de esta formalidad; toda vez que el trámite para la aprobación de un decreto supremo requiere la presentación del proyecto correspondiente –por parte del sector– al Presidente de la República, a quien, en ejercicio de sus facultades y atribuciones constitucionales y legales, le corresponde la emisión de los Decretos Supremos<sup>10</sup>, lo que requiere, a su vez, la opinión jurídica correspondiente de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Despacho Presidencial, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 y el literal f) del artículo 27 del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Despacho Presidencial, aprobado por Decreto Supremo N° 077-2018-PCM<sup>11</sup>.
- 16. Por otra parte, se debe tener presente que el modelo APP Implementado mediante el Decreto Legislativo N° 1224, por su propia naturaleza, reconoce dos sujetos en el mismo plano contractual a nivel de socios (el Estado y el sector privado), con roles bien definidos (el Estado garantiza la viabilidad administrativa y el sector privado, la eficiencia en el desarrollo del proyecto), por lo que los procedimientos legales para la aprobación del contenido del contrato APP, así como las adendas respectivas, deben dotarse de la flexibilidad necesaria para lograr la finalidad pública (la maximización del beneficio social) que este modelo persigue.
- 17. Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, se debe tener en cuenta que el inciso 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), ha regulado el Decreto Supremo otorgándole naturaleza de norma jurídica, es decir, una norma de alcance general que reglamenta normas con rango de ley (polosidad reglamentaria) o regulan la actividad funcional o multisectorial funcional (facultad normativa), en los que se requiere la rúbrica del Presidente de la República y, de acuerdo con lo dispuesto por Ley expresa, el voto aprobatorio del Consejo de Ministros<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> De acuerdo con lo establecido en el artículo 113, inciso 8 de la Constitución Política (concordante con el artículo 120, relativo al referendo ministerial de los actos del Presidente) y el numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), le corresponde al Presidente de la República dictar los decretos supremos, los cuales son rubricados por éste y referendados por uno o más Ministros o cuyo ámbito de competencia correspondan.

<sup>11</sup> ROF del Despacho Ministerial

**Artículo 5.- Estructura Orgánica del Despacho Ministerial**

La estructura orgánica del Despacho Ministerial es la siguiente:

01. Alta Dirección

01.1. Presidente de la República (...)

01.1.01. Oficina General de Asesoría Jurídica

La Oficina General de Asesoría Jurídica es el órgano de asesoramiento responsable de prestar asesoría a la Alta Dirección y a los demás órganos del Despacho Presidencial, en asuntos de carácter jurídico y legal, así como absolver las consultas y emitir opinión sobre los proyectos normativos que le sean formuladas en el ámbito de su competencia (...)

**Artículo 27.- Funciones de la Oficina General de Asesoría Jurídica**

Son funciones de la Oficina General de Asesoría Jurídica las siguientes:

(...) f) Elaborar o participar en la elaboración de proyectos normativos e instrumentos legales y administrativos que competen al Despacho Presidencial, y emitir opinión sobre aquellos que se sometan a su consideración por la Alta Dirección.

<sup>12</sup> Ley N° 29158 – LOPE

**Artículo 11.- Facultad normativa del Presidente de la República**

Corresponde al Presidente de la República dictar los siguientes dispositivos:

(...) 3. **Decretos Supremos.** Son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley. Son rubricados por el Presidente de la República y referendados por uno o





18. Al respecto, tomando en cuenta que cuando la norma exige la aprobación de los proyectos de Contrato de APP o de sus adendas por parte de una autoridad, se está requiriendo la emisión de un acto administrativo, toda vez que dicha aprobación implica la emisión de una declaración administrativa, de carácter particular (un contrato APP específico), que surte efectos jurídicos de forma individual: vincula al Estado, (a través de las entidades administrativas que el contrato regula), al concesionario y a otras entidades que eventualmente podrían intervenir (los acreedores permitidos, por ejemplo), no teniendo vocación de generalidad<sup>13</sup>, por lo que los efectos jurídicos de la relación jurídica creada a través de los contratos APP y sus adendas, son exclusivamente *interpartas*.
19. En tal sentido, desde el punto de vista jurídico, es necesario adecuar la decisión administrativa que supone la aprobación de los contratos APP y sus adendas, a la naturaleza jurídica que le corresponde, es decir, un acto administrativo y no una norma de alcance general, por lo cual, la resolución ministerial y otro tipo de acto emitido por el Despacho Ministerial, cumple con la naturaleza jurídica que requiere la referida aprobación administrativa, toda vez que, conforme con lo establecido en el ítem b) del numeral 23.2 del artículo 23 y el numeral 8 del artículo 25 de la LOPE, les corresponde a los ministros de Estado, para el ejercicio de su competencia exclusiva, la toma de decisiones relativas al otorgamiento de concesiones, de acuerdo con la normativa de la materia, mediante la expedición de Resoluciones Ministeriales<sup>14</sup>.
20. Por lo mencionado, es necesario la modificación de la normativa actual contenida en la LSPN, en lo relacionado con: (i) el plazo de vigencia del otorgamiento de la administración al sector privado —vía contratos APP u otras modalidades establecidas en la legislación vigente— para el desarrollo de infraestructura portuaria, debiendo guardar coherencia respecto al plazo de los contratos conforme a la Ley de APP vigente; o (ii) la forma de aprobación de los contratos APP y sus adendas modificatorias, optando por un trámite menos burocrático que el actual (que exige la aprobación mediante Decreto Supremo) y que suponga la emisión de un instrumento administrativo jurídicamente adecuado a la naturaleza de la aprobación objeto del mismo.



mis Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan. Los Decretos Supremos entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, salvo disposición contraria del mismo, que ponga en vigencia en todo o en parte.

<sup>13</sup> Ley N° 27444

**Artículo 1.-** Acto Administrativo

1.1 Son actos administrativos, las declaraciones de las entidades que, en el marco de normas de derecho público, están destinadas a producir efectos jurídicos sobre los intereses, obligaciones o derechos de las administradas dentro de una situación concreta.

<sup>14</sup> Ley Orgánica del Poder Ejecutivo - [OPE]

**Artículo 21.-** Funciones de los Ministerios

[...] 23.2. Para el ejercicio de las competencias exclusivas, corresponde a los Ministerios:

[...] b) Otorgar y reconocer derechos a través de (...) concesiones, de acuerdo a las normas de la materia.

**Artículo 25.-** Ministros de Estado

El Ministro de Estado, con arreglo a la Constitución Política del Perú, es el responsable político de la conducción de un sector o sectores del Poder Ejecutivo. Los Ministros de Estado orientan, formulan, dirigen, coordinan, determinan, ejecutan, supervisan y evalúan las políticas nacionales y sectoriales a su cargo; asimismo, asumen la responsabilidad inherente a dicha gestión en el marco de la política general del gobierno. Corresponden a los Ministros de Estado las siguientes funciones:

[...] 2. Expedir Resoluciones Supremas y Resoluciones Ministeriales.





PERU

"Uno del Buen Servicio al Ciudadano"

### LA PROPUESTA NORMATIVA

21. En tal contexto, la propuesta normativa propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 en los siguientes términos:

Texto actual de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley	Propuesta de modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la Ley
<p><b>Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria</b> (...)</p> <p>10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y al fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por Decreta Suprema, y los Gobiernos Regionales por Ordenanza Regional, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley, sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para prestar sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado."</p> <p>10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las modalidades siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Asociación en Participación.</li> <li>b) Contratos de Afiliación.</li> <li>c) Contratos de Concesión.</li> <li>d) Contratos de Riesgo Compartido.</li> <li>e) Contratos de Garantía.</li> <li>f) Contratos Societarios, y,</li> <li>g) Otras modalidades establecidas en la legislación." </li></ul>	<p><b>Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria</b> (...)</p> <p>10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y al fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el caso de puertos nacionales y los Gobiernos Regionales, para el caso de puertos regionales, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a la Autoridad Portuaria Nacional y a las Autoridades Portuarias Regionales, respectivamente, podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia, sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales, regulados en la normativa de la materia, que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para prestar sus servicios, salvo lo previsto en el numeral 11.3 del artículo 11 de esta Ley. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria competente podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el Uso Exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado."</p> <p>10.3 La infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso exceda de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato."</p>

22. Asimismo, se establece una Disposición Complementaria Transitoria Única, en los siguientes términos:

**\*DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA ÚNICA.-** Aplicación de la presente ley a los procesos de inversión privada en trámite y a los contratos vigentes de concesiones portuarias

Dispóngase que lo establecido por la presente ley es de aplicación a los procesos de promoción de inversión privada en trámite. Los contratos vigentes de concesiones portuarias suscritos por el Estado, pueden adecuarse a lo establecido en la presente Ley mediante las modificaciones respectivas."



23. De acuerdo con lo mencionado, resulta jurídicamente conveniente la modificación del numeral 10.2 y el primer párrafo del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley N° 27843, que regulan, respectivamente, la formalidad de aprobación de los contratos APP (vía decreto supremo) y el plazo de los mismos (30 años), para lo cual, el Proyecto de Ley alcanzado por el MTC, cumple con la finalidad antes expuesta, siendo jurídicamente viable.
24. En adición a lo antes expuesto, el proyecto de ley alcanzado por el MTC, también propone reemplazar al listado de "formas contractuales" mediante las cuales se otorga la administración de la infraestructura portuaria al sector privado, por una fórmula legal que expresamente hace alusión al modelo APP de acuerdo con lo dispuesto "en las normas de la materia", lo cual guarda coherencia jurídica con la política de Estado de promover la inversión privada a través de este modelo, el cual se encuentra regulado por la Ley de APP.
25. Con relación a la Única disposición complementaria transitoria propuesta, ésta dispone que el proyecto de ley, a su entrada en vigencia, será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite (por el MTC y/o Gobierno Regional), y a los contratos de concesiones portuarias vigentes a fin de que puedan adecuarse a la misma mediante las respectivas modificaciones contractuales, lo cual permite adecuar la aplicación del sentido normativo de la Ley de APP, a los procesos en trámite e inclusive, si las partes así lo acordasen (respecto del plazo), a los contratos de concesión vigentes.
26. En ese sentido, los aspectos importantes del proyecto de Decreto Legislativo mencionada, son:
- a) Se elimina la formalidad de otorgar la administración de una infraestructura portuaria a través de decreto supremo del MTC, lo cual permite flexibilidad en cuanto al instrumento legal mediante el cual se aprueba el contrato APP correspondiente.
  - b) Se modifica el plazo del contrato mediante el cual se otorga la administración de infraestructura portuaria, estableciendo que el mismo será de hasta 60 años, a efecto de guardar coherencia con la Ley de APP vigente, que establece el mismo plazo.
  - c) Las modificaciones mencionadas se aplican a los procesos de promoción de la inversión privada en materia portuaria en curso, así como a los compromisos contractuales suscritos por el Estado peruano.
27. Con relación al literal a) antes señalado, consideramos importante que el proyecto normativo objeto del presente Informe Incluya esta precisión, toda vez que resulta necesario, a efecto de dotar de agilidad al proceso de suscripción contractual (y de las adendas respectivas), que los contratos cuenten con un trámite más expeditivo que el de aprobación de un Decreto Supremo, considerando a la Resolución Ministerial (en cuya emisión únicamente participa el ministro del sector), el mecanismo formal adecuada para ello.
28. Respecto del literal b) el punto anterior, debe precisarse que el inciso 11 del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1147, "Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas" y el numeral 673.1 del artículo 673, de su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE, establecen el plazo de 30 años para el otorgamiento en uso de áreas acuáticas, el cual podrá ser renovado por 30





"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

años adicionales<sup>15</sup>, por lo que la presente propuesta normativa, se encuentra en concordancia con los plazos de otorgamiento de uso de área acuática por parte de la DICAPI, toda vez que la propuesta bajo análisis establece un plazo máximo de vigencia contractual similar a la sumatoria de los plazos antes mencionados, para el otorgamiento de derecho de uso de área acuática.

### APROBACIÓN DEL PROYECTO NORMATIVO Y REMISIÓN AL MTC

29. El artículo 13 de la LSPN crea a la APN como Organismo Técnico Especializado, encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y dependencia del Ministro.
30. Por otra parte, los literales b) y c) del artículo 4 de la Ley Orgánica del MTC establece, como parte de su ámbito de competencia exclusiva, la Infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional, y los servicios de transporte de alcance nacional e internacional; asimismo, el inciso 1 del artículo 5 de la mencionada ley, establece como una de sus funciones rectoras, formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
31. Cabe precisar que de acuerdo con el artículo 1 de la LSPN, la finalidad de dicha norma es promover el desarrollo y la compatibilidad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos, finalidad pública de la que se desprenden los lineamientos de política portuarias de los numerales 5 y 8 del artículo de su artículo 3, previamente analizados en el presente informe, los que, asimismo, forman parte de la política nacional y sectorial del MTC, conforme su Ley Orgánica.
32. De acuerdo con lo mencionado, es jurídicamente viable que la APN otorgue opinión favorable al presente proyecto normativo, a efecto que el MTC lo tramite de acuerdo con su competencia y atribuciones antes expuestas, toda vez que se trata de una materia relacionada con el sector portuario nacional que busca lograr la finalidad pública de este ministerio.
33. Por otra parte, el artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 034-2004-MTC, establece que es una atribución y función del Directorio, aprobar y modificar otros documentos técnicos normativos, propuestos por el Gerente General de la APN.
34. En tal sentido, resulta legalmente viable la aprobación del proyecto de ley objeto del presente informe, mediante Acuerdo de Directorio, para lo cual, se recomienda a la Gerencia General, ponerlo a su consideración en la siguiente sesión del Directorio.



<sup>15</sup> Decreto Legislativo N° 1147

Artículo 5.- Funciones de la Autoridad Marítima Nacional

(...) Ser funciones de la Autoridad Marítima Nacional:

(...) 11) Otorgar a las personas naturales o jurídicas derechos de uso de área acuática, (...) a través de autorizaciones temporales hasta por treinta (30) años, plazo que podrá ser renovado (...).

Decreto Supremo N° 015-2014-01

Artículo 671.- Autorización del derecho de uso de áreas acuáticas

671.1 La Autoridad Marítima Nacional otorga a las personas naturales o jurídicas la autorización del derecho de uso de áreas acuáticas (...) mediante resolución autoritativa por períodos de hasta treinta años, conforme a lo establecido en el numeral 11) del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1147, los mismos que pueden ser renovados.

01



PERU


"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN:**

35. Por lo expuesto, el proyecto de ley alcanzado por el MTC, que propone la modificación de los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10 de la LSPN, resulta jurídicamente viable, de acuerdo con el análisis del presente Informe.
38. Se recomienda a la Gerencia General elevar el presente Informe, al Directorio de la APN, para su evaluación, aprobación y posterior remisión al MTC.

Sin otro particular, quedamos a su disposición para absolver cualquier otra consulta que tenga a bien formular.

Atentamente,

  
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL  
-----  
Lic. Hector Florencio Tuya  
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica (u)