

FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.

**BASES PARA LA
SUBASTA DE FRECUENCIAS**

FERROCARRIL DEL SUR ORIENTE

LIMA - PERÚ

FEBRERO 2018

INDICE

1. ANTECEDENTES Y BASE LEGAL
2. CONDICIONES GENERALES DE LA SUBASTA
3. DEFINICIONES
4. DE LAS BASES
5. CONDUCCIÓN DEL PROCESO
6. OBJETO DE LA SUBASTA
7. CONVOCATORIA Y VENTA DE BASES
8. CONSULTAS A LAS BASES Y CIRCULARES
9. DE LOS POSTORES Y SU ACREDITACIÓN
10. ACTO PÚBLICO DE SUBASTA
11. LA GARANTÍA DE SERIEDAD, VALIDEZ y VIGENCIA DE LA OFERTA
12. LA OFERTA
13. SISTEMA DE EVALUACIÓN DE OFERTAS
14. IMPUGNACIONES
15. OBLIGACIONES PARA LA FIRMA DEL CONTRATO
16. CONFIDENCIALIDAD
17. LEGISLACIÓN APLICABLE
- ANEXO I - CRONOGRAMA DE LA SUBASTA
- ANEXO II - CARTA DE PRESENTACIÓN DEL POSTOR Y CREDENCIALES
- ANEXO III - DECLARACIÓN JURADA
- ANEXO IV - FORMATO DE OFERTA
- ANEXO V - RELACIÓN DE BANCOS LOCALES AUTORIZADOS PARA LA EMISIÓN DE CARTAS FIANZAS
- ANEXO VI - MODELO DE GARANTÍA DE SERIEDAD, VALIDEZ Y VIGENCIA DE LA OFERTA.
- ANEXO VII – PROYECTO DE CONTRATO
- ANEXO VIII - GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.
- ANEXO IX - MODELO DE CARTA FIANZA BANCARIA DE IMPUGNACIÓN
- ANEXO X - ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD
- ANEXO XI - FORMATO DE PRESENTACIÓN DE CONSULTAS
- ANEXO XII – FICHA TÉCNICA DEL MATERIAL RODANTE DEL POSTOR

1. ANTECEDENTES Y BASE LEGAL

- 1.1 Con fecha 19 de julio de 1999 el Comité Especial de COPRI encargado de llevar adelante el proceso de promoción de la inversión privada en ENAFER, adjudicó la Buena Pro la concesión sobre los Ferrocarriles del Sur y del Sur – Oriente en favor del consorcio divisible denominado Consorcio Ferrocarriles del Perú. El mencionado consorcio constituyó a la sociedad Ferrocarril Transandino S.A. (en adelante, FTSA), quien actuaría como Concesionario.
- 1.2 Dando cumplimiento a las disposiciones de las Bases y de las Circulares expedidas durante el concurso, el consorcio divisible denominado Consorcio Ferrocarriles del Perú constituyó a PeruRail S.A. (en adelante, “PERURAIL”) como Empresa Vinculada que actuaría como Operador del Servicio de Transporte Ferroviario de los Ferrocarriles del Sur y Sur – Oriente.
- 1.3 Con fecha 20 de septiembre de 1999, FTSA, en calidad de Concesionario, y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en calidad de Concedente, suscribieron el Contrato de Concesión correspondiente a los Ferrocarriles del Sur y del Sur – Oriente (en adelante, “el Contrato de Concesión”).
- 1.4 La Cláusula 7.6 del Contrato de Concesión establece que en caso dos o más Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario deseen usar al mismo tiempo el mismo segmento de Línea Férrea o que el Servicio de Transporte Ferroviario de cada uno limite, restrinja o impida el del otro, por el momento en que ambos Servicios deseen ser desarrollados, FTSA queda obligado a desarrollar un concurso (subasta) para seleccionar al Operador Ferroviario al que se adjudicará el horario o frecuencia solicitado.
- 1.5 Mediante la Resolución N° 023-2009-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN interpretó el alcance de la cláusula 7.6 del Contrato de Concesión, aclarando que PERURAIL es el único Operador del Servicio de Transporte Ferroviario que, calificando como Empresa Vinculada al Concesionario, puede participar y completar la pluralidad de interesados en las subastas que se pudieran convocar en caso la frecuencia venga siendo operada por dicha empresa y lo solicite un Operador del Servicio de Transporte Ferroviario no vinculado al Concesionario, o cuando la frecuencia está siendo operado por un Operador del Servicio de Transporte Ferroviario no vinculado al Concesionario, o cuando la frecuencia se encuentre libre.
- 1.6 El Reglamento Marco de Acceso – REMA del Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN establece que el mecanismo de subasta tiene como objetivo asignar la infraestructura escasa mediante un procedimiento transparente.

- 1.7 El Reglamento de Acceso de FTSA (en adelante, el REA FTSA), aprobado mediante Resolución N° 027-2008-CD-OSITRAN, establece el procedimiento aplicable a las solicitudes de acceso que se presenten ante FTSA respecto a las facilidades esenciales materia de su Contrato de Concesión regulando, entre otros, el procedimiento de subasta.
- 1.8 El 15 de septiembre de 2017 FTSA recibió la solicitud de Acceso a la Vía Férrea y Facilidades Esenciales de la empresa Inca Rail S.A.C. (en adelante, "INCARAIL"). Dicha solicitud estuvo referida a 4 horarios (2 Rumbo Norte y 2 Rumbo Sur en el tramo Ollanta – Machu Picchu y viceversa).
- 1.9 Luego de la evaluación correspondiente, FTSA determinó que, de los 4 horarios solicitados, sólo resultaban procedentes 2 de ellos: un nuevo horario Rumbo Norte denominado Tren N° A1 y un nuevo horario Rumbo Sur denominado Tren N° A2.
- 1.10 De conformidad con lo establecido en el artículo 8.7 del REA FTSA, el 6 de octubre de 2017, se procedió a publicar el extracto de esta solicitud de acceso, en el Diario Oficial "El Peruano" y en el Diario La República edición Sur para la ciudad de Cusco, al ser el lugar donde se encuentra ubicada la infraestructura.
- 1.11 Dentro del plazo previsto en el REA FTSA para que terceros manifiesten su interés por brindar el mismo servicio esencial, PERURAIL presentó su solicitud de acceso por los mismos horarios.
- 1.12 Al tratarse de los mismos horarios y no habiendo infraestructura disponible ni la posibilidad operativa para otorgar acceso a dos operadores ferroviarios para los mismos horarios, así como tampoco la posibilidad de definir horarios alternativos dentro del rango solicitado dentro de la malla horaria, de manera que sea posible la operación de más de un operador ferroviario, FTSA concluyó que no era factible otorgar el acceso simultáneo solicitado. En consecuencia, en cumplimiento del REA FTSA y del Contrato de Concesión, FTSA concluyó que el mecanismo de acceso a los horarios solicitados sería un proceso de subasta.
- 1.13 Con fecha 07 de febrero de 2018 se efectuó la publicación de la convocatoria de la Subasta en El Diario Oficial El Peruano y en el Diario La República Edición Sur.

2. CONDICIONES GENERALES DE LA SUBASTA

- 2.1 El objeto de la Subasta es la adjudicación de las Frecuencias correspondientes al procedimiento de acceso detallado en el numeral 1 precedente.

- 2.2 Las Frecuencias que serán objeto de Subasta son aquellas que están contenidas en el numeral 6.1 de estas Bases. Los Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario tendrán libertad para la determinación del tipo de servicio que vayan a implementar en cada Frecuencia.

Los desvíos y espacios requeridos para el estacionamiento de trenes no serán materia de la subasta, correspondiendo al Concesionario su administración de acuerdo a la capacidad de la infraestructura y las necesidades de los diferentes Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario, y de manera tal que se logre su eficiente utilización y se permita el mejor desarrollo de las operaciones ferroviarias, estando obligados los Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario a obedecer las disposiciones e instrucciones que sobre éstas ordene el Concesionario. Sin embargo, la disponibilidad de los desvíos e infraestructura requerida para cruzamientos, necesarios para la operación de las frecuencias objeto de Subasta, sí determinan el número máximo de Material Rodante o dimensión de convoy, conforme a lo establecido en el numeral 12.3 de las presentes Bases.

- 2.3 La asignación de Frecuencias a través de la Subasta se realizará por el período de doce (12) meses, y todos los días (de lunes a domingo) durante dicho período, contados a partir de la Fecha de Inicio de Operaciones. Excepcionalmente, por criterios de estacionalidad o demanda, los Operadores de Servicios Ferroviarios podrán dejar de operar las frecuencias adjudicadas por un período máximo de cuatro (04) meses consecutivos o acumulativos por año. Luego de transcurrido dicho período máximo, los Operadores de Servicios Ferroviarios están obligados a pagar al Concesionario el Monto Mínimo Fijo por día y el Concesionario tendrá la facultad de proceder a la revocatoria del acceso otorgado.

- 2.4 Asimismo, se deja expresa constancia que la asignación de las Frecuencias objeto de Subasta será efectuada al (los) Adjudicatario(s), de manera directa e intransferible. Conforme a ello, queda prohibido cualquier tipo de cesión o subarrendamiento de la o las Frecuencias adjudicadas, entre Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario o terceros, supuesto en el cual se procederá a la revocatoria del acceso otorgado. Asimismo, queda prohibido en las Frecuencias adjudicadas el acoplamiento de unidades de otros Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario diferentes al Adjudicatario, salvo casos de emergencia o accidente, conforme a lo indicado en el Contrato de Acceso respectivo, y previa autorización expresa del Concesionario.

3. DEFINICIONES

- 3.1 **Año Calendario:** Significará cada período de doce (12) meses, comenzando desde el 1 de enero al 31 de diciembre de cada año.
- 3.2 **Año:** significará cada período de doce (12) meses comenzando desde la Fecha de Inicio de Operaciones.
- 3.3 **Adjudicatario(s):** Persona(s) jurídica(s) a quien(es) FTSA adjudica la buena pro de la o las Frecuencias materia de la Subasta.
- 3.4 **Adquirente de las Bases:** Es la persona natural o jurídica que adquiere estas Bases.
- 3.5 **Bases:** Es el presente documento, incluidos sus Anexos, el cual comprende los términos económicos y de procedimiento que regulan la Subasta, así como el método de evaluación de las Ofertas y el Contrato. Estas Bases quedarán integradas luego de las modificaciones originadas por las consultas o sugerencias formuladas por los Postores.
- 3.6 **Circulares:** Son las comunicaciones emitidas por escrito por el Comité con el fin de completar, aclarar, interpretar o modificar el contenido de estas Bases, otra Circular o absolver consultas formuladas por los Postores. Las Circulares forman parte integrante de las Bases.
- 3.7 **Comité:** Es el órgano colegiado encargado de conducir la Subasta y ejercer las funciones contempladas en las Bases. El Comité cuenta con tres (3) miembros y estará conformado por el Gerente General de FTSA, quien lo presidirá, y seleccionará a los demás representantes de FTSA. En caso de ausencia, la Presidencia será asumida por otro miembro del Comité designado por el propio colegiado para tal oportunidad.
- 3.8 **Contrato:** Es el contrato de acceso a la vía que será suscrito por FTSA y cada Adjudicatario en virtud de la Subasta, contenido en el Anexo VII de las Bases.
- 3.9 **Contrato de Concesión:** es el contrato de fecha 20 de septiembre de 1999 suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y FTSA, en virtud del cual FTSA es titular de los derechos para ejercer la administración y explotación de los Ferrocarriles del Sur y del Sur Oriente.
- 3.10 **Credenciales:** Son los documentos que un Postor debe presentar conforme a lo dispuesto en la Sección 9 de estas Bases, para ser calificado por el Comité como Postor Acreditado.

- 3.11 **Cronograma de la Subasta:** Es el calendario detallado en el Anexo I de las Bases, en el cual se fijan los plazos para cada una de las etapas de la Subasta.
- 3.12 **Días:** Son todos los días del año, excepto sábados, domingos, feriados y aquellos otros declarados como no laborables por el Poder Ejecutivo para los sectores público o privado.
- 3.13 **Fecha de Inicio del Contrato:** Es la fecha de suscripción del Contrato respectivo el cual es celebrado como consecuencia del proceso de Subasta a que se refieren las presentes Bases. La Fecha de Inicio del Contrato no conlleva el ejercicio del derecho de acceso el cual se encuentra sujeto a que el Adjudicatario obtenga, de no contar con él, el correspondiente Permiso de Operación de Eficacia Plena y se verifique la Fecha de Inicio de Operaciones. La Fecha de Inicio del Contrato no podrá ser posterior a un (1) mes contado desde la fecha de la Adjudicación.
- 3.14 **Fecha de Inicio de Operaciones:** Es la fecha de inicio de las operaciones, para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario en virtud del Contrato suscrito con el Operador Adjudicatario. La Fecha de Inicio de Operaciones será definida por el Postor en su Oferta y podrá coincidir con la Fecha de Inicio del Contrato o con fecha posterior. El Postor comunicará como parte de su Oferta la Fecha de Inicio de Operaciones de las Frecuencias. A efectos que la Oferta sea válida, la Fecha de Inicio de Operaciones no podrá exceder de tres (3) meses contados desde la Fecha de Inicio del Contrato
- 3.15 **Frecuencia:** Es el lapso de tiempo durante el cual se prestará el Servicio de Transporte Ferroviario en un Segmento y Trayectoria (Rumbo Norte o Rumbo Sur) determinados.
- 3.16 **FTSA:** Es Ferrocarril Transandino S.A.
- 3.17 **Horario de Trenes:** Documento que emite el Concesionario, con las disposiciones para el movimiento de los trenes en la vía férrea principal y ramales conforme a los términos del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, que contiene los Itinerarios, Circular de Instrucciones Especiales y Perfil de la Vía, tomado en conocimiento por el MTC a través de la Resolución Directoral N° 016-2007-MTC/14 y que ha venido siendo actualizado.

El Horario de Trenes ha sido elaborado bajo criterios técnicos, tales como la capacidad de la vía férrea, la optimización de su uso, el intervalo que debe existir entre trenes, las distancias mínimas que deben respetarse, las restricciones de velocidad en la Línea Férrea; y demás criterios establecidos en el Reglamento Operativo Interno del Concesionario, y en los demás reglamentos operativos y de seguridad.

- 3.18 **Itinerario:** Documento que forma parte del Horario de Trenes y que contiene las frecuencias, tiempos, trayectorias, estaciones, paraderos y cruzamientos, de estricto cumplimiento en el movimiento de los trenes por la vía principal y ramales para trenes ordinarios de carga y pasajeros.
- 3.19 **Leyes Aplicables:** Es cualquier ley, reglamento, decreto, norma, directiva, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una autoridad gubernamental.
- 3.20 **Línea Férrea:** Es la unidad formada por vías férreas que comunican las estaciones en forma continua, incluyendo sus terraplenes, obras de arte, puentes, túneles, alcantarillas y otras estructuras de drenaje o de apoyo y la franja de terreno en que se emplazan; conforme lo establecido en el Contrato de Concesión. Para efectos de estas Bases, la Línea Férrea es la correspondiente al Ferrocarril del Sur Oriente
- 3.21 **Material Rodante:** Vehículos tractivos o remolcados que circulan en la vía férrea.
- 3.22 **Monto Base:** Es la Oferta Inicial más alta entre las Ofertas Iniciales presentadas por los Postores Acreditados durante la primera etapa de la Subasta que se describe en los numerales 10.9, 10.10 y 13.1 de estas Bases. El Monto Base es el resultado de multiplicar la Tarifa por Uso de Vía por el número de Material Rodante que ofrezca el Postor Acreditado que presentó la Oferta Inicial más alta para el par de frecuencias. Tanto la Tarifa de Uso de Vía y el número de Material Rodante debe ser el mismo para la frecuencia Rumbo Norte como la Rumbo Sur. Obtenido dicho resultado, dicho importe total será el monto mínimo sobre el cual se presentarán las Ofertas en la Puja.
- 3.23 **Monto Mínimo Fijo:** Es la Oferta Final más alta resultado del proceso de Subasta y que corresponde a la Oferta Final del Adjudicatario. El Monto Mínimo Fijo corresponde al resultado de multiplicar el número de Material Rodante ofrecido en la Oferta Inicial que determinó el Monto Base y la Tarifa por Uso de Vía que resulte aplicable conforme a la Oferta Final del Adjudicatario. El Monto Mínimo Fijo será el importe mínimo que pagará el Adjudicatario a FTSA por cada kilómetro recorrido en el par de frecuencias adjudicadas. En caso que para la prestación efectiva del Servicio utilizara un número menor de Material Rodante al tomado en consideración para la determinación del Monto Mínimo Fijo, el adjudicatario igualmente pagará el monto equivalente al Monto Mínimo Fijo, considerando el Material Rodante efectivamente utilizado (por kilómetro recorrido) y respecto al saldo restante (correspondiente al Material Rodante no utilizado) también deberá pagarlo por concepto de penalidad.

- 3.24 **Oferta Final:** Es la última propuesta económica que presente cada Postor Acreditado durante el procedimiento descrito en la Sección 10 de estas Bases. La Oferta Final es incondicional, irrevocable y se mantendrá vigente hasta la suscripción del Contrato.
- 3.25 **Oferta en la Puja:** Es la propuesta económica que presentará el Postor Acreditado durante el procedimiento de puja que se desarrollará en la segunda etapa de la Subasta conforme se describe en el numeral 10.11 y siguientes de estas Bases. Las Ofertas en la Puja estarán conformadas por una suma (fija) que se ofrecerá a viva voz y que no podrá ser menor al Monto Base.
- 3.26 **Oferta Inicial:** Es la propuesta económica que cada Postor Acreditado presentará durante la primera etapa de la Subasta que se describe en los numerales 10.5 a 10.10 de estas Bases. Esta Oferta Inicial se presentará en sobre cerrado y consistirá en el importe de la Tarifa por Uso de Vía que se ofrece y el número total de Material Rodante que dicho Postor Acreditado utilizará en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario. Tanto la Tarifa de Uso de Vía como el número de Material Rodante debe ser el mismo para la frecuencia Rumbo Norte como la Rumbo Sur. A efectos que la Oferta Inicial sea válida, el total de Material Rodante a ofrecer no deberá exceder las dimensiones indicadas en el numeral 12.3 de las presentes Bases.

La Oferta Inicial incluirá la Fecha de Inicio de Operaciones del Postor.

- 3.27 **Ofertas:** Son indistintamente la Oferta Final, Oferta en la Puja y/u Oferta Inicial, según corresponda. Las Ofertas no consideran el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro impuesto que resulte aplicable a dicho importe.
- 3.28 **Operador del Servicio de Transporte Ferroviario u Operador:** Es cualquier persona jurídica, constituida o establecida en el país, que cuente con el Permiso de Operación de Eficacia Restringida o Permiso de Operación de Eficacia Plena.
- 3.29 **OSITRAN:** Es el Organismo Supervisor en Infraestructura de Transporte de Uso Público creado por Ley N° 26971.
- 3.30 **Permiso de Operación de Eficacia Plena:** Es el permiso de operación emitido por el MTC que autoriza al Operador Ferroviario a prestar Servicios de Transporte Ferroviario en la ruta y Frecuencias de las cuales ha resultado Adjudicatario.
- 3.31 **Permiso de Operación de Eficacia Restringida:** Es el permiso de operación emitido por el MTC que autoriza al Operador a solicitar a FTSA el acceso a Frecuencias.

- 3.32 **Postor:** Es el Adquirente de las Bases que cumple con las condiciones para ser Operador del Servicio de Transporte Ferroviario por contar con un Permiso de Operación de Eficacia Plena vigente o con un Permiso de Operación de Eficacia Restringida para la Red Ferroviaria del Sur Oriente y/o los Segmentos que la conforman y que participa en la Subasta.
- 3.33 **Postor Acreditado:** Es el Adquirente de las Bases que cumple adecuadamente con la presentación de las Credenciales y es calificado como tal por el Comité para presentar Oferta.
- 3.34 **REA FTSA:** Es el Reglamento de Acceso de FTSA aprobado por OSITRAN mediante la Resolución N° 027-2008-CD-OSITRAN.
- 3.35 **REMA:** Es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado mediante la Resolución N° 014-2003-CD/OSITRAN y sus modificatorias.
- 3.36 **Segmento:** es la parte o sección de la Línea Férrea comprendida entre dos estaciones dentro de la cual se prestará el Servicio de Transporte Ferroviario en las Frecuencias materia de la Subasta.
- 3.37 **Servicio de Transporte Ferroviario:** Es el servicio de transporte de carga y/o pasajeros a ser desarrollado por un Operador de Servicio de Transporte Ferroviario.
- 3.38 **Subasta:** es el proceso de selección que permitirá a FTSA, a través del Comité, adjudicar a un Postor Acreditado las Frecuencias materia de Subasta.
- 3.39 **Tarifa Base:** Es el importe de US\$ 4.53 (Cuatro Dólares de los Estados Unidos y 53/100 Dólares de los Estados Unidos de América) sin considerar el Impuesto General a las Ventas, correspondiente a la Tarifa por Uso de Vía establecida en la Cláusula 7.1 y en el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión debidamente ajustada, a Septiembre del 2017.
- 3.40 **Tarifa por Uso de Vía o TUV:** Es uno de los factores de competencia en función al cual se determinará al Adjudicatario de la Subasta. La Tarifa por Uso de Vía se encuentra regulada en las Cláusulas 7.1 y 7.6 del Contrato de Concesión. Consiste en un valor en Dólares de los Estados Unidos de América que no puede ser inferior a la Tarifa Base y que se cobra por cada unidad de vagón, autovagón, coche y/o material tractivo que circule por la Línea Férrea, cargado o descargado, con o sin pasajeros. La TUV deberá ser la misma para la frecuencia rumbo norte como para la frecuencia rumbo sur, y será materia de ajuste conforme a los términos del Contrato de Concesión.

4. DE LAS BASES

- 4.1 La Subasta y los actos vinculados a ésta, se regirán por lo estipulado en las Bases.
- 4.2 Son partes integrantes de las Bases, sus respectivos anexos, los que se detallan a continuación:

Anexo I	Cronograma de la Subasta
Anexo II	Carta de presentación del Postor y Credenciales
Anexo III	Declaración Jurada
Anexo IV	Formato de Oferta
Anexo V	Relación de Bancos Locales autorizados para la emisión de Cartas Fianzas
Anexo VI	Modelo de Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta.
Anexo VII	Proyecto de Contrato.
Anexo VIII	Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato.
Anexo IX	Modelo de Carta Fianza Bancaria de Impugnación
Anexo X	Acuerdo de Confidencialidad
Anexo XI	Formato de presentación de consultas
Anexo XII	Ficha Técnica del Material Rodante del Postor

5. CONDUCCIÓN DEL PROCESO

- 5.1 El Comité es el responsable de la conducción de la Subasta, y como tal, es el encargado de la recepción y evaluación de las Ofertas, y de la adjudicación de la buena pro. Los actos públicos de recepción de Ofertas, puja, determinación de orden de méritos y adjudicación podrán ser presididos y llevados a cabo por cualquiera de los miembros del Comité en ausencia del Gerente General de FTSA, de acuerdo a lo establecido en la Sección 10 de las presentes Bases.
- 5.2 La interpretación, aclaración, modificación y complementación de las estipulaciones de las Bases incluyendo la absolución de consultas de los Operadores participantes y la integración de cualquier vacío o deficiencia de las Bases, es una atribución del Comité, que será ejercida a través de Circulares cuantas veces sea necesario y en las oportunidades en las que se estime conveniente.
- 5.3 Sin perjuicio de las atribuciones antes indicadas, el Comité podrá declarar desierta la Subasta, en forma total o parcial, según corresponda, cuando no se hubiesen presentado cuando menos una Oferta válida para la asignación del par de Frecuencias.

- 5.4 Para los fines de la Subasta, y con objeto de mantener una mejor comunicación, el Comité pone a disposición de los interesados los siguientes medios:

Contacto : Karina Catacora Villasante
 Línea telefónica : 6126700
 Correo electrónico : karina.catacora@belmond.com
 Página WEB : www.ferrocarriltransandino.com
 Horario : De lunes a jueves, de 9:00 a 13:00 y de 14:30 a 17:00 horas; y viernes de 9:00 a 13:00 horas.

Las comunicaciones al Comité deberán ser enviadas a la atención de su Presidente.

6. OBJETO DE LA SUBASTA

- 6.1 La Subasta tiene por objeto la asignación de un par de Frecuencias al Postor Acreditado que ofrezca la Oferta Final, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en el REMA FTSA. La Tarifa por Uso de Vía de la Oferta Inicial no podrá ser menor a la Tarifa Base y la Oferta Final no podrá ser inferior al Monto Base.

Bajo esas condiciones, las Frecuencias a ser subastadas son las siguientes:

Rumbo Norte	Tren N° A1		
	S./LL.	X.	LL./S.
Ollantaytambo			5:44
Tanccac			5:53
Chilca			5:59
Piscacucho			6:09
Qorihuayrachina			6:20
Pampacahua	6:30	50	6:35
Cedrobamba			6:49
Km. 104.000			6:54
Represa			6:59
Machupicchu	7:08		

Rumbo Sur	Tren N° A2		
	S./LL.	X.	LL./S.
Machupicchu			14:03
Represa	14:12	73	14:16
Km. 104.000			14:21
Cedrobamba	14:26	303	14:33
Pampacahua			14:47
Qorihuayrachina			14:57
Piscacucho			15:08
Chilca			15:18
Tanccac			15:24
Ollantaytambo	15:33		

En vista que INCARAIL y PERURAIL cuentan a la fecha con contratos de acceso suscritos con FTSA, les serán exigibles únicamente las Credenciales que expresamente se indiquen, cumplidas las cuales se les entenderá como Postor Acreditado. Sin perjuicio de lo cual, de existir cualquier otro Operador interesado en participar en la Subasta, podrá hacerlo siempre y cuando califique como Postor Acreditado.

Considerando las características antes descritas, como resultado de la Subasta sólo podrá resultar Adjudicatario un (01) Postor Acreditado, respecto al par de Frecuencias subastado.

- 6.2 Las Frecuencias a ser subastadas estarán destinadas a prestar el Servicio de Transporte Ferroviario durante el plazo de doce (12) meses contados desde la Fecha de Inicio de Operaciones, incluyendo los supuestos de estacionalidad de acuerdo a lo previsto en el numeral 2.3 de las Bases.
- 6.3 La Subasta se realizará por el par de Frecuencias subastado en el orden en que se encuentran detalladas en el numeral 6.1 de las Bases.
- 6.4 Los Postores Acreditados únicamente podrán participar en la Subasta de Frecuencias correspondientes a los Segmentos para los cuales cuentan cuando menos con el correspondiente Permiso de Operación de Eficacia Restringida.
- 6.5 Los Postores que, a la fecha de la Subasta, no cuenten con un contrato de acceso vigente para operar en el Ferrocarril del Sur Oriente, deberán acreditar que cuentan con Material Rodante suficiente para operar en el par de Frecuencias a ser asignadas en la Subasta, considerando el número de unidades indicado en el sobre de Credenciales y contemplado en la Oferta Inicial. El Comité verificará que se cumpla con tal condición previamente a la Subasta de cada par de Frecuencias.
- 6.6 Los Postores que, a la fecha de la Subasta, no cuenten con un contrato de acceso vigente para operar en el Ferrocarril del Sur Oriente, deberán declarar el material que piensa utilizar para prestar los Servicios de Transporte Ferroviario en cada una de las Frecuencias.
- 6.7 Para efectos del supuesto previsto en el numeral anterior, el número de unidades que acrediten poseer los Postores, debe corresponder a la cantidad de Frecuencias en las que se tiene la intención de presentar Oferta, respetando las necesidades técnicas y operativas de cada Frecuencia.

7. CONVOCATORIA Y VENTA DE BASES

- 7.1 La convocatoria se ha realizado el día 07 de Febrero de 2018 por medio de una publicación en el Diario Oficial El Peruano y en el diario La República Edición Sur, considerando la ubicación del Segmento materia de la Subasta.
- 7.2 El Cronograma de la Subasta se indica en el Anexo I que es parte integrante de estas Bases y podrá ser objeto de modificación en caso el Comité lo considere necesario, lo cual se realizará a través de Circulares.

- 7.3 Las Bases autenticadas se encontrarán a la venta durante el plazo que se especifica en el Cronograma de la Subasta. El precio de las Bases es de S/100.00 (Cien y 00/100 Soles) monto al que se agregará el Impuesto General a las Ventas, el cual deberá ser cancelado en las oficinas de FTSA, al contado o mediante cheque de gerencia a nombre del concesionario. El texto de las Bases serán publicadas en la página Web de FTSA.
- 7.4 Desde la adquisición de las Bases y hasta cualquier momento anterior a la fecha máxima para la formulación de consultas indicado en el Cronograma de la Subasta, los Adquirentes de las Bases deberán comunicar por escrito, a la atención del Comité, los datos de identidad de su(s) representante(s) legal(es), dirección, teléfono, y correo electrónico, a fin de que el Comité efectúe las comunicaciones y coordinaciones pertinentes.
- Esta información podrá ser objeto de modificación hasta la fecha de presentación de las Credenciales, para lo cual se requerirá el envío de una comunicación por escrito.
- 7.5 Por el solo hecho de participar en la Subasta, se entiende que el Postor conoce y se somete incondicionalmente a todos y cada uno de los términos y condiciones establecidos en estas Bases.

8. CONSULTAS A LAS BASES Y CIRCULARES

- 8.1 Los Adquirentes de las Bases y los Postores podrán formular consultas, solicitar la aclaración de cualquiera de sus extremos o sugerir modificaciones respecto de las Bases, utilizando para tales efectos el formato recogido en el Anexo XI. Las consultas deberán ser enviadas al Comité por escrito.
- 8.2 La presentación de consultas, aclaraciones y sugerencias sobre las Bases y el Contrato se realizará hasta la fecha indicada en el Cronograma de la Subasta. Dichas consultas deberán realizarse en idioma español.
- 8.3 El Comité absolverá las consultas, aclarará las Bases y se pronunciará sobre las sugerencias al Contrato, según corresponda, mediante Circulares que por escrito (vía correo electrónico o mediante carta) se harán de conocimiento de todos los Postores y de OSITRAN hasta el plazo previsto en el Cronograma de la Subasta. Las Circulares también serán puestas a disposición de los Postores en la página Web de FTSA.
- 8.4 Las Circulares serán consideradas parte integrante de las Bases y en consecuencia serán jurídicamente vinculantes para todos los Postores.
- 8.5 La no recepción de las Circulares o su recepción en forma incompleta, no podrá ser invocada por los participantes como causal de impugnación o

reclamo alguno considerando que tales documentos también se encontrarán a disposición de los Postores en la página Web de FTSA.

9. DE LOS POSTORES Y SU ACREDITACIÓN

9.1 Los Postores deberán presentar sus Credenciales, a más tardar, en la fecha indicada en el Cronograma de la Subasta, en la dirección y en el horario de atención señalado en el numeral 5.4 precedente.

9.2 Las Credenciales serán presentadas en sobre cerrado, el cual será claramente identificado en su anverso con las indicaciones:

- (i) “Proceso de Subasta”;
- (ii) “Credenciales”; y
- (iii) Nombre del Postor.

No se aceptarán ni recibirán documentos que sean remitidos por correo electrónico, facsímil o cualquier otro medio de comunicación distinto a la entrega por escrito en sobre cerrado.

9.3 Para los efectos de la Acreditación, los Postores deberán incluir en el Sobre de Credenciales la siguiente documentación:

- a) Carta de presentación del Postor y Credenciales conforme formato previsto en el Anexo II. La carta debería ser firmada por el representante legal del Postor. Esta Carta debe ser presentada por todos los Postores sin excepción.
- b) Declaración Jurada firmada por el representante legal del Postor, indicando domicilio legal en Lima, Perú y aceptando las condiciones expresadas en estas Bases, según formato del Anexo III. Esta Declaración Jurada debe ser presentada por todos los Postores sin excepción.
- c) Acuerdo de confidencialidad suscrito por el representante legal del Postor, según formato del Anexo X. Este Acuerdo debe ser presentado por todos los Postores sin excepción.
- d) Copia simple del comprobante de pago de adquisición de las Bases. Este documento debe ser presentado por todos los Postores sin excepción.
- e) Copia del Registro Único de Contribuyente del Postor. Este documento no requiere ser presentado por los Operadores que cuenten a la fecha con un contrato de acceso vigente.

- f) Copia del instrumento de constitución del Postor o estatuto vigente. Este documento no requiere ser presentado por los Operadores que cuenten a la fecha con un contrato de acceso vigente.
- g) Copia, certificada notarialmente o fedateada por el MTC, del Permiso de Operación de Eficacia Plena o del Permiso de Operación de Eficacia Restringida otorgado al Postor y que corresponda al Segmento objeto de Subasta. Este documento no requiere ser presentado por los Operadores que cuenten a la fecha con un contrato de acceso vigente que comprenda el Segmento objeto de Subasta.
- h) Copia simple de del(los) poder(es) vigentes del(los) representante(s) legal(es), así como copia simple o informativa expedida por la SUNARP respecto a tales poderes, con la respectiva indicación del número de la partida registral y asiento en el que se encuentra(n) inscrito(s). El (los) representante(s) legal(es) deberá(n) contar con las facultades de representación suficientes para participar en la presente Subasta, suscribir la Oferta y el Contrato. Este documento no requiere ser presentado por los Operadores que cuenten a la fecha con un contrato de acceso vigente.
- i) Certificado de vigencia del(los) poder(es) del(los) representante(s) legal(es) que actuarán en la Subasta en presentación del Operador, expedida por SUNARP, con una antigüedad no mayor de 15 días calendario de la fecha de presentación.

En caso los poderes del (los) representante(s) legal(es) no estuvieran inscritos, los Postores podrán presentar una copia certificada por Notario Público del Acta de sesión de Directorio en la que se atribuyan las facultades de representación suficientes para participar en el presente Proceso, suscribir la Oferta y el Contrato, adjuntando la constancia de su presentación ante SUNARP.

Este documento no requiere ser presentado por los Operadores que cuenten a la fecha con un contrato de acceso vigente, salvo que a la fecha de la Subasta los representantes legales acreditados ante FTSA con ocasión de las solicitudes de acceso previamente presentadas, hubieran cambiado.

- j) Los Postores que, a la fecha de la Subasta, no cuenten con un contrato de acceso vigente para operar en el Ferrocarril del Sur Oriente, deberán acreditar el Material Rodante que utilizarán en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, para lo cual, deberán presentar el Certificado de Habilitación Ferroviaria de las unidades con las cuales prestará el Servicio de Transporte Ferroviario emitido por el MTC a nombre del Postor, o copia legalizada de la solicitud en trámite, así como una ficha técnica conforme al formato previsto en el Anexo XII.

9.4 El Comité revisará las Credenciales y notificará a cada Postor sobre los defectos u omisiones que consten en sus Credenciales. El Postor notificado deberá subsanar los documentos observados dentro de las fechas señaladas en el Cronograma de la Subasta.

9.5 Toda la información presentada en el sobre de Credenciales deberá ser legible y estará foliada en forma correlativa, sin enmendaduras y todas las hojas deben ser rubricadas por el representante legal.

9.6 El Comité se reserva el derecho de comprobar la veracidad de los documentos presentados en el sobre de Credenciales, sin que ello suponga en modo alguno una limitación a la responsabilidad del Postor, derivada de la eventual falta de veracidad de los datos o la información presentada.

De igual manera, cada Postor se compromete a poner a disposición del Comité los documentos adicionales que le sean solicitados a tal efecto.

Sin perjuicio de la responsabilidad estipulada en este numeral, la falta de veracidad de los datos o la información presentada en el sobre de Credenciales ocasionará que el Comité descalifique al Postor en cualquier etapa de la Subasta.

9.7 El Comité tendrá plazo hasta la fecha indicada en el Cronograma de la Subasta para evaluar las Credenciales de los Postores e identificar a los Postores Acreditados.

9.8 El Comité comunicará a los Postores la lista de los Postores Acreditados por escrito, indicando si entre ellos se encuentra o no algún Operador Ferroviario vinculado a FTSA distinto a PERURAIL, garantizando su recepción. Adicionalmente, la lista estará a disposición de los Postores en las oficinas de FTSA y en su página Web.

Únicamente los Postores Acreditados tendrán la posibilidad de presentar Ofertas.

- 9.9 Podrán presentarse como Postores el o los Operadores que se encuentren brindando Servicios de Transporte Ferroviario en la Línea Férrea, así como cualquier nuevo Operador Ferroviario que cuente con Permiso de Operación de Eficacia Plena o Permiso de Operación de Eficacia Restringida.

10. ACTO PÚBLICO DE SUBASTA

- 10.1 Para encontrarse habilitado para participar en el proceso de Subasta, los Postores deberán haber sido calificados como Postores Acreditados por el Comité y deberán presentar la correspondiente Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta conforme al formato previsto en el Anexo VI y lo señalado en la Sección 11 de las Bases.
- 10.2 La Subasta se realizará en Av. Armendariz N° 480, Oficina 501, Miraflores, Lima.
- 10.3 La Subasta se llevará a cabo ante el Comité y un Notario Público que certificará los actos y levantará las actas correspondientes. Asimismo, se contará con la participación de un martillero público y de representantes de OSITRAN, en caso dicha entidad así lo disponga.
- 10.4 La participación en la Subasta y la presentación de Ofertas implica el sometimiento del Postor a las Bases y sus Anexos, así como a cualquier otro instrumento o disposición que forme parte de éstos. Asimismo, implicará también la obligación del Postor al cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el REA FTSA para la suscripción del Contrato respectivo en caso sea elegido como Adjudicatario.

Primera Etapa de la Subasta: Presentación de Oferta Inicial

- 10.5 El plazo de tolerancia para el inicio del acto público de Subasta será de quince (15) minutos de la hora fijada.
- 10.6 El Presidente del Comité o quien que lo sustituya, iniciará el correspondiente acto público de Subasta e invitará a los Postores Acreditados en orden alfabético a entregar la correspondiente Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta.
- 10.7 Verificada la conformidad de la Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta, se dará inicio al procedimiento de presentación de Ofertas Iniciales. Iniciado el procedimiento de presentación de Ofertas Iniciales, no se admitirán más Postores, ni se recibirán documentos adicionales.
- 10.8 El Presidente del Comité o quien que lo sustituya, iniciará el procedimiento de Subasta para el par de Frecuencias, conforme se encuentran detalladas en el numeral 6.1 de las Bases. Para ello, se solicitará la presentación de Ofertas

Iniciales llamando en orden alfabético a los Postores Acreditados, siempre y cuando hubieran presentado Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta. Una vez llamado, el Postor Acreditado deberá presentar su Oferta Inicial conforme a los términos contenidos en el Anexo IV.

- 10.9 El Presidente del Comité verificará que las Ofertas presentadas sean válidas conforme a lo dispuesto en el numeral 12.3 de las Bases, luego de lo cual el Comité anunciará el orden de méritos a fin de determinar la Oferta Inicial más alta y, consecuentemente, el Monto Base de la puja. Para tal efecto utilizarán el sistema de evaluación de Ofertas a que se refiere la Sección 13 de las Bases.

De verificarse que la Oferta Inicial presentada por el Postor Acreditado no es válida, dicho Postor se dará por no presentado para efectos del par de Frecuencias.

- 10.10 Una vez anunciada la mayor Oferta Inicial y el Monto Base, el Presidente del Comité tomará ésta como punto de partida para dar inicio a la puja en el marco de la Subasta.

Segunda Etapa de la Subasta: La Puja

- 10.11 Iniciada la puja, el martillero público otorgará un plazo de dos minutos para que los Postores Acreditados participantes en esta etapa de la Subasta puedan presentar una contraoferta, y así sucesivamente hasta que se obtenga una Oferta en la Puja que no sea superada por otro Postor Acreditado participante. La contraoferta será presentada de manera verbal por el representante legal del Postor Acreditado.
- 10.12 Una vez vencido el plazo de dos minutos sin que otro Postor Acreditado participante haya presentado una Oferta en la Puja que supere la anterior, el Comité procederá a verificar la Oferta en la Puja más alta conforme a lo establecido en la Sección 13 de estas Bases.
- 10.13 Una vez que el Comité verifique que la última Oferta en la Puja es la más alta, procederá a declararla como la Oferta ganadora y se otorgará la buena pro al Postor que la haya presentado.
- 10.14 El Notario Público que participe en la Subasta dejara constancia en el acta que se levante, entre otros, lo siguiente: identificación de las Frecuencias adjudicadas, la identificación de todos los Postores Acreditados que participaron, la presentación de la correspondiente Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta, las Ofertas presentadas, la identificación de quien resulte Adjudicatario del proceso de Subasta, el período por el cual se adjudicaron las Frecuencias, así como el valor de la Oferta ganadora. El Acta

será suscrita por los miembros del Comité y por los representantes legales de los Postores Acreditados que presentaron Ofertas.

- 10.15 En caso que no se hubiese presentado cuando menos una Oferta válida para la adjudicación del par de Frecuencias, el Comité declarará desierta la Subasta para dicho par de Frecuencias. El Comité procederá a declarar desierto el proceso en forma total o parcial, según corresponda, sin derecho a indemnización alguna por parte de los Postores y sin que ello permita a los Postores solicitar reembolso alguno.
- 10.16 Dentro de los quince (15) Días siguientes de haberse declarado desierto el proceso de Subasta de forma total o parcial se procederá por única vez a realizar una segunda convocatoria para todos aquellos pares de Frecuencias no adjudicados.

11. LA GARANTÍA DE SERIEDAD, VALIDEZ y VIGENCIA DE LA OFERTA

- 11.1 La Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta será por un monto de US\$ 12,000.00 (Doce Mil con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).
- 11.2 La Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta deberá ser presentada conforme al modelo que aparece en el Anexo VI.

Esta garantía deberá ser una carta fianza bancaria emitida a favor de FTSA, por cualquiera de los bancos locales a los que se refiere el Anexo V.
- 11.3 La Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta será ejecutada si el Adjudicatario no suscribe el Contrato en la fecha establecida para tal efecto o incumpliera alguna de sus obligaciones previstas para la Fecha de Inicio del Contrato.
- 11.4 La Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta presentada por los Postores que no obtuvieron la buena pro, les será devuelta tan pronto se haya producido la Fecha de Inicio de Operaciones y se inicie la correspondiente prestación efectiva del Servicio de Transporte Ferroviario. La devolución de la Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta al Adjudicatario procederá en cuanto éste cumpla con suscribir el Contrato y entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, de acuerdo con el modelo contenido en el Anexo VIII.

12. LA OFERTA

- 12.1 La(s) Oferta(s) no podrá(n) ser condicionada(s), será(n) irrevocable(s) y se mantendrá(n) vigente(s) desde su presentación hasta la Fecha de Inicio de Operaciones correspondiente al par de Frecuencias Subastado.
- 12.2 La(s) Oferta(s) Inicial(es) se presentará(n) de acuerdo al formato que como Anexo IV forma parte integrante de estas Bases y estará(n) constituida(s) por la Tarifa por Uso de Vía (TUV) que se pagará y por el número de Material Rodante con el que se pretende prestar el Servicio de Transporte Ferroviario.
- 12.3 Para que la correspondiente Oferta Inicial sea válida, la Tarifa por Uso de Vía (TUV) ofrecida por los Postores no podrá ser inferior a la Tarifa Base y el total del Material Rodante ofrecido para la prestación del Servicio Ferroviario de cada Frecuencia no podrá exceder en su conjunto de una longitud de 148 metros lineales, debido a la capacidad de los desvíos y estacionamientos correspondientes, así como de acuerdo a normas de seguridad operativas.
- 12.4 El número total (cantidad) de Material Rodante considerado en la Oferta Inicial que determinó el Monto Base para la puja no podrá ser modificado, y constituirá un factor fijo que deberá considerar cada Postor para efectos de su Oferta en la Puja. En ese sentido, las Ofertas en la Puja responderán a un incremento en el valor de la TUV ofrecido, el cual para efectos de la Puja se ofrecerá como un monto total, partiendo del Monto Base.
- 12.5 Conforme al formato previsto en el Anexo IV, los Postores Acreditados deberán indicar en su Oferta Inicial la Fecha de Inicio de Operaciones, la cual no podrá exceder de la fecha límite señalada en el numeral 3.14 precedente. Dicha fecha no podrá ser modificada durante el procedimiento de Subasta.
- 12.6 Si los Postores Acreditados no presentaran Ofertas en la Puja, la Adjudicación se realizará a favor de quien presentó la Oferta Inicial más alta.
- 12.7 En el supuesto regulado en el numeral precedente, se aplicarán las siguientes reglas:
- El Monto Base pasará a ser el Monto Mínimo Fijo.
 - El Monto Mínimo Fijo será la suma que deberá pagar el Adjudicatario a FTSA por cada kilómetro recorrido o existente en el segmento correspondiente al par de frecuencias adjudicadas (rumbo norte-rumbo sur) con independencia del número de Material Rodante que efectivamente utilice en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.
 - El Monto Mínimo Fijo dará derecho al Adjudicatario a recorrer en la Frecuencia respectiva una cantidad de Material Rodante igual a la utilizada para determinar el Monto Base.
 - En caso el Adjudicatario decida utilizar un número mayor de Material Rodante de aquél que fue utilizado para determinar el Monto Base, se le

aplicará a cada Material Rodante adicional que efectivamente utilice, considerando las restricciones operativas de la Línea Férrea, una Tarifa por Uso de Vía equivalente al resultado de la siguiente fórmula:

$$TUV = \frac{OA}{N}$$

Donde:

TUV: Es la Tarifa por Uso de Vía que se aplicará por cada kilómetro que recorra el Material Rodante adicional que utilice el Adjudicatario en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.

OA: Es la Oferta en la Puja presentada por el Adjudicatario.

N: Es el número de Material Rodante ofrecido por el Adjudicatario en su Oferta Inicial.

- Si el número de Material Rodante utilizado efectivamente en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario es menor a la cantidad de Material Rodante considerada en el Monto Base, el importe que se pague por el Material Rodante no utilizado – multiplicado por los kilómetros del segmento correspondiente - tendrá la naturaleza de penalidad, en tanto que lo que se pague por el Material Rodante efectivamente utilizado tendrá la naturaleza de pago por cargo de acceso a la Vía Férrea.
- Los importes que corresponda pagar conforme a lo señalado anteriormente, serán recogidos en el Contrato y resultarán aplicables durante todo el plazo de vigencia del mencionado Contrato.

12.8 Las Ofertas en la Puja se realizarán tomando como monto mínimo de puja el Monto Base. Considerando que el Monto Base es resultado de multiplicar el número de Material Rodante ofrecido por el Postor Acreditado que presentó la Oferta Inicial más alta, por el valor de la Tarifa por Uso de Vía ofrecida por éste, las Ofertas en la Puja también deben constituir valores totales por kilómetro recorrido. Para tal efecto, los Postores Acreditados presentarán las Ofertas en la Puja considerando el mismo número de Material Rodante ofrecido por el Postor que presentó la Oferta Inicial más alta, con independencia de que su Oferta Inicial haya incluido un número distinto de Material Rodante.

12.9 Luego de la adjudicación resultante del proceso de puja se procederá de la siguiente manera:

- La Oferta en la Puja que resulte ganadora pasará a ser el Monto Mínimo Fijo.
- El Monto Mínimo Fijo será la suma que deberá pagar el Adjudicatario a FTSA por cada kilómetro recorrido o existente en el segmento correspondiente al par de frecuencias adjudicadas (rumbo norte-rumbo sur) con independencia del número de Material Rodante que efectivamente utilice en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.
- El Monto Mínimo Fijo dará derecho al Adjudicatario a recorrer en la Frecuencia respectiva una cantidad de Material Rodante igual a la utilizada para determinar el Monto Base.
- En caso el Adjudicatario decida utilizar un número mayor de Material Rodante de aquél que fue utilizado para determinar el Monto Base, se le aplicará a cada Material Rodante adicional que efectivamente utilice, considerando las restricciones operativas de la Línea Férrea, una Tarifa por Uso de Vía equivalente al resultado de la siguiente fórmula:

$$TUV = \frac{OA}{N}$$

Donde:

TUV: Es la Tarifa por Uso de Vía que se aplicará por cada kilómetro que recorra el Material Rodante adicional que utilice el Adjudicatario en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.

OA: Es la Oferta en la Puja presentada por el Adjudicatario.

N: Es el número de Material Rodante ofrecido por el Postor Acreditado que presentó la Oferta Inicial más alta y que fue utilizado para determinar el Monto Base.

- Si el número de Material Rodante utilizado efectivamente en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario es menor a la cantidad de Material Rodante utilizada para determinar el Monto Base, el importe que se pague por el Material Rodante no utilizado – multiplicado por los kilómetros del segmento correspondiente - tendrá la naturaleza de penalidad, en tanto que lo que se pague por el Material Rodante efectivamente utilizado tendrá la naturaleza de pago por cargo de acceso a la Vía Férrea.
- Los importes que corresponda pagar conforme a lo señalado anteriormente, serán recogidos en el Contrato y resultarán aplicables durante todo el plazo de vigencia del mencionado Contrato.

13. SISTEMA DE EVALUACIÓN DE OFERTAS

- 13.1 Para la calificación de las Ofertas Iniciales de los Postores Acreditados, éstos deberán identificar claramente la Tarifa por Uso de Vía (TUV) que se ofrece para cada Frecuencia, así como el número total de Material Rodante se utilizarán en la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario. La TUV ofrecida, así como la cantidad de Material Rodante será la misma para ambas frecuencias, rumbo norte – rumbo sur.
- 13.2 La Oferta Inicial más alta, considerando la Tarifa por Uso de Vía multiplicada por el número total de Material Rodante ofrecido para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario pasará a ser el Monto Base a partir del cual se realizará la puja.
- 13.3 Si ningún otro Postor Acreditado pujara y presentara una Oferta en la Puja por un valor superior al Monto Base, el Postor Acreditado que presentó la Oferta Inicial más alta será declarado Adjudicatario de la Subasta, considerándose que su Oferta Inicial constituye su Oferta Final y la Oferta ganadora del proceso de Subasta.
- 13.4 En caso de puja, la Oferta ganadora de la Subasta será la Oferta en la Puja más alta, debiendo declararse como Adjudicatario de la Subasta al Postor Acreditado que la presentó.

14. IMPUGNACIONES

- 14.1 Los Postores Acreditados que hubieran presentado Oferta válida en la Subasta, en caso no estuvieran de acuerdo con la adjudicación de la buena pro del correspondiente par de Frecuencias, podrán impugnarla a través de un recurso de reconsideración ante FTSA, en un plazo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha del otorgamiento de la buena pro. FTSA resolverá dicho recurso en un plazo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha en que recibió el recurso.
- 14.2 Asimismo, los Postores Acreditados que hubieran presentado Oferta válida en la Subasta, podrán apelar la denegatoria del recurso de reconsideración que dicho Postor hubiera presentado ante FTSA, en un plazo de cinco (05) Días contados a partir de la notificación de la denegatoria del recurso de reconsideración, según corresponda. FTSA elevará el expediente de apelación al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo de cinco (05) Días contados a partir de la fecha en que recibió la apelación.
- 14.3 Se entiende que la impugnación o la apelación, en su caso, es denegada o desestimada si es declarada infundada, improcedente o inadmisibles.

- 14.4 El Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN constituye la última instancia en la vía administrativa, razón por la cual la Resolución que expida no puede ser apelada.
- 14.5 La interposición de un recurso de reconsideración o apelación irá acompañada de una Fianza Bancaria conforme al modelo adjunto en el Anexo IX, la cual será ejecutada en los términos allí señalados.
- 14.6 La Fianza Bancaria será ejecutada en caso la denegatoria del recurso de reconsideración no sea apelada dentro del plazo señalado en el Numeral 14.2 o el recurso de apelación sea declarado infundado, improcedente o inadmisibile.

15. OBLIGACIONES PARA LA FIRMA DEL CONTRATO

- 15.1 Una vez vencido el plazo para impugnar o apelar el otorgamiento de la buena pro, o en caso de haberse presentado impugnaciones o apelaciones, cuando éstas hubieran sido resueltas, el Comité comunicará al Adjudicatario la fecha de suscripción del Contrato conforme al modelo del Anexo VII.
- 15.2 A efectos de configurarse la Fecha de Inicio del Contrato el Adjudicatario deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en estas Bases, en el REA FTSA, en las Leyes Aplicables y en el propio Contrato. Entre las obligaciones a cumplir se encuentra la entrega de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, en caso a la fecha no contaran con dicha garantía respecto al contrato de acceso vigente. En este último caso, de corresponder, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato deberá ser actualizada respecto a su vigencia e importe.

El importe de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato será oportunamente comunicado mediante Circular.

- 15.3 En caso el Adjudicatario no suscriba el Contrato –o no cumpla con las demás obligaciones señaladas en la presente sección, se procederá a ejecutar la Garantía de Seriedad, Validez y Vigencia de la Oferta y a adjudicar la buena pro a la segunda Oferta más alta que se hubiera presentado para el respectivo par de Frecuencias.

Del mismo modo, se adjudicará la buena pro al Postor que presentó la segunda mejor Oferta en caso el Adjudicatario no cumpla con prestar el Servicio de Transporte Ferroviario en la Fecha de Inicio de Operaciones.

16. CONFIDENCIALIDAD

- 16.1 Toda la información que se proporcione a los Postores durante el proceso de Subasta o a la que tengan acceso, directa o indirectamente, con motivo de su

participación en éste, será estrictamente confidencial y no podrá ser divulgada en todo o en parte por dichos Postores o sus empleados, salvo autorización expresa y por escrito del Comité.

- 16.2 En el improbable caso que los Postores incumplieran este deber de confidencialidad, quedarán automáticamente inhabilitados para presentarse a cualquier proceso de Subasta convocado por FTSA, sin perjuicio de interponer las acciones legales que FTSA estime pertinentes, para salvaguardar sus derechos.

17. LEGISLACIÓN APLICABLE

El solo hecho de participar en la Subasta supone el sometimiento de los Postores a las Bases, al REA FTSA, al REMA y a las Leyes Aplicables.

ANEXO I

CRONOGRAMA DE LA SUBASTA

ETAPA	PLAZOS
Convocatoria	07 de febrero de 2018
Venta de las Bases	Desde el 14 de febrero hasta el 5 de marzo de 2018
Consultas a las Bases	Desde el 14 de febrero hasta el 21 de febrero de 2018
Presentación de Credenciales	Hasta el 20 de febrero de 2018
Subsanación de Credenciales	Hasta el 27 de febrero de 2018
Comunicación de Acreditación a los Postores y al OSITRAN indicando cuales son vinculados	Hasta el 28 de febrero de 2018
Respuestas a las Consultas	
Publicación de las Bases Integradas en la página WEB de FTSA	5 de marzo de 2018
Presentación de Ofertas, Acto público de Subasta y adjudicación de la buena pro	7 de marzo de 2018
Publicación de los resultados en la página WEB de FTSA	14 de marzo de 2018
Fecha de Suscripción del Contrato de Acceso	10 Días desde la Adjudicación de la Buena Pro ¹

¹ Este plazo se suspenderá en caso de impugnación.

ANEXO II

CARTA DE PRESENTACIÓN DEL POSTOR Y CREDENCIALES

Lima,

Señores

Ferrocarril Transandino S.A.

Presente.-

Postor: _____

Ref. Subasta de Horarios

De nuestra Consideración

Nos es grato comunicarles que (nombre del Postor), con RUC N°....., con domicilio en, con teléfono N°, con correo electrónico, debidamente representada por el señor, identificado con Documento Nacional de Identidad N°, según poderes inscritos en del Registro de Personas Jurídicas de los Registros Públicos de, declara que tiene permiso de operación de Eficacia Restringida/Plena en virtud de la Resolución Directoral N° _____ y ha decidido participar del proceso de Subasta convocado por FERROCARRIL TRANSANDINO S.A., para la asignación de Frecuencias en la Línea Férrea del Ferrocarril del Sur Oriente de la cual es Concesionario.

En ese sentido, cumplimos con informarles que las siguientes personas serán nuestros representantes acreditados a efectos de nuestra participación en la Subasta:

Nombre:

Documento de Identidad:

Nombre:

Documento de Identidad:

Los mencionados representantes cuentan con todos los poderes necesarios para participar de manera [*individual / conjunta*] en esta Subasta, facultándolo(s) para que pueda(n): (i) tratar con el Comité sobre todos los asuntos vinculados la presente Subasta, con excepción de aquellos que sean de competencia exclusiva del Representante Legal; (ii) formular las consultas a las Bases y al Contrato; (iii) responder todas las preguntas y consultas que el Comité formule; y, (iv) recibir notificaciones.

(Firma)

(Postor)

(Representante Legal)

ANEXO III

DECLARACIÓN JURADA

Lima,

Señores

Ferrocarril Transandino S.A.

Presente.-

Postor: _____

Ref. Subasta _____

_____ [denominación del Postor], con R.U.C. N° _____ y con domicilio en _____ [datos de ubicación del Postor], debidamente representado por [nombres y apellidos del Representante Legal del Postor] identificado con D.N.I. N° _____, DECLARA BAJO JURAMENTO que, como Postor de la Subasta convocada por FERROCARRIL TRANSANDINO S.A. para la asignación de Frecuencias:

1. No tiene ningún impedimento legal o contractual para participar en la presente Subasta ni para celebrar el Contrato, en caso resulte Adjudicatario de la buena pro.
2. Cuenta con un Permiso de Operación de Eficacia Restringida/Plena vigente destinado a prestar Servicios de Transporte Ferroviario en el o los pares de Frecuencias materia de Subasta.
3. No se encuentra comprendido en ningún procedimiento de naturaleza concursal ni en ningún proceso judicial, administrativo, tributario y/o arbitral, en el que la materia de la controversia en disputa pudiera afectar sustancialmente el cumplimiento de las obligaciones que asumiría en caso de obtener la buena pro.
4. Conoce, acepta y se somete incondicionalmente a las Bases y demás reglas del presente proceso de Subasta. Asimismo, reconoce y declara expresamente que la Subasta consiste en una invitación a ofrecer de conformidad con el artículo 1388° del Código Civil y que, en consecuencia, la propuesta que se formula consiste en una oferta dirigida a FERROCARRIL TRANSANDINO S.A., por lo que hace suyos los términos contenidos en las Bases y, particularmente, el proyecto de Contrato que como Anexo VII forma parte de las Bases.
5. Declara su responsabilidad por la veracidad, exactitud y pertinencia de los documentos e información que presenta para los fines del presente proceso de Subasta.

6. Acepta que no puede desistirse de la buena pro que se le otorgue en el presente proceso de Subasta.
7. Se compromete a cumplir cabal y fielmente todas y cada una de las estipulaciones, términos y condiciones del Contrato que celebre como consecuencia de la buena pro que le sea adjudicada.

Firma del
Representante Legal del Postor

ANEXO IV

FORMATO DE PROPUESTA ECONÓMICA

Lima,

Señores

Ferrocarril Transandino S.A.

Presente.-

Postor: _____

Ref. Subasta de Horarios

De nuestra Consideración

De conformidad con lo establecido en las Bases de la Subasta, es grato hacerles llegar nuestra Oferta en los siguientes términos:

Segmento	Par de Frecuencias	Número Total de Material Rodante	Tarifa por Uso de Vía Ofertada (monto que no incluye el IGV)
Estación Ollantaytambo – Estación Machupicchu	Tren N°A1	[*]	US\$ ____
Estación Machupicchu - Estación Ollantaytambo	Tren N°A2	[*]	US\$ ____

Fecha de Inicio de Operaciones: [*].

Firma

Postor

Nombre Representante Legal

ANEXO V

RELACIÓN DE BANCOS LOCALES AUTORIZADOS PARA LA EMISIÓN DE CARTAS FIANZAS

Los bancos nacionales autorizados a emitir cartas fianzas serán aquellos que ostenten la calificación mínima de CP-1, categoría 1, CLA-1 o EQL-1 para obligaciones de corto plazo; categoría A para fortaleza financiera; y categoría AA para obligaciones a largo plazo.

En tal sentido, la relación de empresas bancarias que poseen la calificación mínima señalada en el párrafo precedente, se encuentra conformada por el siguiente listado:

EMPRESAS BANCARIAS
1. BBVA Banco Continental.
2. Banco de Crédito del Perú - BCP.
3. Banco Interamericano de Finanzas – BANBIF.
4. Scotiabank Perú.
5. Citibank Perú S.A.
6. Interbank.
7. Banco Santander Perú
8. <i>ICBC Perú Bank</i>

ANEXO VI

MODELO DE GARANTÍA DE SERIEDAD, VALIDEZ Y VIGENCIA DE LA OFERTA

Lima,

Señores

Ferrocarril Transandino S.A.

Presente.-

Ref.: Carta Fianza N°

Vencimiento:

De nuestra consideración:

Por la presente y a solicitud de nuestros clientes, señores (nombre del Postor Acreditado), constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, por la suma de Doce Mil con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 12,000.00) a favor de Ferrocarril Transandino S.A., para garantizar la Validez, Vigencia y Seriedad de la Oferta presentada por nuestro cliente de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en las Bases de la Subasta para la adjudicación de pares de Frecuencias de Trenes en las vías férreas a cargo de Ferrocarril Transandino S.A..

Asimismo, dejamos constancia que la presente garantía se hará efectiva en el caso que nuestro cliente sea declarado Adjudicatario por Ferrocarril Transandino S.A. y no cumpla con sus obligaciones de conformidad con las Bases de la Subasta.

El pago se hará efectivo al sólo requerimiento escrito por Ferrocarril Transandino S.A. en nuestras oficinas ubicadas en _____. En ese sentido, toda demora en honrar la presente Fianza a favor de ustedes devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR más dos puntos porcentuales.

ANEXO VII

**CONTRATO DE ACCESO A LA VÍA A SUSCRIBIRSE
CON EL ADJUDICATARIO**

FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.

Y

[*]

CONTRATO DE ACCESO A LA VIA FÉRREA

INDICE

CLAUSULA	PÁGINA
1. INTERPRETACION	(*)
2. CONDICIONES SUSPENSIVAS	(*)
3. OBJETO DEL CONTRATO	(*)
4. SEGURIDAD	(*)
5. INCORPORACION DE LAS CONDICIONES DE ACCESO	(*)
6. OBLIGACIONES DE LAS PARTES	(*)
7. OBLIGACIONES MUTUAS	(*)
8. INDEMNIZACION Y RESPONSABILIDADES	(*)
9. VIGENCIA Y CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO	(*)
10. COMUNICACIONES Y NOTIFICACIONES	(*)
11. CONTROVERSIAS Y RECLAMOS	(*)
12. CESION	(*)
13. INVALIDEZ	(*)
14. AUSENCIA DE RENUNCIA.....	(*)
15. PAGOS , INTERESES, IGV Y GASTOS	(*)
16. LEY APLICABLE Y REGLAS PARA LAS DISPUTAS SOBRE ACCESO	(*)
17. CONFIDENCIALIDAD	(*)
18. PENALIDAD	(*)
19. DISPOSICIONES VARIAS.....	(*)
ANEXO 1	(*)
ESPECIFICACIONES DEL CONTRATO	
ANEXO 2	(*)
RUTAS	
ANEXO 3	(*)
CONTRATOS COLATERALES	
ANEXO 4	(*)
REGLAS DE LA RUTA Y REGLAS DEL PLAN	
ANEXO 5	(*)
LOS SERVICIOS Y EL EQUIPO ESPECIFICADO	
ANEXO 6	(*)
REGLAS DE SEGURIDAD Y NORMAS TECNICAS	
ANEXO 7	(*)
CARGOS	
APENDICE 7	(*)
CARGOS POR EL USO DE LA RED FERROVIARIA	
ANEXO 8	(*)
RELACION DE PERSONAL	
ANEXO 9	(*)
TERMINOS DE ACCESO	
ANEXO 10.....	(*)
EQUIPO ESPECIFICADO	

Conste por el presente el Contrato suscrito el _____ de 2018 entre:

- (1) **FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.** (con No. de RUC 20432747833) y domicilio legal en Av. Armendáriz N° 480 Oficina 402, Miraflores, Lima, Perú (en adelante el “Concesionario”); y
- (2) (con No. de RUC) y domicilio legal en (en adelante “[*]”).

CONSIDERANDO:

- (A) Que al Concesionario se le ha entregado la administración y explotación de las Redes Ferroviarias del Sur y del Sur Oriente de conformidad con un Contrato de Concesión de fecha 21 de setiembre de 1999.
- (B) Que el Concesionario otorgó a [*] el Acceso a la Vía Férrea, bajo los términos y condiciones del Contrato de Acceso que formó parte de las Bases del proceso de Subasta convocado el 07 de febrero de 2018, del cual [*] resultó adjudicatario.

POR EL PRESENTE SE ACUERDA LO SIGUIENTE:

1. INTERPRETACION

1.1 Definiciones:

En el presente Contrato (incluyendo la Introducción precedente), en donde el contexto lo permita, los siguientes términos tendrán los significados que se indican a continuación:

“Afiliada” significa cualquier compañía que esté efectivamente controlada por la misma Casa Matriz, o cuyas acciones con derecho a voto, o el poder de decisión (directo o indirecto) en el directorio (u órgano equivalente), esté en poder (directa o indirectamente) en un porcentaje superior a 50% por la misma Casa Matriz.

“Año Calendario” significa el período comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre, incluyendo ambas fechas;

“Año de Concesión” significa cada período de doce meses comprendido entre la Fecha de Cierre y el día anterior al mismo día y mes de la Fecha de Cierre del siguiente Año Calendario;

“Autoridad del Gobierno” significa cualquier autoridad del gobierno nacional, regional, departamental, provincial o municipal (incluyendo a OSITRAN), o cualquiera de sus oficinas y dependencias (sean éstas reglamentarias o administrativas), o cualquier persona que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones antedichas, y cualquier entidad que pudiera reemplazar o suceder a dicha autoridad.

“Características del Servicio” con relación a cualquier Servicio, significa las características de ese Servicio especificadas en el Anexo 5.

“Cargos” significa los cargos pagaderos por o en representación de [*] bajo el presente Contrato que se indican en el Anexo 7 y que son el resultado del proceso de Subasta, y para los efectos del presente Contrato cualquier referencia a “Cargos de Vía” en los Términos de Acceso se considerará como una referencia a “Cargos”;

“Casa Matriz” significa una compañía que efectivamente controla a otra compañía, o que posee más del 50% de las acciones con derecho a voto de otra compañía, o cuya

representación, directa o indirecta, en el directorio u órgano equivalente es superior al 50%;

“Causal de Incumplimiento de [*]” tendrá el significado que se le atribuye a dicho término en la Cláusula 9.2(a).

“Causal de Fuerza Mayor” significa cualquier caso fortuito, insurrección, incendio, inundación, condiciones climáticas extremas, actos de terrorismo, conmoción civil, manifestación, explosión, daños a, o destrucción o pérdida de propiedad física, epidemia, actos de una Autoridad del Gobierno, cualquier huelga o disputa laboral que cause el cese, demora o interrupción del trabajo o cualquier otro evento o suceso, esté o no mencionado arriba y sea o no similar a los antedichos, en la medida en que dicho evento o suceso esté fuera del control del Concesionario o de [*], afectando directa o indirectamente la capacidad de ambas partes de realizar sus obligaciones bajo este Contrato;

“Causal de Incumplimiento” significa una Causal de Incumplimiento del Concesionario o una Causal de Incumplimiento de [*], según lo requiera el contexto;

“Causal de Incumplimiento del Concesionario” tiene el significado que se le atribuye a este término en la Cláusula 9.2(b).

“Causal de Insolvencia” significa, con relación a cualquiera de las Partes, cuando:

- (a) cualquier persona tome una medida dirigida a su administración bajo una acción de insolvencia que tenga un prospecto razonable de éxito;
- (b) detenga o suspenda o amenace con detener o suspender el pago de todas o un parte material de sus deudas (excepto cuando dicha falta de pago resulte de una disputa de buena fe), o se vea imposibilitada de pagar sus deudas, o se considere que está impedida de pagar sus deudas;
- (c) se acuerda o declara una moratoria con respecto a o que afecte a toda a una parte material de sus deudas;
- (d) se tome cualquier medida para hacer valer una garantía o se inicie un procedimiento de ejecución o similar en contra de todos o parte sustancial de sus activos o empresa, incluyendo el nombramiento de un síndico, liquidador administrativo, gerente o persona similar para que haga valer dicha garantía;
- (e) una medida sea tomada por cualquier persona dirigida a su disolución o si cualquier persona presenta una petición de disolución que no es resuelta dentro de un plazo de 14 días, o dejar de realizar o amenaza con dejar de realizar todo o una parte material de su negocio, excepto para los fines de y seguido por una reconstrucción, amalgamación, reorganización, fusión o consolidación; o
- (f) ocurre cualquier evento, bajo la ley de cualquier jurisdicción pertinente, que tiene un efecto análogo o equivalente a cualquier de los efectos arriba enumerados;

“Condición Ambiental” significa:

- (a) cualquier Daño Ambiental; o
- (b) cualquier evento, circunstancia, condición, operación o actividad que se prevé razonablemente que podría resultar en un Daño Ambiental,

los cuales (en cualquier caso) en la opinión razonable del Concesionario, podrían hacer que el Concesionario incurra en alguna responsabilidad material o esté sujeto a

cualquier directiva, requerimiento, instrucción o norma de cualquier Autoridad del Gobierno pertinente;

“Contrato” significa el convenio aquí contenido incluyendo todos sus anexos, tablas y apéndices así como los Términos de Acceso, según pudieran ser modificados de tiempo en tiempo;

“Contratos Colaterales” significa los contratos que se enumeran en el Anexo 3;

“Contrato de Concesión” significa el contrato de fecha 20 de setiembre de 1999 suscrito entre el MTC y el Concesionario en virtud del cual el Concesionario ha adquirido la administración y explotación de la infraestructura vial de la Red Ferroviaria del Sur y del Sur Oriente (incluyendo todas las vías, señalización, estaciones, talleres y material rodante);

“Daño Ambiental” significa cualquier lesión o daño material a personas organismos vivos o propiedad (incluyendo un daño a los sentidos del hombre) o cualquier polución o daño al medio ambiente resultante de la descarga, emisión, escape o mitigación de cualquier sustancia, energía, ruido o vibración;

“Después de impuestos” significa los pagos de dinero materia de la indemnización después de impuestos, en el caso que el pago de la indemnización esté sujeto a impuestos en las manos del beneficiario, incrementado el monto del pago de modo tal que el monto neto retenido por el beneficiario después de la deducción del impuesto sufrida por el beneficiario con respecto a dicho pago de indemnización sea equivalente al monto del pago.

“Destino” significa, con relación a cualquier Servicio, el punto en el cual se planea que dicho Servicio termine en la medida que, si dicho punto no se encuentra dentro de la Red Ferroviaria, por “Destino” se entenderá el punto en la Red Ferroviaria en que el tren que está operando el Servicio podría dejar la Red Ferroviaria y que es el punto más adecuado para ser utilizado por dicho tren con el fin de arribar a su destino final;

“Día Útil” significa cualquier día de lunes a viernes (inclusive) excluyendo los días no laborables en el Perú;

“Empresa Vinculada” para efectos del presente contrato, se tomará en cuenta la definición de Empresa Vinculada establecida por la Superintendencia de Banca y Seguros, así como los pronunciamientos de OSITRAN sobre el particular;

“Equipo Especificado” significa, con respecto a cada parte de la Red Ferroviaria, los vehículos ferroviarios a ser utilizados para proporcionar los Servicios en esa parte de la Red Ferroviaria, según se especifica en el Anexo 10;

“Espacios de Trenes” significa una serie de Movimientos de Trenes identificados por las horas de llegada y salida en cada uno de los puntos de origen, intermedios (de ser el caso) y finales de cada Movimiento de Trenes; y

“Estacionamiento” significa el parqueo o estacionamiento del Equipo Especificado (u otros vehículos ferroviarios que [*] proponga utilizar en la Red Ferroviaria), que es necesario o útil para efectuar los movimientos del Equipo Especificado que se requieran para la prestación de los Servicios, y por “Estacionar” y “Estacionado” se entenderá lo mismo;

“Estrategia de Ingeniería” significa una declaración de la extensión máxima de los cierres de vía y las restricciones temporales de velocidad que se permiten en cualesquier Reglas de la Ruta o Reglas del Plan que se adecuen a los requisitos de ingeniería previstos durante la vigencia de este Contrato;

“Facilidad Esencial” es para la aplicación del presente contrato, la Red Ferroviaria del Sur Oriente, cuya administración se encuentra a cargo del Concesionario a partir del Contrato de Concesión, y cuya utilización es indispensable para la prestación del servicio esencial de uso de vía férrea de manera tal que no sea factible su sustitución técnica o económica por parte del operador para proveer un servicio esencial.

“Fecha de Cierre” significa el 20 de setiembre de 1999;

“Fecha de Inicio del Contrato”: Es la fecha de suscripción del Contrato el cual es celebrado como consecuencia del proceso de Subasta.

“Fecha de Inicio de Operaciones”: Es [*] del [*] de 2018. La Fecha de Inicio de Operaciones no podrá exceder de tres (3) meses contados desde la Fecha de Inicio del Contrato

“Fecha de Vencimiento” corresponde a la vigencia del presente Contrato de Acceso, la cual corresponderá al momento en el cual caduca el derecho de acceso de [*], el cual será de doce (12) meses desde contados desde la Fecha de Inicio de Operaciones.

“Ferrocarril” o “Línea Férrea” o “Vía Férrea” significa la unidad formada por las ferrovías que comunican las estaciones en forma continua (incluyendo los terraplenes, estructura, puentes, túneles, alcantarillas, y otros desagües o estructuras de apoyo y la franja de terreno sobre la cual se encuentran ubicadas);

“Horario” significa el horario que deberá ser elaborado por el Concesionario y que podrá ser modificado de tiempo en tiempo.

“IGV” significa el impuesto general a las ventas del Perú;

“Información Confidencial” significa cualquier información de carácter confidencial divulgada, por escrito, verbalmente o por cualquier otro medio, directa o indirectamente por una de las Partes contratantes a la otra ya sea antes o después de la fecha de este Contrato y con respecto al mismo o a la relación creada por éste;

“Leyes Aplicables” significa cualquier ley, reglamento, decreto, norma, directiva, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad del Gobierno, y todas las ampliaciones y modificaciones de las mismas de tiempo en tiempo;

“Movimientos Auxiliares” significa los Movimientos de Trenes que no forman parte expresa de cualesquier Servicios pero que son necesarios o razonablemente requeridos para dar plena vigencia a los Movimientos de Trenes e incluirán los Movimientos de Trenes que se utilicen para probar las características físicas u operativas o la capacidad de cualquier activo ferroviario. Se considera dentro de esta definición a las maniobras y movimientos de patios.

“Movimiento de Trenes” significa los movimientos en la Red Ferroviaria de los vehículos ferroviarios y/o equipo ferroviario por [*] con arreglo a este Contrato;

“MTC” significa el Ministerio de Transportes, y Comunicaciones del Perú, anteriormente denominado Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción;

“Notificación de Terminación” significa una notificación escrita enviada por la Parte pertinente a la otra Parte de conformidad con la Cláusula 9.3;

“Obligaciones de Seguridad” significa las reglas, reglamentos, instrucciones y procedimientos elaborados por cualquier Autoridad del Gobierno (por ejemplo, OSITRAN) como normas obligatorias de ingeniería (incluyendo, sin limitarse a ello, las normas de seguridad y normas técnicas que se indican en el Anexo 6 del Contrato de Concesión) asociadas con la seguridad y operación del material rodante en la Red Ferroviaria o cualquier otra instalación e infraestructura ferroviaria en el Perú en la cual

[*] desee operar, y todas las normas complementarias, modificatorias o aclaratorias, las mismas que son de obligatorio cumplimiento para los operadores que deseen acceder a las facilidades o servicios esenciales o los que efectivamente hayan accedido a dichas facilidades o servicios efectuados de tiempo en tiempo;

“Operador” u “Operador Ferroviario” u “Operadores Ferroviarios” es cualquier persona, constituida o establecida en el país, que cuente con el Permiso de Operación correspondiente emitido por el MTC de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión; siempre y cuando cumpla con todos los requisitos y condiciones establecidos en el REMA, REA FT y el presente contrato; o aquél que desarrolle Servicios de Transporte Ferroviario y/o tenga acceso a Infraestructura Esencial dentro del marco y procedimiento establecido en el presente contrato.

“Origen” con respecto a cualquier Servicio, significa en Punto el que se Planea iniciar el Servicio, siempre que, en el caso que dicho punto no se encuentre dentro de la Red Ferroviaria, por “Origen” se entenderá el punto en la Red Ferroviaria en el cual el tren que opera el Servicio puede ingresar a la Red Ferroviaria y es el más adecuado para ser utilizado por dicho tren con el fin de ingresar a la Red Ferroviaria para llegar al Destino de dicho Servicio;

“OSITRAN” significa la entidad del gobierno peruano exclusivamente facultada para supervisar la explotación e inversión en infraestructura para uso público (creada por la Ley No. 26917);

“Partes” significa el Concesionario y [*] una “Parte” se interpretará del mismo modo.

“Período de Cargos” significa cualquier período de 7 días que coincide con el período contable del Concesionario, siempre que:

- (a) el primero de tales períodos y el último de tales períodos podrá ser menor a 7 días cuando:
 - (i) la Fecha de Inicio de Operaciones no coincida con el primer día de uno de los períodos contables del Concesionario; o
 - (ii) la Fecha de Vencimiento u otra fecha de terminación de este Contrato no coincida con el último día de uno de los períodos contables del Concesionario;
- (b) el plazo del primero y el último de tales períodos en cualquier ejercicio del Concesionario podrá ser variado de modo que coincida con el plazo de los períodos Contables del Concesionario mediante notificación del Concesionario a [*].

“Planeado” significa que ha sido programado dentro del Horario;

“Procedimientos de Seguridad” significan los procedimientos emitidos por el Concesionario, entre otros, se encuentran el Reglamento Operativo Interno, Código General de Normas Operacionales, Plan de Emergencia, el Reglamento de Seguridad del Departamento de Vía, entre otros, los cuales son de obligatorio cumplimiento para los operadores. Formará parte de los procedimientos de seguridad el reglamento de infracción y sanciones a dichos procedimientos que emita el Concesionario.

“Puntos Intermedios” con relación a cualquier Servicio, significa aquellos puntos por los cuales se planea que el Servicio pase, siempre que, en el caso que dicho punto no se encuentre dentro de la Red Ferroviaria, por “Punto Intermedio” se entenderá el punto en la Red Ferroviaria en el cual el tren que opera el Servicio podría ingresar a la Red Ferroviaria o salir de ésta y es el más apropiado para ser utilizado por dicho tren con el fin de ingresar a o salir de la Red Ferroviaria para llegar al Destino de dicho Servicio;

“REA FT” se refiere al Reglamento de Acceso de Ferrocarril Transandino S.A. aprobado mediante R.C.D. N° 026-2006-CD-OSITRAN y modificado por la R.C.D. N° 027-2008-OSITRAN.

“REMA” es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado mediante Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN modificado por la Resolución N° 054-2005-CD/OSITRAN y por la Resolución N° 006-2009-CD-OSITRAN.

“Red Ferroviaria” significa toda o cualquier parte de la línea férrea que constituye la Red Ferroviaria del Sur Oriente cuya administración y explotación ha sido adquirida por el Concesionario en virtud del Contrato de Concesión (incluyendo, sin limitarse a ello, todas las vías, líneas o rieles, desvíos o ramales que se hayan rehabilitado para los efectos de la línea férrea, todas las estaciones, señalización, talleres, depósitos y otras obras construidas para los efectos de o en relación con la línea férrea y cualquier ferrocarril que esté siendo construido por o para el Concesionario);

“Red Ferroviaria del Sur Oriente” significa el tramo ferroviario desde Cusco hasta la Estación de Hidroeléctrica (Machu Picchu), desde el Km. 0.0 (Cusco) hasta el km. 121.0 (Hidroeléctrica);

“Reglas Aplicables del Plan” significa, con respecto a cualquier parte de la Red Ferroviaria en cualquier momento en particular, las Reglas del Plan que se aplican con respecto a aquella parte de la Red Ferroviaria en ese momento, en la medida en que éstos pudieran ser modificados de tiempo en tiempo;

“Reglas Aplicables de la Ruta” significa, con respecto a cualquier parte de la Red Ferroviaria en cualquier momento en particular, las Reglas de la Ruta que se aplican con respecto a esa parte de la Red Ferroviaria en ese momento, en la medida en que éstas pudieran ser modificadas de tiempo en tiempo;

“Reglamento Operativo Interno” significa el documento que contiene las normas de seguridad y los procedimientos para el movimiento operativo de los trenes, así como los deberes del personal involucrado y otras normas operativas, el cual debe ser cumplido por todos los trabajadores de [*] cualesquiera sean sus funciones, de conformidad con el Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por el D.S. 032-2005-MTC, según pudieran ser modificados de tiempo en tiempo;

“Servicios” significa los servicios ferroviarios, así como las Trayectorias con sus horarios que se indican en el Anexo 5;

“Servicios Esenciales” son aquellos servicios necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen destino, los cuales para ser provistos requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial, cuya duplicación no es técnica o económicamente rentable en el corto plazo. Conforme a ello, constituye servicio esencial objeto del presente contrato el uso de las vías férreas de la Red Ferroviaria del Sur Oriente.

“Subasta” Es el proceso de selección convocado por FTSA, a través del cual se seleccionó a [*] como Adjudicatario las frecuencias objeto de este Contrato.

“Subsidiaria” significa una compañía:

- (a) cuyo capital accionario o poder de decisión (directo o indirecto) en el directorio u órgano equivalente esté controlado (directa o indirectamente) en más de 50% por otra compañía que se encuentra efectivamente controlada por otra compañía, denominada la Casa Matriz; o
- (b) cuyo capital accionario con derecho a voto o poder de decisión (directo o indirecto) en el directorio u órgano equivalente esté controlado (directa o

indirectamente) en más de 50% por una Subsidiaria, tal como se define en el literal (a) precedente y así sucesivamente;

“Tasa de Interés Moratoria” significa la tasa de interés que se indica en el numeral 2 del Anexo 1;

“Términos de Acceso” significa las condiciones establecidas en el Anexo 9 del presente según pudiera ser modificado de tiempo en tiempo e inclusive anulado por decisión unilateral del Concesionario con arreglo a los procedimientos para modificarlo que se establecen en el mismo;

“Trayectorias” significa las Trayectorias con sus horarios en la Red Ferroviaria del Sur Oriente con sus horarios las cuales [*] puede usar y que se indican en el Anexo 5.

“Ubicación Nominada” con respecto a cualquier Servicio, significa cualquier Punto de Origen, Destino e Intermedio;

1.2 Interpretación

En el presente Contrato:

- (a) una referencia a una ley incluye, sin limitarse a ello, a cualquier:
 - (i) estatuto, decreto, constitución, reglamento, orden, sentencia o directiva de cualquier Autoridad del Gobierno;
 - (ii) tratado, pacto, convenio u otro acuerdo del cual cualquier Autoridad del Gobierno es signatario o parte; o
 - (iii) la interpretación judicial o administrativa o aplicación de los mismos,y, en cada uno de tales casos, constituye una referencia a los mismos tal como han sido modificados, sustituidos o vultos a promulgar de tiempo en tiempo;
- (b) se considerará que un evento o circunstancia tiene un “efecto material adverso” si, en la opinión razonable del Concesionario, ha afectado o posiblemente afectará en forma material y adversa la capacidad de El Operador de ejecutar o cumplir cualquiera de sus obligaciones en virtud de este Contrato;
- (c) las referencias al género masculino, femenino y neutro incluirán a los demás géneros y las referencias al singular incluirán el plural y viceversa, salvo pacto en contrario.

1.3 “Términos de Acceso”. Cuando el contexto lo permita, los términos y expresiones definidos en los Términos de Acceso y las reglas de interpretación establecidas en las mismas se aplicarán a lo largo de este Contrato, y las referencias a los Términos de Acceso en tales términos, expresiones y reglas serán interpretadas como referencias a este Contrato.

1.4 “Referencias a Persona”. Una “persona” será considerada como una referencia a cualquier persona, firma, compañía, sociedad, gobierno, estado o agencia de un estado o cualquier asociación o sociedad (tenga o no personería jurídica separada) de dos o más de éstas, e incluye a los representantes legales personales, sucesores y cedentes y cesionarios permitidos de esa persona.

1.5 “Cláusulas, Anexos, Párrafos y Condiciones”. Salvo disposición en contrario, las referencias a las Cláusulas y a los Anexos constituyen referencias a las cláusulas y anexos de este Contrato y las referencias a las sub-cláusulas o párrafos, constituyen, salvo pacto en contrario, referencias a las sub-cláusulas de la Cláusula o párrafo del

Anexo en el cual la referencia aparece. Las referencias a cualquier Condición se considerarán como una referencia a la Condición de Acceso pertinente.

- 1.6 “Encabezamientos”. Los encabezamientos de este Contrato no afectarán la interpretación del mismo.

2. **CONDICIONES SUSPENSIVAS**

[*] no tendrá derecho a iniciar y/o continuar con el Acceso a la utilización de la Vía Férrea, de conformidad con lo estipulado en la Cláusula 3, a menos que las siguientes condiciones suspensivas hayan sido íntegramente cumplidas o se haya renunciado a las mismas:

- (a) que todas las licencias, consentimientos, aprobaciones, permisos (incluyendo el permiso de operaciones del MTC), autorizaciones, exoneraciones y certificados requeridos en relación al presente Contrato y en conexión con el uso y operación de los Trenes en la Red Ferroviaria hayan sido obtenidos y se encuentren en vigencia;
- (b) que cada una de las Partes cuente con poder corporativo para suscribir y ejecutar, y que haya tomado todas las medidas corporativas y otras que se requieran para autorizar la celebración, ejecución y otorgamiento de este Contrato y las transacciones contempladas en el mismo;
- (c) que el material rodante a ser utilizado por [*] en la Red Ferroviaria se adecua a las Normas Técnicas y de Seguridad que se indican en el Anexo 6; y
- (d) que [*] acuerde formalmente que estará obligada por el plan de emergencia;
- (e) Al cumplimiento, por parte de [*], de todas y cada una de las condiciones establecidas en el presente documento, así como en el REA FT y REMA, las cuales deben mantenerse durante todo el tiempo previsto para el acceso.
- (f) Fijar y mantener un domicilio en la ciudad de Lima o Cusco donde el concesionario pueda notificarle cualquier comunicación
- (g) A cualquier restricción sobre el permiso de acceso que podría ser impuesta a [*] por el Concesionario, según las circunstancias.
- (h) Al Contrato de Concesión vigente entre el Concesionario y el Estado Peruano, representado por el MTC.
- (i) A las demás leyes aplicables.

3. **OBJETO DEL CONTRATO**

- (a) Las partes convienen en señalar que constituye objeto del presente contrato el uso de la Facilidad Esencial constituido por la vía férrea de la Red Ferroviaria del Sur Oriente cuya utilización resulta indispensable para la prestación del servicio esencial constituido por el uso de vía férrea. La relación entre el servicio esencial y la facilidad esencial cuyo acceso es objeto del contrato radica en la necesidad de usar la vía férrea para desarrollar el servicio de transporte ferroviario.
- (b) Es así que mediante el presente contrato [*] tendrá acceso a utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria del Sur Oriente, a efectos de prestar servicios de transporte ferroviario en el Horario establecido en el Anexo 5 del presente

documento, con arreglo a lo estipulado en este Contrato, para los Espacios de los Trenes y las Características del Servicio especificados aquí, sujeto a:

- (i) la suscripción y otorgamiento de todos los Contratos Colaterales por las respectivas partes de los mismos, siendo éstos incondicionales en todo aspecto (excepto si el cumplimiento de cualquier condición relativa a este Contrato se torna incondicional);
 - (ii) la recepción previa por parte del Concesionario de un certificado de seguros y compromiso de un corredor de seguros en forma satisfactoria para el Concesionario en el que conste que [*] ha contratado todos los seguros a que se refiere la Cláusula 8.4; y
 - (iii) la recepción previa por el Concesionario de una garantía a satisfacción del concesionario o una carta Fianza cuyos términos se indican en el REA FT artículo 5.1, literal c;
- (c) Las referencias contenidas en este Contrato al Acceso para utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria significarán el Permiso:
- (i) para utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria del Sur Oriente para prestar los Servicios utilizando el Equipo Especificado en el horario previsto en el Anexo 5 del presente contrato;
 - (ii) para efectuar Movimientos Auxiliares;
 - (iii) para Estacionar, lo cual, para despejar cualquier duda, será tratado como el uso de un Espacio de Tren;
 - (iv) en la medida en que sea razonablemente necesario para dar plena vigencia a los permisos en las Cláusulas (i) hasta (iii) precedentes y sujeto a la Cláusula 2(b):
 - (A) para que [*] pueda ingresar a la Red Ferroviaria, con o sin vehículos; y
 - (B) para que [*] pueda traer cosas que no sean Equipo Especificado pero que incluyan vehículos en la Red Ferroviaria y mantenerlos allí;

y dicho permiso estará sujeto, en todo aspecto, a:

- (AA) los Términos de Acceso;
- (BB) las Reglas Aplicables de la Ruta;
- (CC) las Reglas Aplicables del Plan;
- (DD) las estipulaciones contenidas en la Cláusula 6.8; y
- (EE) una Oferta para un Espacio de Trenes con respecto a un Servicio que haya sido:
 - (aa) efectuado por [*]; y
 - (bb) aceptado por el Concesionario;de conformidad con este Contrato
- (FF) el Reglamento Operativo Interno

y a cualquier otra restricción sobre dicho permiso que podría ser impuesta de tiempo en tiempo a [*] con arreglo a este Contrato.

(d) Permiso bajo la Cláusula 3(c)(iv)

Con respecto al permiso especificado en la Cláusula 3(c)(iv):

- (a) [*] deberá primero obtener el consentimiento del Concesionario;
- (b) [*] deberá retirar de inmediato cualquier vehículo u otra cosa que haya sido llevada a cualquier parte de la Red Ferroviaria bajo las órdenes del Concesionario; y
- (c) durante el ejercicio de cualesquier derechos conferidos por la Cláusula 3(c)(iv) [*] deberá cumplir con las restricciones o instrucciones que el Concesionario especifique.

(e) Las partes dejan expresa constancia en reconocer que [*] requiere el acceso a la Facilidad Esencial a que se refiere el presente contrato de una manera permanente, debiendo considerarse permitido el acceso a las áreas de infraestructura esencial descritas en el Anexo 2 adjunto, los 365 días del año con sujeción al horario establecido en el Anexo 5 y a la vigencia de este Contrato. [*] podrá hacer uso de esta facultad cuando no entre en conflicto con el horario preestablecido de cualquier otro operador ferroviario y cuente con la autorización expresa del concesionario.

Asimismo, se deja constancia que excepcionalmente por criterios de estacionalidad o demanda [*] podrá dejar de operar las frecuencias adjudicadas en la Subasta por un período de cuatro (04) meses consecutivos ó cuatro (04) meses acumulativos dentro del año de vigencia del presente Contrato. Luego de transcurrido dicho período máximo [*] está obligada a pagar al Concesionario el monto diario establecido en el Anexo 7, sin perjuicio de lo cual, el Concesionario tendrá la facultad de proceder a revocar los horarios si es que no han sido utilizados.

Independientemente a ello, el concesionario tendrá la facultad de proceder a la revocatoria del acceso otorgado en virtud del presente contrato, si [*] no cumple con hacer uso del mismo en las frecuencias adjudicadas a más tardar a la Fecha de Inicio de Operaciones establecida en el presente Contrato.

4. SEGURIDAD

- (a) [*] deberá cumplir con cualquier exigencia del Concesionario relativa a cualquier aspecto de las operaciones de [*] que afecten o probablemente afectarán el cumplimiento de las Obligaciones de Seguridad aplicables.
- (b) [*] por el presente garantiza que sus empleados conocen plenamente y cumplirán en todo momento con el Reglamento Operativo Interno y demás reglamentos de Departamento de Tráfico (incluyendo cualquier modificación de los mismos).

5. INCORPORACION DE LOS TÉRMINOS DE ACCESO

- (a) Los Términos de Acceso se incorporan al presente Contrato y forman parte integral del mismo.

- (b) Salvo disposición en contrario por cualquier Autoridad del Gobierno, el Concesionario se asegurará que todos los operadores de trenes que tengan Permiso para utilizar cualquier vía comprendida en la Red Ferroviaria cumplan con los Términos de Acceso.
- (c) Cada una de las Partes acuerda que para los efectos de los Términos de Acceso, no existe actualmente ninguna Estrategia de Ingeniería aplicable al presente Contrato y, por consiguiente, mientras esté pendiente un acuerdo sobre una Estrategia de Ingeniería apropiada, cualquier enmienda a las Reglas de la Ruta o Reglas del Plan propuestas por el Concesionario se considerará que se encuentran dentro de y que son consistentes con la Estrategia de Ingeniería.
- (d) [*] deberá cumplir con las Normas de Operación y Seguridad del concesionario adicionalmente a los términos de acceso y encontrándose entre ellas el Reglamento Operativo Interno, el Código General de Normas Operacionales, Circulares de Instrucciones Especiales, Manual de Seguridad, Plan de emergencia, Reglamento de Seguridad, entre otras, las disposiciones establecidas por el Departamento de Transporte, Departamento de Mecánica y Departamento de Vía.

6. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

6.1 Equipo Especificado

- (a) [*] se asegurará que cualquier Equipo Especificado que se utilice en la operación de un Servicio en la Red Ferroviaria:
 - (i) sea de un tipo y composición que permita la prestación de dicho Servicio de conformidad con sus Características de Servicio Planeadas;
 - (ii) no dañe a la Red Ferroviaria (exceptuando el desgaste normal por el uso) o a cualquier empleado, activo o bien del Concesionario; y
 - (iii) cumpla con las reglas de seguridad y normas técnicas que se indican en el Anexo 6.
- (b) [*] deberá garantizar que todo el Equipo Especificado sea adecuadamente mantenido y operado bajo una norma que permita la prestación de los Servicios de conformidad con el Horario.
- (c) [*] deberá garantizar que personal idóneo y debidamente calificado y con experiencia en el rubro sea contratado para la prestación de los Servicios y cuya relación se adjunta como Anexo 8. El concesionario podrá efectuar la evaluación del personal de [*], en cualquier momento posterior a la suscripción del presente documento con el fin de verificar la idoneidad y calificación del personal de [*].
- (d) [*] deberá garantizar que el Equipo Especificado no permanezca en la Red Ferroviaria una vez que los Servicios hayan sido prestados de una forma contraria a lo estipulado en este Contrato.

6.2 Cargos

- (a) [*] deberá cumplir con sus obligaciones relativas a los Cargos según se indica en el Anexo 7 de este Contrato.

6.3 Movimiento de Trenes dentro y fuera de la Red Ferroviaria

- (a) [*] deberá asegurarse que, con respecto a cada una de las Ubicaciones Nominadas y otras ubicaciones en donde se tiene previsto que el Equipo Especificado se mueva dentro y fuera de la Red Ferroviaria, [*] haya obtenido un acceso adecuado de la parte que controla la instalación pertinente conectada a la Red Ferroviaria en la Ubicación Nominada u otra ubicación de modo que el Equipo Especificado sea aceptado en forma inmediata y legal fuera de la Red Ferroviaria y presentado a la Red Ferroviaria. Inmediatamente después que el Concesionario lo solicite, [*] deberá proporcionar al Concesionario, a su satisfacción, una confirmación escrita de dicho derecho de entrada y salida.
- (b) [*] deberá respetar cualesquier derechos de paso, servidumbres o restricciones, así como cualesquier derechos similares, que afecten su uso de la Red Ferroviaria.

6.4 Entrega de Información

- (a) Cada una de las Partes deberá garantizar que, en la medida en que se encuentre bajo su control razonable, todos los datos e información que entregue a la otra Parte con arreglo a este Contrato:
 - (i) serán verdaderos y fehacientes en todos sus aspectos materiales; y
 - (ii) serán entregados en la manera y forma que haya sido solicitada por la otra Parte y que sea necesaria para su adecuado y oportuno uso por la otra Parte.
- (b) El Concesionario podrá, a solicitud razonable y en oportunidades razonables, examinar la información que sea necesaria para establecer si [*] está cumpliendo con todas sus obligaciones bajo este Contrato (incluyendo la inspección de las partes de los libros y registros mantenidos por o en nombre de [*] en conexión con los Servicios que sea necesaria para el propósito en cuestión). En el caso que dicha inspección revele que existe una discrepancia material en la información previamente presentada al Concesionario, los costos de dicha inspección serán sufragados por [*] y el Concesionario deberá efectuar los reajustes apropiados y consecuentes en los Cargos aplicables a los Servicios pertinentes.
- (c) [*] presta su consentimiento al uso por parte del Concesionario de cualesquier datos o información proporcionados por [*] al Concesionario mientras se encuentre cumpliendo con sus Obligaciones de Seguridad y para los efectos de controlar el cumplimiento de [*] con sus obligaciones bajo este Contrato y de calcular el monto de los Cargos.
- (d) A solicitud de [*], el Concesionario deberá proporcionar a [*] información relativa a la capacidad de la Red Ferroviaria de proporcionar Servicios (incluyendo, sin limitarse a ello, información sobre frecuencias, itinerarios u horarios ocupados/disponibles y las características técnicas y de seguridad de los mismos).
- (e) Ambas Partes deberán entregar de inmediato a OSITRAN cualquier información que OSITRAN les solicite de tiempo en tiempo.

6.5 Estacionamiento

- (a) [*] deberá especificar en la solicitud aplicable cualesquier requerimientos de Estacionamiento para permitir que el Movimiento de Trenes previsto en cualquier Espacio específico de Trenes se realice sin obstruir la Red Ferroviaria.

- (b) El Concesionario hará todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para proporcionar todas las facilidades de Estacionamiento que sean necesarias o convenientes para la prestación de los Servicios de conformidad con el Horario.

6.6 Telecomunicaciones y señalización

- (a) [*] deberá asegurarse que, cuando utilice la Red Ferroviaria, pueda interconectarse con el sistema central de comunicaciones manejado por el Concesionario.
- (b) [*] podrá instalar su propio sistema de señalización en sus instalaciones o equipo siempre que:
 - (i) obtenga el consentimiento previo por escrito del Concesionario; y
 - (ii) que el sistema de señalización cumpla con todas las Leyes Aplicables y que no altere o cree confusión con respecto al sistema central de señalización o aquel de otro operador de ferrocarril en la Red Ferroviaria.

6.7 Plan de Emergencia

[*] deberá cumplir con el plan de emergencia que le haya sido presentado por el Concesionario y, de ser requerido, deberá efectuar las modificaciones que sean necesarias para permitirle hacerlo (sujeto a cualquier plazo establecido por OSITRAN).

6.8 Fuerza Mayor

No se considerará que el Concesionario haya incurrido en un incumplimiento de este Contrato, que es responsable de alguna otra forma ante [*], a causa de cualquier demora en el cumplimiento de sus obligaciones o por el incumplimiento de las mismas en la medida en que dicha demora o incumplimiento se deba a una Causal de Fuerza Mayor.

6.9 Servicios Complementarios

[*] tendrá la responsabilidad de proporcionar, cuando se requiera, los servicios complementarios relativos a los Servicios (incluyendo, sin limitarse a ello, servicios tales como almacenaje, servicios turísticos, servicios de alojamiento, publicidad, carga y descarga, embarque y desembarque, sistemas de señalización y telecomunicaciones).

6.10 Modificaciones a la infraestructura

- (a) [*] no podrá llevar a cabo reparación, ni modificación alguna a la facilidad esencial sobre la que versa el presente contrato.
- (b) El Concesionario podrá llevar a cabo la modificación de la facilidad esencial sobre la que versa el presente contrato siempre y cuando cumpla con las normas contenidas en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y el contrato de concesión respectivo. El concesionario se obliga a informar a [*] y a OSITRAN, sobre los cambios que vaya a introducir en su infraestructura, que impidan el acceso a la Facilidad Esencial objeto de contratación, tan pronto como se adopte la decisión de introducirlos y con al menos treinta (30) días hábiles de anticipación al inicio de dichas modificaciones. En dicha comunicación se deberá informar el plazo en el que se ejecutarán las obras correspondientes. Solo en el supuesto de caso fortuito y/o fuerza mayor que impida el acceso a la Facilidad Esencial objeto de contratación y haga necesario efectuar modificaciones, arreglos y/o reparaciones urgentes por parte del concesionario,

éstos podrán ser llevados a cabo e iniciados sin la notificación previa, debiendo regularizar dicha información dentro de las 72 horas de iniciada la labor. Las partes son conocedoras de estas limitaciones por lo cual no se generarán daños, ni perjuicios a [*] en caso que el concesionario deba impedir el uso de la vía férrea por modificaciones que este último deba realizar en la vía férrea.

7. OBLIGACIONES MUTUAS

- (a) Cada una de las Partes hará todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para reducir la transgresión o vandalismo en la Red Ferroviaria, en cada caso según pudiera afectar aquellas partes de la Red Ferroviaria en las cuales [*] operará los Servicios, el Equipo Especificado y la operación de vehículos ferroviarios y Equipo Especificado en tales partes. Los esfuerzos razonables de las Partes comprenderán las consultas y acciones conjuntas entre el Concesionario y [*] según sea razonable en todas las circunstancias. Esta Cláusula 7(a) es sin perjuicio de las otras obligaciones de las Partes bajo este Contrato.
- (b) Cada una de las Partes deberá cumplir con sus obligaciones estipuladas en los Anexos 5, 6, 7 y 10.

8. INDEMNIZACION Y RESPONSABILIDADES

8.1 Indemnizaciones

- (a) [*] deberá indemnizar al Concesionario y mantenerlo indemnizado (antes de impuestos) contra daños, pérdidas (incluyendo lucro cesante), reclamos, acciones, demandas, costos, daños y perjuicios, órdenes y gastos efectivos (incluyendo los costos en que incurra relacionados con la investigación o defensa de cualquier reclamo, proceso, demanda u orden y cualesquier gastos en que incurra en prevenir, evitar o mitigar la pérdida, responsabilidad o daño) en que el Concesionario incurra o sufra (ya sea directa o indirectamente):
 - (i) como resultado del incumplimiento de [*] con sus obligaciones bajo este Contrato;
 - (ii) como resultado de cualquier Daño Ambiental derivado directa o indirectamente de las acciones u omisiones de [*] o de las medidas adecuadamente tomadas por el Concesionario para prevenir, mitigar o remediar una Condición Ambiental con arreglo a los Términos de Acceso, incluyendo la supervisión de trabajos a ser llevados a cabo por [*]; o
 - (iii) derivados directa o indirectamente de cualquier acto u omisión de [*],

excepto la medida en que dicho daño, pérdidas, reclamos, procesos, demandas, responsabilidades, costos, daños, órdenes y gastos efectivos resulten directamente de la negligencia del Concesionario o del incumplimiento de sus obligaciones bajo este Contrato.
- (b) [*] deberá indemnizar al Concesionario como resultado del incumplimiento de cualquiera de las obligaciones estipuladas en el presente contrato, o como consecuencia de los daños que se le hubiesen ocasionado, derivados, directa o indirectamente, de cualquier acto u omisión por parte de [*]. El Concesionario remitirá a [*] el monto de los daños y perjuicios causados, los que deberán ser cancelados por [*] dentro de los 05 días siguientes a ser recibidos. En el

supuesto que incumpla cancelar dichos gastos en el tiempo establecido, cualquier monto de dinero entregado por [*] al Concesionario será reputado para pagar los daños y perjuicios sufridos por el Concesionario.

8.2 Responsabilidad por Trenes Demorados

Todos los derechos y obligaciones de [*] establecidos en este Contrato representan el único derecho de compensación de [*] con respecto a cualesquier daños, pérdidas, procesos, demandas, responsabilidades, costos, daños y perjuicios, órdenes y gastos efectivos derivados de cancelaciones o desvíos o demoras en los trenes o la variación de los Espacios de Trenes.

8.3 Exclusión de Reclamos por Pérdidas Consecuentes

[*] no podrá recuperar del Concesionario ningún lucro cesante (incluyendo los ingresos recibidos de los clientes de [*]) u otras pérdidas consecuentes relacionadas con la materia del presente Contrato que le haya sido causado por el Concesionario, salvo en la medida expresamente permitida por este Contrato o cualquier otro acuerdo con el Concesionario.

8.4 Seguros

- (a) [*] ha acreditado satisfactoriamente ante el Concesionario que mantiene contratada con una compañía de seguros con categorías A y B otorgada por una clasificadora de riesgos, una cobertura suficiente de seguro contra todo riesgo para todas las exposiciones asegurables de pérdida física de o daños al equipo Rodante que va a utilizar, así como de daños personales y materiales a terceros, pasajeros, tripulantes y propietarios de carga y mercadería transportada por el operador, que este equipo rodante y la carga que pueda transportar, puedan causar, lo cual incluye una cobertura contra daños y perjuicios a pasajeros y mercancías por muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; gastos de sepelio; por un monto de US\$.20,000 por persona y siniestro y por daños por pérdida de equipaje por un monto equivalente al 25% de una UIT por pieza de equipaje declarada.
- (b) Las partes dejan constancia que, a la fecha de suscripción del presente documento, [*] acredita satisfactoriamente ante el concesionario, que mantiene una cobertura de seguro contra todo tipo de riesgo de daño físico y destrucción de la Infraestructura Férrea, incluyendo toda propiedad del concesionario y/o de terceros bajo su responsabilidad, así como pérdidas de ingresos financieros al concesionario, contratada con una compañía de seguros con categoría A y B, otorgada por una clasificadora de riesgos. Dicha cobertura incluye pero no se limita, a los supuestos de destrucción a causa de desastres naturales, terrorismo o sabotaje, por un monto de hasta US\$ 2'000,000.00 (Dos Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica)
- (c) [*] acredita satisfactoriamente ante el concesionario, que mantiene una cobertura de responsabilidad civil contra terceros con respecto a responsabilidad legal por el fallecimiento, lesiones corporales de cualquier persona, invalidez permanente, incapacidad temporal, gasto de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica, gastos de sepelio y/o la pérdida accidental de, o daños a la propiedad causados por, o directa o indirectamente derivados de, o en conexión con el servicio esencial prestado, así como los demás riesgos de responsabilidad civil contra terceros que pudieran ser requeridos por la legislación aplicable, con relación a cualquier tipo de siniestro, entre los que destacan los daños derivados de la polución y contaminación ambiental accidental, entre otros. Dicha póliza tiene una cobertura de 5'000,000.00 (Cinco Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de

Norteamérica) por evento o siniestro. Dicha cobertura debe responder a sentencias otorgadas bajo cualquier jurisdicción.

- (d) [*] deberá asegurarse que se cumplan todos los requerimientos legales relativos a los seguros para el Material Rodante que pudieran ser impuestos de tiempo en tiempo por las Leyes Aplicables, (incluyendo, sin limitarse a ello, el seguro requerido para los empleados).
- (e) [*] se compromete a mantener vigente en todo momento las pólizas antes referidas, así como las exigidas por el ordenamiento legal vigente, las cuales deberán contener estipulaciones que aseguren que el pago de las indemnizaciones a favor de los eventuales afectados no se vea perjudicado en ningún momento y bajo ninguna circunstancia, aún en los casos en que existiese discrepancias entre [*] y el concesionario, respecto del siniestro ocurrido.
- (f) Asimismo, con la finalidad de dotar de la mayor seguridad posible a las operaciones ferroviarias, independientemente de las pólizas de seguros antes mencionadas, y de aquellas cuya cobertura fuera obligatoria conforme a lo requerido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el REA FT, [*] se compromete a contratar los seguros que razonablemente resulten necesarios para garantizar adecuadamente los daños que pudieran producirse en la prestación de sus servicios de transporte ferroviario, frente al Concesionario o frente a terceros.

8.5. Las partes declaran que [*] otorga y entrega al concesionario en virtud al artículo 15 literal J del REA FT una Carta Fianza con las características indicadas en el Artículo 5 del REA FT.

9. VIGENCIA Y CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO

9.1 Vigencia

Con sujeción a las Cláusulas 2, 3 y 6.8, el derecho de acceso se considerará otorgado por el plazo de doce (12) meses contados desde la Fecha de Inicio de Operaciones, conforme a lo detallado en el Anexo 1 del presente. Dicha vigencia se mantendrá salvo que ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- (a) la terminación de conformidad con esta Cláusula 9;
- (b) El acuerdo entre partes dando por terminado el contrato de mutuo acuerdo
- (c) Alguno de los supuestos contemplados en las bases de la Subasta para la revocatoria de la adjudicación efectuada.

9.2 Causales de Incumplimiento

(a) Causales de Incumplimiento de [*]

Las siguientes constituirán Causales de Incumplimiento de [*]:

- (i) que [*] deje de estar autorizada por cualquier Autoridad del Gobierno a ser el operador de los trenes para la prestación de cualquiera de los Servicios o si cualquier consentimiento, autorización, licencia, permiso, certificado o aprobación de o registro con o declaración a cualquier Autoridad del Gobierno en conexión con este Contrato es modificada, retenida, revocada, suspendida, cancelada, retirada, terminada o no renovada, o cesara de tener plena fuerza y vigencia de cualquier otra

forma y, en la opinión del Concesionario, ello tiene un efecto material adverso;

- (ii) que ocurra una Causal de Insolvencia con respecto a [*];
- (iii) que [*] no cumpla cualquier Ley Aplicable en su ejecución del presente Contrato ya sea en el ejercicio del Derecho de acceso a la Infraestructura esencial y/o en la prestación del servicio de transporte;
- (iv) que se produzca cualquier incumplimiento por parte de [*] de las Obligaciones y procedimientos de Seguridad o cualquier incumplimiento material por parte de [*] de cualquiera de los Contratos Colaterales que, por sí solo o conjuntamente con cualquier otro incumplimiento de [*], el Concesionario considera que constituye una amenaza a la operación segura de cualquier parte de la Red Ferroviaria. Para despejar cualquier duda, la operación segura de la Red Ferroviaria se verá seriamente comprometida en el caso que el material rodante utilizado por [*] en la Red Ferroviaria no cumpla:
 - (A) con las Normas Técnicas y de Seguridad que se indican en el Anexo 6 (en el caso de todo el material rodante); y
- (v) que cualesquier Cargos u otros montos adeudados por [*] al Concesionario de conformidad con este Contrato permanezcan impagos durante más de 14 Días Útiles luego de su fecha de vencimiento, sin que sea necesaria la intimación en mora prevista en el artículo 1333° del Código Civil
- (vi) que cualquier incumplimiento de este Contrato o cualquier incumplimiento material de cualquiera de los Contratos Colaterales por parte de [*], que por sí solo o conjuntamente con otro incumplimiento por parte de [*], resulte, o probablemente resultará, en la opinión del Concesionario, en una pérdida financiera para el Concesionario;
- (vii) que cualquier incumplimiento de este Contrato o cualquier incumplimiento material de cualquiera de los Contratos Colaterales por parte de [*], que por sí solo o conjuntamente con otro incumplimiento por parte de [*], resulte, o probablemente resultará, en la opinión del Concesionario, en una interrupción de los Servicios y/o las operaciones de trenes de otro operador de trenes;
- (viii) Que [*] no cumpla con hacer uso de la facilidad esencial respecto a la cual ha sido otorgado el acceso durante el período establecido en la cláusula tercera, literal (e), después de lo cual si aún no se ha hecho uso de la facilidad esencial, el acceso otorgado será revocado de pleno derecho.
- (ix) que las obligaciones de [*] bajo este Contrato se tornen total o parcialmente inválidas e inejecutables y, en el caso de invalidez parcial o sólo inejecutabilidad, las mismas, en la opinión del Concesionario, tienen un efecto material adverso;
- (x) que [*] suspenda o cese, todo o parte sustancial de su negocio ferroviario; en los términos previstos en la cláusula tercera, literal (e);
- (xi) que cualesquier seguros que deban ser tomados y mantenidos bajo este Contrato por [*] no sean tomados o mantenidos por cualquier motivo, o que dichos seguros se cancelen, revoquen, caduquen o no se renueven, y que cualquiera de las circunstancias antedichas continúe sin ser remediada durante 7 Días Útiles después que la

notificación de dicha causal de incumplimiento haya sido cursada a [*] por el Concesionario.

- (xii) Que [*] no cumpla con mantener vigente y/o renovar la garantía a que se refiere la cláusula precedente, dentro de los plazos previstos.
- (xiii) Que [*] incurra en alguno de los supuestos establecidos en la cláusula tercera.
- (xiv) Que [*] haga uso indebido de información confidencial obtenida como consecuencia del contrato de acceso, que ocasione o constituya un potencial perjuicio para el concesionario.

[*] deberá notificar al Concesionario de inmediato (y, en todo caso, dentro de las 24 horas) luego de haberse enterado de la ocurrencia de una Causal de Incumplimiento de [*] o de cualesquier circunstancias que probablemente resultarán en la ocurrencia de una Causal de Incumplimiento de [*].

(b) Causales de Incumplimiento del Concesionario

Las siguientes constituirán Causales de Incumplimiento del Concesionario:

- (i) que el Concesionario deje de tener autorización para administrar o explotar aquella parte de la Red Ferroviaria en la cual [*] opera los Servicios; y
- (ii) que se produzca una Causal de Insolvencia relacionada con el Concesionario.

El Concesionario deberá notificar a [*] inmediatamente después de haberse enterado de la ocurrencia de una Causal de Incumplimiento o de cualesquier circunstancias que probablemente resultarán en la ocurrencia de una Causal de Incumplimiento.

9.3 Terminación

(a) Derecho de Terminación del Concesionario

El Concesionario podrá cursar una Notificación de Terminación a [*] en el caso que se produzca una Causal de Incumplimiento de [*] la cual implicará en todos los casos y de manera automática la resolución del presente contrato, constituyendo todas y cada una de manera independiente condición resolutoria de pleno derecho del mismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430° del Código Civil. Sin perjuicio de lo recientemente expuesto, en los supuestos previstos en los numerales ii, iv y xi de la cláusula 9.2.a., la revocatoria sólo procederá en caso de reincidencia.

(b) Derecho de Terminación de [*]

[*] podrá cursar una Notificación de Terminación al Concesionario en el caso que se produzca una Causal de Terminación del Concesionario.

(c) Contenido de la Notificación de Terminación

Una Notificación de Terminación deberá especificar:

- (i) La naturaleza de la Causal de Incumplimiento pertinente y la justificación para el envío de la Notificación de Terminación de conformidad con la Cláusula 9.3(a) o la Cláusula 9.3(b);

- (ii) una fecha y hora (que no deberá preceder la fecha de la Notificación de Terminación y que deberá ser razonable dadas las circunstancias) en que será efectiva la terminación;
- (iii) cuando la Causal de Incumplimiento pertinente sea susceptible de ser corregida:
 - (A) las medidas razonablemente requeridas para corregir la Causal de Incumplimiento; y
 - (B) un período de gracia razonable antes de la fecha efectiva de la terminación durante el cual podrán tomarse tales medidas (cuando la Causal de Incumplimiento que se ha producido se debe a incumplimiento por parte de [*] con el pago de los Cargos, 5 Días Útiles de gracia será un período de gracia razonable).
- (d) Efecto de la Notificación de Terminación

Cuando el Concesionario o [*] (la "Parte que Termina") haya cursado una Notificación de Terminación a la otra:

- (i) el envío de dicha Notificación de Terminación no afectará las obligaciones continuas de las Partes bajo este Contrato hasta la fecha de terminación según se especifica en la Notificación de Terminación o en una fecha posterior que la Parte que Termina pudiera notificar a la otra Parte luego del envío de la Notificación de Terminación pero dicha fecha posterior deberá ser notificada antes de la fecha de terminación especificada en dicha Notificación de Terminación;
- (ii) la Parte que Termina deberá retirarla mediante notificación cursada a la otra Parte, una vez que esté razonablemente satisfecha durante el período de gracia establecido en la Notificación de Terminación (o cualquier extensión del mismo) que la Causal de Incumplimiento pertinente ha sido remediada;
- (iii) con sujeción a la Cláusula 9.3(d)(ii), este Contrato terminará en la fecha y hora especificadas en la Notificación de Terminación o en la fecha y hora posterior que la Parte que Termina notifique a la otra antes de la fecha y hora en que se especificó que dicha Notificación de Terminación tendría efecto.

9.4 Consecuencias de la Terminación

Inmediatamente antes de, al momento de o luego de la terminación o vencimiento de este Contrato, [*] deberá cumplir o disponer que se cumplan todas las directivas impartidas por el Concesionario relativas al posicionamiento y ubicación del Equipo Especificado. En el caso que [*] no cumpla o disponga el cumplimiento de tales directivas, el Concesionario tendrá el derecho a retirar de la Red Ferroviaria o a estacionar cualquier Equipo Especificado (y cualesquier otros bienes) que hayan sido dejados en la Red Ferroviaria o a impartir instrucciones a un tercero para que lo haga, y cualesquier costos en que el Concesionario incurra en tomar dichas medidas deberá ser pagado de inmediato por [*] al Concesionario. Esta Cláusula 9.4 sobrevivirá la terminación de este Contrato independientemente del motivo de la terminación.

9.5 Exclusión de los Derechos de Terminación del Derecho Común

La suspensión y los derechos de terminación estipulados en esta Cláusula 9 constituirán los únicos derechos de las Partes de suspender este Contrato, ya sea

mediante los términos del mismo o por ley, pero serán sin perjuicio de lo estipulado en la Cláusula 11.

9.6. En los supuestos previstos en los numerales ii, iv y xi, de la cláusula 9.2.a. corresponderá a la primera vez en que tengan lugar dichos supuestos una suspensión del acceso a [*] por un periodo de tiempo determinado por el Concesionario y en el ámbito de la red ferroviaria de acuerdo a la gravedad de la falta, el cual no podrá exceder de los treinta (30) días naturales y abarcará únicamente a la Red Ferroviaria correspondiente donde se llevó a cabo la falta o el doble del cargo de acceso facturado en una red ferroviaria por un monto que no excederá los treinta (30) días naturales tomando como base el mes anterior a la infracción.

10. COMUNICACIONES Y NOTIFICACIONES

10.1 Método para el Envío de Notificaciones Escritas

- (a) Cualquier notificación enviada bajo o de conformidad con este Contrato deberá, salvo estipulación en contrario aquí contenida, constar por escrito y enviarse a la Parte a quien está dirigida a la dirección para el envío de notificaciones de dicha Parte indicada en el Anexo 1 o a otra dirección que dicha Parte notifique a la otra de tiempo en tiempo de conformidad con esta Cláusula 10.1:
 - (i) por correo certificado cuando se envíe de y hacia cualquier lugar dentro del Perú; o
 - (ii) por mano o entregada con acuse de recibo; o
- (b) En el caso que se indique en el Anexo 1 a cualquier persona a quien se le debe enviar copias de las notificaciones, la Parte que envía la notificación de la forma requerida por esta Cláusula 10.1 deberá enviar una copia de la notificación en cuestión a dicha persona a la dirección para el envío de copias que se indica en el Anexo 1, o a cualquier otra persona o dirección que pudiera ser notificada de tiempo en tiempo por la Parte a ser notificada a la Parte que notifica de conformidad con esta Cláusula 10.1. Dicha copia de la notificación deberá ser enviada inmediatamente después de la notificación original (tanto vía fax así como vía Courier cuando la notificación deba ser enviada fuera del Perú).
- (c) Cada notificación, demanda, solicitud, declaración u otra comunicación cursada, entregada o efectuada por una Parte a la otra bajo el presente Contrato o en conexión con el mismo, deberá estar en español.

10.2 Recepción Considerada

Las notificaciones que se requiere enviar por escrito de conformidad con esta Cláusula 10.1 serán consideradas como recibidas por la Parte a ser notificada:

- (a) en el caso de envío por correo certificado, de o hacia cualquier lugar dentro del Perú, dentro de los 5 días siguientes a su despacho por correo salvo prueba en contrario;
- (b) en el caso de entrega por mano o con acuse de recibo, al momento de su entrega; y
- (c) en el caso de envío vía facsímil (sujeto a confirmación de transmisión ininterrumpida mediante un informe de transmisión) cuando el envío de dicha transmisión ocurra antes de las 17.00 horas en la fecha de transmisión y, en cualquier otro caso, a las 09.00 horas del día siguiente al día de la transmisión.

Siempre que cualquier notificación u otro documento que haya sido entregado por mano en un día no laborable o después de horas de oficina en el país de recepción, se considerará entregado el siguiente día útil en dicho país.

11. CONTROVERSIAS Y RECLAMOS

- (a) Con sujeción a la Cláusula 16(b), en el caso que surja una controversia derivada del presente Contrato o relacionada con el mismo, o con el incumplimiento, interpretación, terminación, validez o materia del mismo, o con respecto a cualquier reclamo extracontractual, de equidad o de conformidad con cualquier estatuto o ley doméstico o internacional, las partes acuerdan someter su controversia a negociación, seguida, de ser necesario, por arbitraje, siendo de aplicación lo siguiente:
- (i) una Parte que reclame que ha surgido una controversia deberá notificar a la otra Parte informándole sobre la naturaleza de la misma;
 - (ii) una vez recibida la notificación señalada en la Sub-Cláusula (i), las Partes en disputa deberán tratar, dentro de los 14 días siguientes a su recepción, de resolver la disputa mediante negociación directa entre los ejecutivos principales de las Partes (o de la empresa tenedora de una Parte en el caso que sea una subsidiaria de otra compañía);
 - (iii) en el caso que la disputa verse únicamente sobre el acceso y no se resuelva en el plazo de 14 días o un plazo mayor acordado entre las Partes, la disputa será sometida al procedimiento establecido en el Reglamento General para la Solución de Controversias en el ámbito de OSITRAN;
 - (iv) En el supuesto que la materia en discusión entre las partes aún se derive del presente contrato pero que no sea competente OSITRAN, dentro de los 7 días siguientes al término del plazo que se indica en la Sub-Cláusula (iii), las Partes deberán intercambiar listas de hasta tres personas propuestas como árbitro, incluyendo información biográfica adecuada de cada uno de ellos. Cada persona nombrada deberá ser competente para tratar la disputa específica u otro asunto a ser arbitrado. Dentro de un plazo adicional de 7 días, las Partes deberán ponerse de acuerdo sobre el árbitro o, en caso de no llegar a un acuerdo, éste será nombrado por el Centro de Conciliación Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima para Arbitraje de Derecho;
 - (v) el arbitraje se llevará a cabo en el idioma español de conformidad con el procedimiento del Centro de Conciliación Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima para Arbitraje de Derecho; y
 - (vi) el laudo arbitral será obligatorio para las Partes, salvo por errores de ley o procesales.

12. CESION

- (a) Este Contrato obligará y redundará en beneficio del Concesionario y de [*] y de sus respectivos, sucesores, adquirentes y cesionarios, pero [*] no podrá ceder o transferir de alguna otra forma ninguno de sus derechos y/u obligaciones bajo este Contrato.
- (b) El Concesionario podrá, por su propio costo, ceder o transferir todos o parte de sus derechos y/u obligaciones bajo este Contrato a cualquier parte que sea el sucesor de todo o de parte sustancial del negocio o empresa del Concesionario, sujeto a la aprobación previa del MTC de dicha cesión. [*] deberá colaborar con el Concesionario, cesionario, adquirente, comprador o beneficiario de cualquier gravamen previsto en esta Cláusula 12(b) y deberá tomar, por su propia cuenta, todas las medidas y suscribir todos los documentos que el Concesionario o cualquiera de las otras personas pudiera razonablemente solicitar para dar efecto a este Cláusula 12(b). Una vez culminada la

cesión o transferencia, el Concesionario será liberado de sus obligaciones bajo este Contrato.

13. INVALIDEZ

En el caso que alguna estipulación de este Contrato se convirtiera en ilegal, inválida o no exigible en cualquier jurisdicción, ello no afectará la legalidad, validez o exigibilidad en esa jurisdicción de cualquier otra estipulación de este Contrato, o la legalidad, validez o exigibilidad en cualquier otra jurisdicción de esa o de otra estipulación de este Contrato.

14. AUSENCIA DE RENUNCIA

Ninguna renuncia por cualquiera de las Partes a cualquier incumplimiento por la otra de la ejecución de cualquiera de sus obligaciones bajo este Contrato operará o será interpretada como una renuncia de cualquier otro incumplimiento posterior sea de una naturaleza similar o distinta. Salvo disposición expresa en contrario aquí contenida o se acuerde lo contrario por escrito, el no ejercicio o demora en ejercer cualquier derecho o recurso bajo este Contrato no constituirá una renuncia del mismo ni el ejercicio aislado o parcial de cualquiera de tales derechos o recursos impedirá cualquier ejercicio futuro u otro de los mismos o de cualquier otro derecho o recurso.

15. PAGOS, INTERESES, IGV Y GASTOS

15.1 Pagos

- (a) Sin perjuicio de lo estipulado en la Cláusula 15.4, todas las sumas vencidas y pagaderas por cualquiera de las Partes contratantes deberán, salvo especificación en contrario, ser pagadas sin ninguna deducción o retención (salvo según se requiera por ley) en la fecha de vencimiento en fondos de disponibilidad inmediata a una cuenta bancaria designada por la Parte receptora del pago. En el caso que un pago venza bajo este Contrato en una fecha que no es un Día Útil, dicho pago se efectuará el Día Útil inmediatamente siguiente, pero el monto de dicho pago no será reajustado como consecuencia de ello.
- (b) Salvo disposición en contrario, todas las facturas serán pagadas dentro de los 45 días de su recepción. Para despejar cualquier duda, el plazo estipulado en este Contrato para todos los pagos a ser efectuados por [*] al Concesionario y para la ejecución de las demás obligaciones de [*] bajo este Contrato (o en el caso de cualquier período de gracia, la fecha en que dicho período de gracia termina) será esencial para este Contrato.
- (c) Las obligaciones de [*] de efectuar pagos bajo este Contrato (incluyendo pagos por indemnización) son absolutas e incondicionales y salvo según se estipule expresamente en el presente, ningún monto pagadero bajo este contrato dejará de ser pagadero o será suspendido o reducido a causa de cualquier contingencia, incluyendo, sin limitarse a ello:
 - (i) cualquier derecho de compensación, reconversión, cálculo del producto neto, recuperación, defensa u otro derecho que [*] pudiera tener contra el Concesionario;
 - (ii) cualquier acción de insolvencia, quiebra, reorganización, acuerdo, ajuste de deuda, disolución, liquidación, administración u otros procesos similares por o en contra del Concesionario o [*] o cualquier otra persona;

- (iii) cualquier invalidez o inejecutabilidad o falta de la debida autorización, o cualquier otro vicio de este Contrato; o
- (iv) cualquier otra causa que si no fuera por esta estipulación tendría o podría tener de alguna otra forma el efecto de terminar o afectar de alguna otra manera cualquier obligación de [*] bajo este Contrato.

15.2 Intereses

Sin perjuicio de cualesquier otros derechos o recursos que cualquiera de las Partes pudiera tener con respecto al incumplimiento con el pago de cualquier monto o al incumplimiento con abonar en la fecha de vencimiento, dicho monto devengará intereses (diariamente y compuestos mensualmente) a la Tasa de Interés Moratoria a partir de la fecha de vencimiento hasta la fecha efectiva de pago o abono (así como después de la sentencia).

15.3 IGV

- (a) Cuando se efectúe una transferencia de bienes y/o prestación de servicios sujeto a IGV bajo este Contrato o en conexión con el mismo por una Parte a la otra, el pagador deberá, además de efectuar cualquier pago por dicha operación, pagar dicho IGV a la presentación de una factura válida en la medida en que sea transferible a éste.
- (b) Cuando en el presente Contrato una Parte haya acordado reembolsar o indemnizar a la otra con respecto a cualquier pago efectuado o costo incurrido por la otra, la primera Parte deberá también reembolsar el IGV pagado por la otra Parte que forma parte de su pago efectuado o costo incurrido en la medida en que dicho IGV no esté disponible para ser utilizado como crédito de la otra Parte, o de cualquier otra persona con la cual la Parte reembolsada o indemnizada es tratada como miembro de un grupo para efectos de IGV, como impuesto transferido bajo la legislación pertinente.
- (c) Cuando bajo este Contrato cualquier devolución o reembolso de cualquier monto sea pagadero por una Parte a la otra, y la primera Parte deba recibir de pleno derecho una nota de crédito por IGV, dicha devolución o reembolso será pagado conjuntamente con el monto que represente el IGV pagado sobre dicha parte de la contraprestación con respecto a la cual se efectúa la devolución o reembolso y la primera Parte deberá emitir una nota de crédito por IGV adecuada a la otra Parte.

15.4 Deducción o Retención Legal de Pagos

- (a) Todos los montos pagaderos bajo el presente se pagarán sin deducción o retención por derechos, impuestos, tributación u otros cargos que no sean tributarios a menos que la deducción o retención sea requerida por ley, en cuyo caso el pagador deberá:
 - (i) asegurarse que la deducción o retención no exceda el monto mínimo legalmente requerido;
 - (ii) dar cuenta a las autoridades tributarias u otras pertinentes dentro del plazo para el pago permitido bajo la ley aplicable del monto total de la deducción o retención; y
 - (iii) entregar al receptor dentro del plazo para el pago permitido por la ley pertinente, ya sea un recibo oficial de las autoridades tributarias pertinentes o de otras autoridades involucradas con respecto a todos los montos así deducidos o retenidos o si tales recibos no son emitidos por las autoridades tributarias u otras en cuestión, un certificado de

deducción o constancia equivalente de la deducción o retención pertinente.

15.5 Gastos

Cada una de las Partes sufragará sus propios gastos (incluyendo gastos legales y otros costos) en que incurra en conexión con la preparación, negociación e implementación de este Contrato. Una Parte infractora deberá pagar a la Parte no infractora cuando ésta lo exija todos los montos (incluyendo gastos legales y otros costos) pagaderos o incurridos por la Parte no infractora en conexión con la exigibilidad o preservación de cualquiera de los derechos de la Parte no infractora bajo este Contrato. Todos los gastos pagaderos de conformidad con esta Cláusula 15.5 serán pagados en Dólares de los Estados Unidos o, según sea el caso, el equivalente en Dólares de los Estados Unidos del monto de dicho gasto en la moneda en que se hayan incurrido.

16. **LEY APLICABLE Y REGLAS PARA LAS DISPUTAS SOBRE ACCESO**

- a) Este Contrato se regirá y será interpretado de conformidad a la legislación del Perú y supletoriamente por la legislación de Inglaterra.
- b) El sometimiento al procedimiento establecido en el Reglamento General para la solución de Controversias de OSITRAN será únicamente respecto a las disputas que versen sobre el acceso.

17. **CONFIDENCIALIDAD**

- (a) Ninguna de las Partes podrá divulgar a un tercero ninguna Información Confidencial o reservada relativa al MTC, OSITRAN, la Red Ferroviaria y su infraestructura, la otra Parte o su negocio obtenida con arreglo a los términos de este Contrato y cada Parte deberá tratar dicha información como estrictamente confidencial, excepto por información:
 - (i) que deba divulgar para los efectos de cumplir con los términos de este Contrato (incluyendo la Información Confidencial que requiera ser divulgada por cualquier Autoridad del Gobierno para el cumplimiento de sus deberes legales);
 - (ii) que sea o se convierta en información de dominio público de alguna forma que no sea por el incumplimiento de la Parte que desea divulgar dicha información;
 - (iii) que es proporcionada a sus auditores o asesores quienes también están obligados a mantener en confidencialidad cualquier información proporcionada por éstos;
 - (iv) cuya divulgación es requerida por ley o por las normas de una bolsa de valores pertinente, previa notificación a la otra Parte, de ser razonablemente posible, y con la colaboración previa de la otra Parte con respecto a la modalidad de dicha divulgación; o
 - (v) requerida por cualquier prestamista, fideicomisario, banco u otra entidad financiera de quien dicha Parte esté solicitando u obteniendo financiamiento, o a cualesquier asesores de dicha entidad, obteniendo previamente un compromiso de estricta confidencialidad de la entidad o asesores en cuestión.
- (b) Esta obligación se aplica a todo el personal al servicio de cada una de las Partes (incluyendo, sin limitarse a ello, sus representantes legales, agentes, asesores y funcionarios) y cada una de las Partes tomará todas las medidas

que sean razonablemente necesarias para asegurar que tales personas, sus socios y accionistas cumplan con esta Cláusula.

- (c) Esta obligación se aplica durante el plazo de este Contrato y después del mismo.

18. PENALIDAD

- (a) En el supuesto que [*] incumpla alguna de las disposiciones contenidas en el presente contrato, el Concesionario podrá evaluar la infracción e imponer una sanción que irá acorde con la infracción al presente contrato pudiendo ella ir de 0.1 UIT hasta 100 UITs, sin perjuicio de los demás derechos que el Concesionario pueda ejercer de conformidad con el presente Contrato incluyendo los contemplados en la Cláusula 9.
- (b) Las partes acuerdan la indemnización del daño ulterior. La penalidad a pagar se computará como parte de los daños y perjuicios si fueran mayores.
- (c) Lo previsto en esta cláusula no enerva el derecho del Concesionario de cobrar la penalidad regulada en el Anexo 7.

19. DISPOSICIONES VARIAS

- (a) La modificación a las Condiciones del Acceso se registrarán según lo estipulado en el Artículo 76° del REMA y el Artículo 12° del REA de FTSA.
- (b) Este Contrato constituirá el único y el acuerdo total entre el Concesionario e [*] con relación a la materia del mismo, y reemplaza a todos los acuerdos anteriores relacionados con dicha materia.
- (c) Cada una de las partes reconoce que, al acordar celebrar el presente Contrato, no se ha basado en ninguna declaración, garantía, contrato colateral u otra seguridad (excepto por aquellas contenidas en este Contrato y en los documentos en referencia en el mismo) efectuada por o en nombre de cualquier otra Parte antes de la suscripción de este Contrato. Cada una de las Partes por la presente renuncia a todos los recursos y derecho que, si no fuese por esta Sub-Cláusula, podrían estar disponibles para ella con respecto a cualquiera de tales declaraciones, garantías, contratos colaterales u otras seguridades, siempre que nada de lo estipulado en esta Sub-cláusula limitará o excluirá cualquier responsabilidad por fraude.
- (d) Este Contrato podrá ser suscrito en dos ejemplares los cuales, en conjunto, constituyen uno y el mismo documento. Cualquiera de las Partes podrá celebrar el presente Contrato firmando cualquiera de tales ejemplares.
- (e) Dado que el presente contrato es atípico se interpretará por sus cláusulas y supletoriamente por las normas civiles y comerciales.
- (f) Nada de lo estipulado en este Contrato creará o se considerará en el sentido que crea una sociedad entre las partes.

EN FE DE LO CUAL [*] y el Concesionario, mediante sus representantes debidamente autorizados, han suscrito el presente Contrato el cual se otorga en la fecha indicada en la introducción del mismo.

Firmado por:
**FERROCARRIL
TRANSANDINO S.A.**

.....
**LAURENT CARRASSET GROS
GERENTE GENERAL**

Firmado por:
[*]

.....
.....**GERENTE GENERAL**

ANEXO 1

ESPECIFICACIONES DEL CONTRATO

1. (a) La dirección del Concesionario para el envío de notificaciones es:
Ferrocarril Transandino S.A.

Armendáriz 480, Oficina 402
Miraflores
Lima
Perú

Tel: (00) (511) 612 6700

Todas las notificaciones escritas deberán decir:

“URGENTE: A LA ATENCION DEL GERENTE GENERAL”

- (b) La dirección de [*] para el envío de notificaciones es:

.....

Tel:

Todas las notificaciones escritas deberán decir:

“URGENTE: A LA ATENCION DEL GERENTE GENERAL”

2. La Tasa de Interés Moratoria será una tasa anual de LIBOR más 2 por ciento.

3. Fecha de Inicio de Operaciones: de 2018

4. Fecha de vencimiento: de 2019 o conforme a lo establecido en la cláusula 9 del presente Contrato.

ANEXO 2

RUTAS

1. Ollanta – Machu Picchu

ANEXO 3

CONTRATOS COLATERALES

1. Carta Fianza otorgada por UN BANCO a nombre de [*] al Concesionario, con respecto a las obligaciones de [*] bajo este Contrato.

ANEXO 4

REGLAS DE LA RUTA Y REGLAS DEL PLAN

1. El Concesionario deberá proporcionar a [*] copias de las Reglas Aplicables de la Ruta y de las Reglas Aplicables del Plan, con respecto a cualquier parte específica de la Red en la cual [*] deberá operar dentro de un plazo razonable después que [*] le haya solicitado tales documentos. [*] se compromete ante el Concesionario que no solicitará, bajo este Contrato, copias de las Reglas Aplicables de la Ruta o de las Reglas Aplicables del Plan a menos que se relacionen con una parte o partes de la Red Ferroviaria por las cuales es razonablemente probable que [*] Oferte para operar los Servicios.
2. En el caso que el Concesionario proponga cualquier modificación a las Reglas Aplicables de la Ruta o a las Reglas Aplicables del Plan, sólo se le requerirá considerar dicha modificación con [*], en el caso que:
 - (i) afecte a cualquier parte de la Red en un momento en que sea probable que afecte a cualquier Espacio de Trenes por el cual [*] ha Ofertado o notifique al Concesionario que probablemente Ofertará bajo este Contrato y que el Concesionario no ha rechazado en ese momento o [*] no se ha retirado en ese momento.
 - (ii) que sea con respecto a las otras partes de la Red sobre las cuales [*] notifique al Concesionario por escrito que desea ser consultado.

[*] se compromete ante el Concesionario que no requerirá, bajo este Contrato, ser consultado con respecto a cualesquier modificaciones a las Reglas Aplicables de la Ruta o a las Reglas Aplicables del Plan, a menos que considere que tales modificaciones razonablemente afectarán la operación o la operación propuesta de cualquier Servicio.

ANEXO 5

LOS SERVICIOS Y EL EQUIPO ESPECIFICADO

5.1. Los Servicios

5.1.1. Derecho a operar

Sujeto al cumplimiento de las Condiciones Suspensivas establecidas en la Cláusula 2, [*] podrá operar los Servicios (que se indican en el punto 5.3) en la Red Ferroviaria utilizando el Equipo Especificado.

5.1.2. Restricciones Generales sobre los Derechos de [*]

Salvo acuerdo en contrario por el Concesionario y con sujeción a las Reglas Aplicables de la Ruta, cualesquier Movimientos Auxiliares Planeados que [*] requiera antes del inicio o una vez terminado el movimiento de un Servicio deberá ser autorizado expresamente por el concesionario.

5.1.3. Estaciones

Las partes dejan constancia que nada de lo dispuesto en el presente contrato podrá ser interpretado como que el mismo otorga derechos de acceso o de otra clase respecto a cualquier facilidad esencial distinta a la vía férrea.

En ese sentido, es responsabilidad de [*] asegurar que obtenga todos los derechos que corresponda a fin de poder utilizar las áreas calificadas como facilidades esenciales de las estaciones, en conexión con la operación de cualquier Oferta de Espacio de Trenes bajo este Contrato. Inmediatamente después de una solicitud del Concesionario, [*] deberá acreditar estos derechos según lo requiera el Concesionario.

5.2. El Equipo Especificado

El Equipo Especificado consiste del material rodante que se indica en el Anexo 10, el Concesionario puede ordenar a [*] no utilizar y/u operar el material rodante en cualquier parte de la Red Ferroviaria del Sur Oriente en la cual su operación no está permitida en virtud de cualesquier Reglas Aplicables de la Ruta o Reglas Aplicables del Plan o debido a que la ruta no ha sido saneada.

5.3. Trayectorias y Horarios

5.3.1. Las trayectorias y los horarios correspondientes al presente contrato de acceso a la vía férrea son los siguientes:

HORARIO DE TRENES

Rumbo Norte	Tren N° A1		
	S./LL.	X.	LL./S.
Ollantaytambo			5:44
Tanccac			5:53
Chilca			5:59
Piscacucho			6:09
Qorihuayrachina			6:20
Pampacahua	6:30	50	6:35
Cedrobamba			6:49
Km. 104.000			6:54
Represa			6:59
Machupicchu	7:08		

Rumbo Sur	Tren N° A2		
	S./LL.	X.	LL./S.
Machupicchu			14:03
Represa	14:12	73	14:16
Km. 104.000			14:21
Cedrobamba	14:26	303	14:33
Pampacahua			14:47
Qorihuayrachina			14:57
Piscacucho			15:08
Chilca			15:18
Tanccac			15:24
Ollantaytambo	15:33		

5.3.2 Los horarios antes desarrollados no podrán ser modificados por [*].

ANEXO 6

REGLAS DE SEGURIDAD Y NORMAS TECNICAS

[*] deberá asegurarse que todo el material rodante utilizado por ésta en la Red Ferroviaria, cumpla con las Siguietes Reglas de Seguridad y Normas Técnicas (establecidas en el United States Code of Federal Regulations):

1. United States Federal Railroad Administration (FRA)
2. 49CFR229 Locomotive Safety Standards
3. 49CFR216 Special Notice and Emergency order procedures: railroad track, locomotive and equipment.
4. 49CFR238 Passenger Equipment Safety Standards
5. 49CFR215 Freight Car Safety Standards
6. 49CFR221 Rear End Marking Devices for Passenger, Commuter and Freight Cars
7. Cualquier enmienda o reemplazo de las normas precedentes.

Todo el Material Rodante que [*] utilice en la Red Ferroviaria deberá cumplir en todos los casos con las normas indicadas líneas arriba en la medida que dichas normas lo permitan.

El Concesionario deberá asegurarse que todo el material tractivo y rodante comprendido en la Red Ferroviaria cumple con la United States Federal Railroad Administration (FRA).

En caso que por razones técnicas [*] no pueda cumplir con los estándares de seguridad señalados en el presente Anexo, [*] cumplirá con las Normas de Seguridad y Estándares Técnicos previstos en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y sus normas modificatorias.

ANEXO 7

CARGOS POR EL USO DE LA RED FERROVIARIA

1. Cargo pagaderos por el derecho de acceso a la Red Ferroviaria

El Cargo pagaderos por el uso de la Red Ferroviaria aplicables a la fecha de suscripción del presente contrato es:

US\$ (...../100 dólares americanos) por cada kilómetro recorrido por cada unidad de vagón, autovagón y/o carro (cargado o no) que utiliza la Red Ferroviaria del Sur Oriente, de acuerdo a lo establecido en la oferta presentada por [*] en la Subasta de la cual resultó adjudicatario y de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.

El Cargo arriba mencionados no incluyen IGV.

En vista que el Contrato tiene vigencia de doce (12) meses, el Cargo y demás conceptos previstos en este Anexo, no serán ajustados por la inflación, ya que de lo contrario, estos serían ajustados cada año, de conformidad con el índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América.

2. Penalidad por uso ineficiente de la Vía Férrea

Conforme a los términos de la oferta presentada por [*] en la Subasta de la cual resultó adjudicatario, [*] se compromete a utilizar como mínimo [...] vagones, autovagones y/o carro (cargado o no) en la prestación del servicio en el Ferrocarril del Sur Oriente.

En caso [*] utilizara un número menor de vagones, autovagones y/o carros (cargados o no) en la prestación del servicio, pagará por concepto de penalidad un monto equivalente al Cargo indicado en el numeral 1 del presente Anexo por cada kilómetro no recorrido por vagón, autovagón y/o carro (cargado o no) ofrecido y no utilizado en la prestación del servicio.

3. Pago por estacionalidad

(a) Conforme al numeral 3.(e) de este Contrato, excepcionalmente por criterios de estacionalidad o demanda [*] podrá dejar de operar las frecuencias adjudicadas en la Subasta por un período de cuatro (04) meses consecutivos ó cuatro (04) meses acumulativos dentro del año de vigencia del presente Contrato. Luego de transcurrido dicho período máximo, [*] está obligada a pagar al Concesionario el monto mínimo diario establecido en el literal (b) siguiente con independencia de que operen o no sus vagones, autovagones y/o carros (cargado o no), sin perjuicio de lo cual, el concesionario tendrá la facultad de proceder a revocar los horarios si es que no han sido utilizados.

(b) El monto mínimo diario que [*] deberá pagar en el supuesto previsto en el literal (a) precedente será de US\$ (...../100 dólares americanos) (monto equivalente al total de la oferta resultante de la adjudicación).

4. Declaración de no discriminación frente a la existencia de Cargos diferenciados en el Ferrocarril del Sur Oriente

[*] declara que tiene pleno conocimiento que en vista que el Cargo previsto en el presente Anexo ha sido resultado de un proceso de Subasta, éste es diferente a los cargos que se aplican en otras frecuencias cuyo acceso ha sido resultado de la negociación directa. Asimismo, declara y reconoce que la aplicación de este Cargo no es discriminatorio ni anticompetitivo y que se ajusta plenamente a las disposiciones del Contrato de Concesión, del REA FT, del REMA y de las Leyes Aplicables.

ANEXO 9

TÉRMINOS DE ACCESO

Introducción

El propósito de los términos de Acceso es:

- (i) regular el cambio, incluyendo cambios en el horario, los cambios a los vehículos ferroviarios especificados en el contrato de acceso, los cambios en la red, los cambios en los sistemas de cómputo y los cambios en los Términos de Acceso;
- (ii) establecer los procedimientos relativos al daño ambiental;
- (iii) establecer un sistema de control de desempeño; y
- (iv) establecer los procedimientos en el caso de interrupción en las operaciones.

Esta introducción no forma parte de los Términos de Acceso.

Parte A – Organización de los Términos de Acceso y Definiciones

Nota Explicativa

La Parte A contiene ciertas definiciones y reglas de interpretación que se aplican generalmente a los Términos de Acceso. Las definiciones que son específicas para las partes individuales de los Términos de Acceso se incluyen en la parte pertinente.

Esta Nota Explicativa no forma parte de los Términos de Acceso.

CONDICION A1 – GENERALIDADES

1.1 Interpretación General

En estos Términos de Acceso, a menos que el contexto requiera lo contrario, los siguientes términos tendrán las definiciones que se indican a continuación.

- (a) “Estos Términos de Acceso”

Las referencias a estos Términos de Acceso significan estos Términos de Acceso según pudieran ser modificados de tiempo en tiempo.

- (b) “Partes, Condiciones y párrafos”

Las referencias a Partes, Condiciones y párrafos constituyen referencias a Partes, Condiciones y párrafos de estos Términos de Acceso.

- (c) “Disposiciones Legales”

Las referencias a las disposiciones legales serán consideradas como referencias a aquellas disposiciones, según pudieran ser modificadas o vueltas a promulgar o según su aplicación pudiera ser modificada por otras disposiciones legales de tiempo en tiempo y deberán incluir referencias a cualesquier disposiciones legales de las que son republicaciones (estén o no modificadas).

(d) “Incluye”

Los términos “incluye” e “incluyendo”, deben interpretarse sin limitación.

(e) “Otros documentos etc.”

Cualquier acuerdo, instrumento, licencia, norma, horario, código u otro documento a que se refiere estos Términos de Acceso o que haya sido celebrado, aprobado, autorizado, aceptado o emitido por una persona de conformidad con estos Términos de Acceso, será interpretado, en el momento específico, como una referencia a dicho acuerdo, instrumento, licencia, norma, horario, código u otro documento, tal como éste pudiera haber sido modificado, variado, suplementado o renovado.

(f) “Plazos”

Cuando en estos Términos de Acceso se requiera que una Parte del Acceso cumpla con una obligación dentro de un plazo estipulado, esa obligación prevalecerá una vez vencido dicho plazo si la Parte del Acceso no cumple con dicha obligación dentro del plazo.

(g) “Encabezamientos”

Los encabezamientos y las referencias a los mismos no serán tomados en cuenta en la interpretación de estos Términos de Acceso.

(h) “Idioma”

Todas las notificaciones a ser cursadas bajo estos Términos de Acceso deberán estar en el idioma castellano.

1.2 Definiciones

En estos Términos de Acceso, a menos que el contexto requiera lo contrario, los siguientes términos tendrán las definiciones que se indican a continuación.

“Contrato de Acceso” significa cualquier acuerdo de acceso a la vía en particular, haya sido celebrado o no bajo las directivas de cualquier Autoridad del Gobierno, incorporando estos Términos de Acceso;

“Partes del Acceso” significa, con respecto a un Contrato de Acceso, las partes del mismo;

“Cambio en la Ley” significa la aplicación a cualquier persona de un Requerimiento Legal que no se aplicó previamente o el cambio en cualquier Requerimiento Legal que se aplica a dicha persona (incluyendo cualquier Requerimiento Legal que deje de ser aplicado, sea retirado o no sea renovado) que no se relacione con:

(a) un impuesto corporativo (o cualquier otro impuesto de naturaleza similar que reemplace un impuesto corporativo sobre las utilidades o ganancias); o

(b) IGV;

<u>“Directiva”</u>	significa, con respecto a un Contrato de Acceso, cualquier directiva, requerimiento, instrucción o regla que sea vinculante para cualquiera o ambas Partes del Acceso, e incluye cualquier modificación, prórroga o reemplazo de dichas directivas, requerimientos, instrucciones o reglas mientras estén vigentes;
<u>“Estrategia de Ingeniería”</u>	significa, con respecto un Contrato de Acceso, una declaración de la extensión máxima de los cierres de vía y las restricciones temporales de velocidad que se permiten en cualesquier Reglas de la Ruta o Reglas del Plan que se adecuen a los requisitos de ingeniería previstos durante la vigencia de ese contrato;
<u>“Autoridad del Gobierno”</u>	significa cualquier autoridad del gobierno nacional, regional, departamental, provincial o municipal (incluyendo a OSITRAN), o cualquiera de sus oficinas y dependencias (sean éstas reglamentarias o administrativas), o cualquier persona que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones antedichas, y cualquier entidad que pudiera reemplazar o suceder a dicha autoridad.
<u>“Normas de Grupo”</u>	significa: <ul style="list-style-type: none"> (i) las normas técnicas a las cuales deben adecuarse los activos o equipos ferroviarios utilizados en o como parte de los activos ferroviarios; (ii) los procedimientos operativos que los operadores de los activos ferroviarios deben seguir;
<u>“Requerimiento Legal”</u>	significa (para los efectos de la definición de Cambio de Ley), con relación a una persona, lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> (a) cualquier norma promulgada en la medida en que se aplique a esa persona; (b) cualquier reglamento emitido por una Autoridad del Gobierno en la medida en que se aplique a esa persona o una decisión tomada por dicha Autoridad del Gobierno que es vinculante para dicha persona en la medida en que sea vinculante; y (c) cualquier interpretación de una ley, o descubrimiento, contenido en cualquier sentencia emitida por una corte o tribunal con jurisdicción competente con respecto a la cual el plazo de apelación haya expirado que requiere que cualquier requisito legal comprendido en los literales (a) o (b) precedentes tenga efecto en una forma distinta a la que tuvo efecto anteriormente;

“Red Ferroviaria”

significa toda o cualquier parte de la línea férrea que constituye las Redes Ferroviarias del Sur Oriente adquiridas por el Concesionario en virtud del Contrato de Concesión (incluyendo, sin limitarse a ello, todas las vías, líneas o rieles, desvíos o ramales que se hayan rehabilitado para los efectos de la línea férrea, todas las estaciones, señalización, talleres, depósitos y otras obras construidas para los efectos de o en relación con la línea férrea y cualquier ferrocarril que esté siendo construido por o para el Concesionario);

“Rutas”

significa, con respecto a un Contrato de Acceso, las partes de la Red Ferroviaria que un Operador de Trenes tiene Permiso para utilizar de conformidad con ese contrato;

“Reglas del Plan”

significa las reglas que rigen, para cualquier parte de la Red Ferroviaria, los horarios estándar y otros asuntos que sean necesarios para permitir que los trenes sean programados en el Horario aplicable a dicha parte de la Red Ferroviaria, siendo normas que especifican (entre otros):

- (a) los horarios (incluyendo las autorizaciones específicas) permitidos para viajar entre puntos específicos en la Red Ferroviaria para cada tipo de tren y para cada tipo de tracción utilizado, tomando en cuenta cualquier tipo de restricción particular impuesta por vehículos ferroviarios que podrían formar parte del tren;
- (b) los márgenes de tiempo u otro tiempo permitido para parar en cruces u otros puntos específicos;
- (c) los márgenes de tiempo u otro tiempo de ventaja entre trenes sucesivos que viajan en la misma sección de la vía;
- (d) los plazos máximos y mínimos de parada en estaciones y otros puntos especificados; y
- (e) restricciones relativas a la velocidad de los vehículos de la vía en cualquier sección de la misma;

“Reglas de la Ruta”

significa las reglas que rigen, para cualquier parte de la Red Ferroviaria, cada uno de los siguientes asuntos:

- (a) la ubicación, número, oportunidad y duración de cualquiera de las posesiones de cualquier vía o sección de vía, que permite la inspección, mantenimiento, renovación y reparación de los mismos o de cualquier otro activo de la vía o cualesquier otros trabajos relacionados con los mismos, y cualesquier restricciones relativas a esas posesiones;
- (b) cualquier velocidad temporal y otras restricciones sobre la operación de los trenes o de cualquier sección de la vía, que pudieran ser necesarias

para realizar cualquier inspección, mantenimiento, renovación o reparación a que se refiere el párrafo (a) precedente; y

- (c) cualquier ruta alternativa de trenes o patrones de parada que se pudiera aplicar durante cualesquier posesiones a que se refiere en el párrafo (a) anterior;

y, para los efectos de esta definición, la vía será considerada como sujeta a una posesión si es que ha sido temporalmente retirada para los efectos señalados en el párrafo (a) precedente;

“Servicios”

significa, con respecto a un Contrato de Acceso:

- (a) los servicios para el transporte de pasajeros por ferrocarril;
- (b) los servicios para el transporte de bienes por ferrocarril; y
- (c) cualesquier otros movimientos de trenes para los efectos de probar las características físicas u operativas o las capacidades de cualquier activo ferroviario,

en cada caso según se estipule en dicho contrato;

“Tripulación de Trenes”

significa las personas en un tren que son responsables por la operación del mismo; y

“Operador de Trenes”

significa (sin perjuicio de la Condición A1.3), con respecto a un Contrato de Acceso, una persona (sea ésta un operador de trenes o no) que tiene Permiso para utilizar la vía de conformidad con ese contrato.

1.3 Referencias a Operador de Trenes

Cada referencia contenida en estos Términos de Acceso a un Operador de Trenes, o a cualquier obligación de un Operador de Trenes, en la medida en que el Operador de Trenes no sea el operador de un tren, será interpretada como una referencia a una persona cuya operación de los trenes en la Red Ferroviaria se derive del Contrato de Acceso de ese Operador de Trenes (o, según sea el caso) a la obligación de esa persona, y en este último caso, el Operador de Trenes deberá procurar que la persona en cuestión cumpla con la obligación pertinente.

1.4 Notificaciones etc.

Cuando en estos Términos de Acceso se estipule el envío de cualquier notificación, consentimiento o aprobación por cualquier persona, dicha notificación, consentimiento o aprobación deberá, salvo especificación en contrario, estar conforme con los requerimientos de notificación que se indican en el Contrato de Acceso, y los términos “notificar”, “consentimiento” y “aprobar” (y las expresiones relacionadas) serán interpretadas del mismo modo.

1.5 Buena Fe

El Operador de Trenes deberá, en el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones bajo estos Términos de Acceso (inclusive cuando lleve a cabo

conversaciones o negociaciones derivadas de la aplicación de estos Términos de Acceso o se ejerza cualquier discreción bajo las mismas) actuar en todo momento de buena fe.

Parte B – Control de la Ejecución

Nota Explicativa

- A. La Parte B estipula el establecimiento por parte del Concesionario de un Sistema de Control de Desempeño diseñado para registrar si los trenes pasan por los puntos específicos de control, en las oportunidades en que deben hacerlo y las diferencias entre esas horas y las horas programadas correspondientes. Este sistema también está diseñado para permitir que el Concesionario notifique y solicite la aprobación de los Operadores de Trenes afectados con respecto a la causa de dicha demora o cancelación.
- B. El Concesionario tendrá el derecho a auditar y examinar los registros y equipo de control del Sistema de Control de Desempeño pertinente y a solicitar pruebas del Sistema de Control de Desempeño las cuales deberán llevarse a cabo en presencia de un experto independiente.
- C. La Condición B5.3 también deja en claro que las Partes del Acceso pueden, sin embargo, acordar un Sistema de Control de Desempeño más oneroso que el previsto en la Parte B. El modelo que se indica en la Parte B del mismo es, por lo tanto, un estándar mínimo.
- D. Esta Nota Explicativa no forma parte de los Términos de Acceso.

DEFINICIONES

En esta Parte B, a menos que el contexto indique lo contrario:

“Sistema de Control de Desempeño” significa el sistema de control de desempeño que se describe en la Condición B1.

CONDICION B1 – PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DEL DESEMPEÑO

1.1 Sistema de Control de Desempeño

El Concesionario deberá operar un sistema para controlar el desempeño de los trenes, que registre:

- (a) las horas en que los trenes arriban, parten de y pasan por los puntos especificados;
- (b) la diferencia entre la hora en que un tren arriba a, parte de o pasa por un punto especificado y la hora publicada de dicha llegada, partida o pase en el Horario;
- (c) todos los trenes cancelados y los trenes que no pasaron por un punto especificado; y
- (d) la causa de la demora y cancelación de los trenes.

CONDICION B2 – DIAGNOSTICO DE DEMORAS

2.1 Determinación de las causas de demoras

El Concesionario deberá, con respecto a cualquier demora o cancelación de un tren (sujeto a los umbrales acordados entre el Concesionario y cada uno de los Operadores de los Trenes), determinar y registrar a las personas y causas responsables por la demora y cancelación y, cuando sean más de una, en la medida de lo posible, la medida en que cada persona o causa es así responsable.

2.2 Información relativa a las causas de las demoras

El Concesionario deberá, al determinar y registrar la causa de las demoras de los trenes y cancelaciones, considerar debidamente toda la información pertinente en las circunstancias, incluyendo, la siguiente:

- (a) información de cualquier sistema computarizado u otro sistema de registro que el Concesionario pudiera por el momento, estar permitido a utilizar para los efectos de un Contrato de Acceso en particular;
- (b) información suministrada por los encargados de la señalización y otras personas debidamente autorizadas a participar en la señalización de trenes;
- (c) información suministrada por cualquier operador de trenes, ya sea que dicha información sea de su conocimiento o esté basada en información proporcionada por otros operadores de activos ferroviarios; y
- (d) información proporcionada por el Concesionario, ya sea que dicha información sea del conocimiento del Concesionario o esté basada en información proporcionada por personas que hayan sido contratadas por o actúen en nombre de, o de otra forma de conformidad con o sujeto a las instrucciones del Concesionario o de otros operadores de los activos ferroviarios.

2.3 Notificación y acuerdo sobre demoras

El Concesionario deberá, tan pronto como sea posible después que se haya producido una demora o cancelación de cualquier tren que afecte al tren de un Operador de Trenes, notificar a ese operador sobre la ocurrencia de esa demora o cancelación y sobre la responsabilidad, si la hubiere por dicha demora o cancelación atribuida por el Concesionario a dicho operador, la cual deberá, a menos que sea disputada por ese operador dentro de los 2 días útiles siguientes a la recepción de dicha notificación, ser considerada y acordada por el operador.

CONDICION B3 – INVESTIGACION DEL SISTEMA

3.1 Notificaciones de un sistema no satisfactorio

Un Operador de Trenes podrá, cuando tenga motivos razonables para considerar que el Sistema de Control de Desempeño no satisface los requerimientos establecidos en la Condición B1, notificar al Concesionario sobre la forma en que se alega que el Sistema de Control de Desempeño no satisface tales requerimientos.

3.2 Investigación del sistema

Tan pronto como sea razonablemente posible luego de la recepción de una notificación de un Operador de Trenes bajo la Condición B3.1, el Concesionario deberá investigar todos los asuntos materia de queja y deberá, dentro de un plazo de 28 días contados a partir de la fecha de recepción de dicha notificación, preparar y entregar a ese operador un informe de sus investigaciones, el cual deberá incluir:

- (a) los resultados de todas las investigaciones del Concesionario;
- (b) la conclusión del Concesionario sobre si el Sistema de Control de Desempeño no cumple con los requerimientos establecidos en la Condición B.1 en la forma alegada por ese operador o en cualquier otro aspecto; y
- (c) cualesquier medidas que el Concesionario esté tomando o propone tomar con respecto a cualquier incumplimiento con dichos requerimientos.

3.3 Adecuación a los resultados previos

En el caso que se establezca de conformidad con la Condición B3.2 o la Condición B4.2 que el Sistema de Control de Desempeño no satisface los requerimientos que se establecen en la Condición B1.1, los resultados obtenidos del Sistema de Control de Desempeño para el período de 2 meses anteriores a la fecha de la investigación o, en el caso que sea una fecha posterior, desde la fecha de la última investigación bajo la Condición B3.1 (pero no con respecto al primero de los períodos) será reajustado de forma tal que el Concesionario considere justa y conveniente para corregir los resultados.

CONDICION B4 – REGISTROS, AUDITORIA Y PRUEBAS

4.1 Obligación de mantener la información

Las Partes del Acceso deberán, durante un período no menor a 6 años, mantener resúmenes de toda la información importante relativa al control del desempeño de los trenes.

4.2 Derecho a auditar e inspeccionar

El Concesionario podrá, mediante notificación cursada por lo menos con 5 días de anticipación al Operador de Trenes:

- (a) auditar e inspeccionar en cualquier momento que sea razonable todos los procesos, sistemas y registros del Sistema de Control del Desempeño para cualquier período en particular y con relación a los Servicios de los Operadores de Trenes;
- (b) inspeccionar, en todo momento razonable, todos los locales y equipos que se utilicen en conexión con el Sistema de Control de Desempeño para controlar el desempeño de los trenes con respecto a los Servicios del Operador de Trenes; y
- (c) requerir que el Operador de Trenes efectúe un análisis, investigación y pruebas del Sistema de Control de Desempeño incluyendo los procesos, sistemas y equipo utilizado en conexión con el Sistema de Control de Desempeño en la presencia de un experto independiente nombrado por el Concesionario, siendo dichas pruebas requeridas por el Concesionario para determinar su exactitud y capacidad para controlar el desempeño de los trenes con respecto a los Servicios del Operador de Trenes.

4.3 Costos a ser sufragados por la parte que realiza la investigación

Sujeto a la Condición B4.4, cualquier auditoría, inspección o pruebas que se llevan a cabo a solicitud del Concesionario de conformidad con la Condición B4.2, serán sufragadas por el propio Concesionario.

4.4 Costos a ser sufragados por la parte sujeta a investigación

Cuando los costos globales del Sistema de Control de Desempeño sean como resultado de cualquier auditoría, inspección demuestren ser inexactos en cualquier aspecto material de los mismos debido a cualquier acto u omisión de una parte que está sujeta a la auditoría, inspección o prueba, esa parte sufragará los costos razonables de la otra parte correspondientes a dicha auditoría, inspección o prueba.

CONDICION B5 – COLABORACION

5.1 Revisión de la Operación

Las Partes del Acceso deberán, con una frecuencia no menor de 6 meses, reunirse para revisar el desempeño y discutir las modificaciones efectuadas a sus operaciones que

mejorarán el desempeño de los trenes y reducirán las demoras y cancelaciones de los trenes.

5.2 Implementación de alteraciones

Las Partes del Acceso acuerdan que harán todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para poner en práctica cualesquier alteraciones acordadas bajo la Condición B5.1.

5.3 Obligaciones en el Contrato de Acceso

Nada contenido en esta Parte B restringirá a las Partes del Acceso de acordar, en un Contrato de Acceso, las obligaciones relativas al control del desempeño que son más onerosas que aquellas contenidas en este Parte B.

PARTE C – MODIFICACION DE LOS TÉRMINOS DE ACCESO

CONDICION C1 – RECIBO Y NOTIFICACION DE CAMBIO PROPUESTO

1.1 Derecho a efectuar un Cambio

El Concesionario podrá modificar los Términos de Acceso de tiempo en tiempo (tomando en cuenta) cualquier revisión de las reglas y reglamentos de OSITRAN) u otras leyes aplicables.

1.2 Notificación de Cambio

1.2.1 Notificación a las partes

El Concesionario deberá notificar sobre cualquier cambio efectuado de conformidad con esta Parte C a todos los Operadores de Trenes así como al MTC y a OSITRAN.

1.2.2 Coordinaciones para la implantación de un Cambio

El Concesionario determinará si un cambio efectuado de conformidad con esta Parte C tendrá efecto en una sola fecha o en una serie de fechas y el Concesionario deberá notificar dicha determinación a todas las partes pertinentes al mismo tiempo.

1.2.3 Fecha efectiva del Cambio

El Concesionario deberá determinar la fecha efectiva aplicable.

PARTE D – PROTECCION AMBIENTAL

Nota Explicativa

- A. La Parte D se refiere a protección ambiental. Se requiere que los Operadores de Trenes notifique al Concesionario sobre cualesquier materiales que se proponen transportar los cuales, debido a su naturaleza o al volumen a ser transportado, podrían dar lugar a un Daño Ambiental en el caso que escapen, y deberán proporcionar al Concesionario una copia de cualquier autorización pertinente para el transporte de los mismos (por ejemplo, una licencia o certificado de registro).
- B. El Concesionario y los Operadores de Trenes deberán notificar inmediatamente al otro sobre cualesquier circunstancia que razonablemente podría dar lugar a un Daño Ambiental.
- C. Cuando el Concesionario tome conocimiento de o reciba una directiva de cualquier Autoridad del Gobierno en el sentido que como resultado directo o indirecto de las

actividades de un Operador de Trenes, se ha producido un daño ambiental o existe la probabilidad de que éste ocurra y se requiere tomar medidas para prevenir, mitigar o remediar dicho daño, deberá efectuar una evaluación utilizando la mejor información que tenga disponible en ese momento para determinar cuál entre el Concesionario y el Operador de Trenes que utiliza esa parte de la Red Ferroviaria es o son las personas más adecuadas para tomar medidas.

- D. En el caso que un Operador de Trenes no cumpla con tomar cualquier medida que se requiera para prevenir, remediar o mitigar el Daño Ambiental dentro de un plazo razonable o a satisfacción del Concesionario o de algún otro modo en casos de emergencia, existen procedimientos para que el Concesionario tome las medidas necesarias.
- E. El Concesionario tiene el derecho a restringir el acceso a la vía en forma temporal cuando sea necesario hacer frente a un Daño Ambiental.
- F. Esta Nota Explicativa no forma parte de los Términos de Acceso.

DEFINICIONES

En esta Parte D, a menos que el contexto requiera lo contrario:

<u>“responsabilidad pertinente”</u>	significa la obligación de cualquier persona de efectuar un pago o tomar cualquier medida relacionada con una Condición Ambiental o la Directiva de cualquier Autoridad del Gobierno a que se refiere la Condición D2.1.1 (b); y
<u>“medidas pertinentes”</u>	con relación a un Operador de Trenes, significa las medidas a que se refiere la Condición D2.1.3(d)(i)

CONDICION D1 – INFORMACION AMBIENTAL REQUERIDA

1.1 Cumplimiento con la licencia del Operador de Trenes

Cuando sea aplicable, cada Operador de Trenes deberá proporcionar al Concesionario una copia de su política escrita de protección ambiental y objetivos operativos y arreglos de gestión que dan efecto a dicha política, en la forma en que ésta ha sido entregada (cuando se requiera) a las Autoridades del Gobierno apropiadas de conformidad con su licencia que lo autoriza a ser el operador de trenes.

1.2 Información sobre los materiales a ser transportados

Cada Operador de Trenes deberá, de tiempo en tiempo e inmediatamente después que el Concesionario se lo haya solicitado, proporcionar a éste último lo siguiente:

- (a) información sobre cualesquier materiales que se propone transportar en la Red Ferroviaria los cuales, en virtud de su naturaleza o el volumen transportado, podrían dar lugar a un Daño Ambiental en el caso que éstos sean descargados o emitidos o escapen o migren;
- (b) con respecto a los materiales a que se refiere el sub-párrafo (a) precedente, una copia de cualquier licencia, autorización, consentimiento o certificado de registro requerido para su transporte.

1.3 Información General – Operador de Trenes

Cada Operador de Trenes deberá notificar de inmediato al Concesionario (y cuando dicha notificación sea verbal deberá confirmar la misma de inmediato por escrito) sobre cualesquier circunstancias sobre que han llegado al conocimiento del Operador de Trenes

y que razonablemente prevé que podrían dar lugar a un Daño Ambiental como resultado de o afectando las actividades del Operador de Trenes. Cada Operador de Trenes deberá actuar en todo momento con la debida diligencia para informarse sobre cualesquier circunstancias que requerirían dicha notificación.

CONDICION D2 – MEDIDAS CORRECTIVAS

2.1 Evaluación sobre las personas idóneas para tomar las medidas pertinentes

2.1.1 Evaluación por parte del Concesionario

Cuando:

- (a) el Concesionario tome conocimiento que, como resultado directo o indirecto de las actividades de un Operador de Trenes, existe o se ha producido una Condición Ambiental y el Concesionario considera que se requiere tomar medidas para prevenir, mitigar o remediar esa Condición Ambiental; o
- (b) cuando el Concesionario reciba una Directiva de cualquier Autoridad del Gobierno en el sentido que se requiere tomar alguna medida para prevenir, mitigar o remediar cualquier Condición Ambiental directa o indirectamente resultante de las actividades de un Operador de Trenes,

el Concesionario deberá efectuar una evaluación, con la información que tiene disponible en ese momento, con el fin de determinar quién, entre el Concesionario y los Operadores de Trenes con Permiso para utilizar la parte pertinente de la Red Ferroviaria, es o son las personas más adecuadas para tomar las medidas pertinentes y, en el caso que más de uno sea la persona apropiada, en qué proporción.

2.1.2 Criterios Pertinentes

Al efectuar una evaluación bajo la Condición D2.1.1, el Concesionario deberá tomar debida cuenta de lo siguiente:

- (a) la posibilidad de que la persona en cuestión sea responsable (de una forma distinta a lo dispuesto en esta Parte D) de efectuar cualquier pago o de tomar o no tomar cualquier medida relativa a la Condición Ambiental o Directiva en cuestión, ya sea bajo cualquier Contrato de Acceso del cual sea parte o de alguna otra forma;
- (b) con respecto a las medidas a ser tomadas y a los objetivos de tales medidas, la eficiencia y economía con las cuales tales medidas deberán ser tomadas, y la efectividad de tales medidas, en el caso que esa persona tome tales medidas, independientemente de los asuntos a que se refiere el literal (a) precedente; y
- (c) todas las demás circunstancias relevantes del caso.

2.1.3 Notificación sobre la evaluación del Concesionario

Dentro de los 60 días de haber efectuado su evaluación, el Concesionario deberá notificar a cada Operador de Trenes afectado sobre:

- (a) la Condición Ambiental o Directiva de la Autoridad del Gobierno en cuestión;
- (b) la evaluación;

- (c) las razones para llegar a la evaluación;
- (d) las medidas que el Concesionario considere:
 - (i) que serán necesarias para prevenir, mitigar o remediar la Condición Ambiental o los eventos o circunstancias que dieron lugar a la Directiva de la Autoridad del Gobierno en cuestión, o a cumplir con la Directiva en cuestión; y
 - (ii) que deberán ser tomadas por el Operador de Trenes en cuestión.

2.2 Medidas pertinentes que se requiere tomar

2.2.1 Obligación

El Operador de Trenes deberá:

- (a) tomar las medidas sobre las cuales el Concesionario le notifique de conformidad con la Condición D2.1.3(d); y
- (b) asumir los costos de tomar dichas medidas.

2.2.2 Ayuda y supervisión del Concesionario

En los casos en que el Operador de Trenes razonablemente requiera tener acceso a cualquier parte de la Red Ferroviaria con el fin de tomar las medidas pertinentes, el Concesionario deberá proporcionar al Operador de Trenes la ayuda y colaboración que considere razonable al respecto.

2.3 Derecho del Concesionario de tomar las medidas pertinentes

En el caso que:

- (a) el Operador de Trenes no cumpla con tomar cualquier medida pertinente dentro de un plazo razonable a satisfacción del Concesionario; o
- (b) en la opinión del Concesionario, ya sea:
 - (i) es necesario tomar cualquier medida pertinente con urgencia; o
 - (ii) no es posible bajo las circunstancias que el Operador de Trenes tome cualquier medida pertinente,

el Concesionario tendrá derecho a tomar la medida en cuestión y a ser reembolsado por el Operador de Trenes por los costos en que incurra en hacerlo. El Concesionario deberá notificar al Operador de Trenes en cuestión sobre cualquier medida tomada de conformidad con esta Condición D2.3.

2.4 Responsabilidad

Cuando el Concesionario tome cualesquier medidas de conformidad con la Condición D2.3, no será responsable ante el Operador de Trenes por cualquier daño físico directo que haya sido causado como resultado de la toma de dichas medidas excepto en la medida en que el Concesionario, o cualquier persona que actúe en representación de o bajo las instrucciones del mismo, haya actuado con negligencia.

2.5 Acceso a tierras

Cada Operador de Trenes deberá procurar que el Concesionario obtenga acceso a cualesquier tierras en las que se encuentren ubicados la planta, equipos, material rodante

o maquinaria del Operador de Trenes según sea necesario para permitir que el Concesionario tome cualquier medida relevante.

2.6 Derecho general de restringir el acceso a la Red Ferroviaria

Sujeto a que todos los Operadores de Trenes afectados hayan sido razonablemente notificados, el Concesionario tendrá el derecho a restringir el Permiso para utilizar la Red Ferroviaria en la medida y durante el tiempo en que lo considere necesario para prevenir, mitigar o remediar una Condición Ambiental o cumplir con una Directiva pertinente de una Autoridad del Gobierno relativa a una Condición Ambiental.

PARTE E – CAMBIO A UN VEHICULO

Nota Explicativa

- A. La Parte E contiene un procedimiento mediante el cual pueden efectuarse cambios a los vehículos ferroviarios, el uso de los cuales está permitido en el contrato de acceso, con respecto a las especificaciones contenidas en el contrato de acceso. El Cambio a un Vehículo incluye cualquier alteración de las características físicas de los vehículos, cualquier incremento en la longitud de los trenes que va más allá de aquella especificada en el contrato de acceso pertinente y cualquier introducción de vehículos distintos en las rutas pertinentes lo cual, en cualquiera de los casos, podría afectar el mantenimiento u operación de la Red Ferroviaria o la operación de trenes en la Red Ferroviaria.
- B. El Operador de Trenes que desee efectuar un Cambio a un Vehículo debe presentar una propuesta al Concesionario, quien deberá consultar con las partes afectadas y dar al Operador de Trenes una respuesta inicial dentro de un plazo de 28 días. El Concesionario tiene derecho a ser reembolsado por todos los costos relacionados con cualquier investigación adicional de la propuesta después del período de 28 días.
- C. Un Operador de Trenes tiene derecho a implementar un Cambio propuesto a un Vehículo excepto en ciertas circunstancias específicas, inclusive si dicho cambio podría resultar en el deterioro del desempeño de la Red Ferroviaria o del incumplimiento de cualquier tren en la Red Ferroviaria de cualquier otro contrato de acceso.
- D. Un Operador de Trenes podría tener que pagarle una compensación al Concesionario por cualesquier pérdidas, costos o gastos en que el Concesionario, cualquier otro Operador de Trenes o cualquier otro operador de bienes ferroviarios incurra como resultado de un Cambio a un Vehículo.
- E. La presente Nota Explicativa no forma parte de los Términos de Acceso.

DEFINICIONES

En esta Parte E, a menos que el contexto requiera lo contrario:

<u>“Cambio a un Vehículo”</u>	significa, con respecto a un Operador de Trenes, cualquier cambio al Equipo Especificado, incluyendo lo siguiente:
	(a) alteración de las características físicas;
	(b) cualquier incremento en la longitud de los trenes que va más allá de aquella especificada en el Contrato de Acceso del cual es parte;
	(c) la inclusión en el Equipo Especificado de cualquier vehículo ferroviario que no está incluido,

lo cual, en todo caso, podría afectar el mantenimiento o la operación de la Red Ferroviaria o la operación de los trenes en la Red Ferroviaria.

CONDICION E1 – INICIO DEL PROCEDIMIENTO POR UN OPERADOR DE TRENES PARA EFECTUAR UN CAMBIO A UN VEHICULO

1.1 Normas del Grupo

La obligación de cumplir con los requerimientos de esta Parte E será sin perjuicio de las obligaciones de las Partes del Acceso de cumplir con las normas del Grupo y del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

1.2 Entrega de Propuesta

Un Operador de Trenes deberá, en el caso que desee implementar un Cambio a un Vehículo, presentar al Concesionario una propuesta para efectuar dicho cambio, junto con:

- (a) los detalles del cambio propuesto según se requiera para permitir que el Concesionario tenga acceso al efecto del cambio tanto en la operación por parte del Concesionario de la Red Ferroviaria así como lo que razonablemente espera que el Operador de Trenes le proporcione; y
- (b) el permiso para que el Concesionario consulte los alcances estipulados en la Condición E1.3(b), sujeto a los requerimientos razonables de confidencialidad.

1.3 Evaluación de propuesta

Una vez recibida una propuesta para efectuar un Cambio a un Vehículo por parte de un Operador de Trenes, el Concesionario deberá:

- (a) evaluar y discutir la propuesta con ese Operador de Trenes para el período que considere razonable tomando debida cuenta del efecto probable que el Cambio a un Vehículo propuesto tendría ya sea sobre el Concesionario u otros operadores de trenes o ambos; y
- (b) consultar con todos los demás operadores de activos ferroviarios que posiblemente se verían materialmente afectados por el cambio propuesto en la medida en que lo considere razonablemente necesario.

1.4 Entrega de un estimado de costos por el Operador de Trenes

El Operador de Trenes que propone un Cambio a un Vehículo deberá facilitar la consulta luego de haber recibido una solicitud del Concesionario al respecto. Cualquier Operador de Trenes que sea consultado deberá, tan pronto como sea posible (pero, en todo caso dentro de un plazo de 7 días), proporcionar al Concesionario un estimado de los costos, pérdidas y gastos a que se refiere la Condición E3.1 en que dicho operador podría incurrir como resultado de la implementación del Cambio a un Vehículo propuesto.

1.5 Reembolso de costos

Sujeto a la Condición E3, el Concesionario deberá tener derecho a ser reembolsado por un Operador de Trenes por todos los costos en que el Concesionario incurra en evaluar cualquier cambio de Vehículo propuesto por ese operador.

CONDICION E2 – RESPUESTA POR EL CONCESIONARIO A UN CAMBIO A UN VEHICULO PROPUESTO

2.1 Obligación de notificar la respuesta

El Concesionario deberá notificar a la persona que propone un Cambio a un Vehículo en el caso que:

- (a) considere que una o más de las siguientes condiciones ha sido satisfecha:
 - (i) la implementación del cambio necesariamente resultaría en el incumplimiento por parte del Concesionario de cualquier contrato de acceso (distinto al contrato de acceso del cual el Operador de Trenes que ha presentado la propuesta pertinente es parte);
 - (ii) la persona que propone el cambio no ha cumplido con sus obligaciones bajo la Condición E1.2 siempre que el Concesionario le haya otorgado al proponente la oportunidad de remediar dicho incumplimiento; o
 - (iii) la implementación de dicho cambio produciría un efecto adverso sobre el mantenimiento u operación de la Red Ferroviaria o la operación de los trenes en la Red Ferroviaria, el cual en cualquiera de tales casos no podría ser adecuadamente compensado bajo esta Condición E2;
- (b) cualquier Operador de Trenes haya notificado al Concesionario que considera que cualquiera de las condiciones especificadas en el párrafo (a) anterior ha sido satisfecha;
- (c) considera que tendría derecho a recibir una compensación del proponente por las consecuencias de la implementación del cambio; o
- (d) cualquier otro operador de activos ferroviarios haya notificado al Concesionario que considera que tendría derecho a recibir una compensación por las consecuencias de la implementación del cambio.

Cualquier notificación del tipo mencionado en los párrafos (c) o (d) deberá incluir una liquidación del monto de la compensación requerida y los medios por los cuales la compensación debe ser pagada, incluyendo cualquier garantía u otro medio de garantizar el pago que el proponente podría proporcionar.

2.2 Monto de la Compensación

Sujeto a la Condición E2.3, el monto de la compensación a que se refiere la Condición E2.1 deberá ser un monto equivalente a los costos, pérdidas y gastos (incluyendo lucro cesante) que puede esperarse que el Concesionario o el operador en cuestión incurra como consecuencia de la implementación de los cambios propuestos.

2.3 Derechos con relación de la implementación del Cambio de un Vehículo

Si:

- (a) el Concesionario ha notificado al proponente de un Cambio de Vehículo de conformidad con la Condición E2.1(a) o (b); o
- (b) el Concesionario ha notificado al proponente de conformidad con la Condición E2.1 (c) o (d) y el proponente no ha cumplido con los términos según los cuales la compensación en cuestión será pagadera, habiendo tenido la oportunidad de corregir el incumplimiento,

el Cambio a un Vehículo propuesto no será implementado. En cualquier otro caso y sujeto a las demás estipulaciones de estos Términos de Acceso, el proponente del Cambio a un Vehículo tendrá el derecho a implementarlo.

CONDICION E3 – CAMBIOS IMPUESTOS POR LAS AUTORIDADES DEL GOBIERNO

- 4.1 Cuando se le requiera a un Operador de Trenes (que no sea a solicitud de o por instigación del Operador de Trenes) que implemente un Cambio a un Vehículo como resultado de un Cambio en la Ley o cualquier Directiva de una Autoridad del Gobierno:
- (a) cada Parte del Acceso deberá, en la medida en que el Cambio de Ley o Directiva pertinente requiera otra cosa, cumplir con las Condiciones E1.2, E1.3 y E1.4 (distinto a la oración final) con respecto a tal Cambio a un Vehículo;
 - (b) el Concesionario deberá hacer los cambios (si los hubiere) en la Red Ferroviaria que considere razonablemente necesarios para que se adecue a dicho Cambio a un Vehículo; y
 - (c) cada Parte del Acceso deberá sufragar sus propios costos y pérdidas derivados de la implementación de un Cambio a un Vehículo o las consecuencias del mismo.

PARTE F – INTERRUPCION EN LAS OPERACIONES

Nota Explicativa

- A. La Parte F contiene los procedimientos y planes para minimizar los efectos de una interrupción en las operaciones. La interrupción en las operaciones se encuentra categorizada ya sea como una Causal de Interrupción o una interrupción menor. La línea divisoria es la materialidad y cada categoría de interrupción está sujeta a distintos regímenes.
- B. Una Causal de Interrupción impide materialmente o interrumpe materialmente la operación de trenes en cualquier parte de la Red Ferroviaria y, bajo tales circunstancias, se le requiere al Concesionario que decida cuál es la medida más adecuada a tomar después que se haya producido una Casual de Interrupción.
- C. Se le requiere a un Operador de Trenes cumplir con las instrucciones del Concesionario en el caso que uno de sus trenes no opere siempre y cuando dicho requerimiento no contravenga ninguna Norma del Grupo. Cualquier Operador de Trenes podrá ser encargado de ayudar a un tren de otro Operador de Trenes que no esté operativo.
- D. En condiciones climáticas adversas o cuando la vía esté obstruida, el Concesionario le podrá solicitar a un Operador de Trenes que le proporcione cualquiera de sus equipos y ayuda.
- E. Una vez que una Causal de Interrupción o un período prolongado de interrupción haya terminado el Concesionario deberá restaurar el Horario tan pronto como sea razonablemente posible, y si el Concesionario piensa que no es razonablemente posible hacerlo, deberá notificar a los Operadores de Trenes afectados o que podrían verse afectados y repetir el procedimiento para determinar una Causal de Interrupción e implementar una modificación en el Horario.

DEFINICIONES

En esta Parte F, excepto cuando el contexto requiera lo contrario:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| <u>“derechos de acceso”</u> | significa el Permiso para utilizar la vía para los efectos de o en conexión con la operación de los bienes ferroviarios por parte de un Operador de Trenes; |
| <u>“operador de trenes afectado”</u> | significa un Operador de Trenes que podría verse razonablemente afectado por la implementación del reglamento de trenes en cuestión; |
| <u>“Ubicación Apropiada”</u> | significa lo que esté más cerca entre: <ul style="list-style-type: none">(a) el punto más cercano en que sea razonablemente posible enganchar una locomotora alternativa a un Tren Defectuoso; y(b)<ul style="list-style-type: none">(i) con respecto a un Tren Defectuoso que es un tren de pasajeros, el punto más cercano en que sea razonablemente posible que sus pasajeros se bajen para continuar con su recorrido; y(ii) con respecto a un Tren Defectuoso que no es un tren de pasajeros, el punto más cercano en donde sea razonablemente posible estacionarlo; |

<u>“interrupción menor”</u>	significa la ocurrencia de un evento o circunstancia que impide o interrumpe la operación de trenes en cualquier parte de la Red Ferroviaria de conformidad con el Horario (incluyendo un Horario de Trabajo modificado establecido de conformidad con la Condición F7.3) y que no es una Casual de Interrupción.
<u>“Centro de Control del Concesionario”</u>	significa, con respecto a una Ruta, la parte de la organización del Concesionario responsable por el manejo de las Causales de Interrupción en esa Ruta;
<u>“Objetivo de la Contingencia”</u>	tiene el significado que se indica en la Condición F3.1.;
<u>“Plan de Contingencia”</u>	significa un plan de acción desarrollado de conformidad con los procedimientos señalados en la Condición F5.
<u>“Punto de Control”</u>	significa la persona o sección dentro de la organización del Operador de Trenes cuya responsabilidad incluye el manejo de Causales de Interrupción;
<u>“el manejo de”</u>	con respecto a una Causal de Interrupción o a una Interrupción Prolongada, incluye el manejo de las consecuencias de la interrupción en cuestión;
<u>“Causal de Interrupción”</u>	tiene el significado que se indica en la Condición F1.
<u>“Interrupción Prolongada”</u>	tiene el significado que se indica en la Condición F7.1;
<u>“Tren Defectuoso”</u>	significa un tren que es materia de un Desperfecto de un Tren;
<u>“cliente de flete”</u>	significa una persona a quien se le suministra o se le suministrará servicios para el transporte de bienes por ferrocarril;
<u>“tren que no es de pasajeros”</u>	significa un tren que no es de pasajeros;
<u>“tren de pasajeros”</u>	significa un tren que presta servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril;
<u>“Plan de Ruta”</u>	significa, con respecto a un Operador de Trenes, cualquiera de sus Rutas cubiertas por un Plan de Contingencia;
<u>“bienes dependientes del tiempo”</u>	significa los bienes que se transportan por ferrocarril con respecto a los cuales la hora en que son entregados a su destino es de importancia material: <ul style="list-style-type: none"> (a) ya sea tanto para la persona que los envía como para el consignatario, debido ya sea a su naturaleza perecible, los términos de su contrato de venta, otra disposición o transporte o por cualquier otro motivo; o (b) debido a seguridad industrial o seguridad; y
<u>“Desperfecto de un Tren”</u>	significa cualquier falla que impida a un tren moverse por sí solo (incluyendo un defecto o no cargar adecuadamente tren) que afecta en forma adversa ya

sea la operación de otros trenes en la Red Ferroviaria u otros trabajos realizados o a ser realizados por o en nombre del Concesionario durante una posesión a la cual el Concesionario tiene derecho de conformidad con estos Términos de Acceso o cualquier Contrato de Acceso.

CONDICION F1 – CAUSALES DE INTERRUPCION Y ESTABLECIMIENTO DE COMUNICACIONES

1.1 Definiciones

Una Causal de Interrupción es un evento o circunstancia que impide materialmente o interrumpe materialmente la operación de los trenes en cualquier parte de la Red Ferroviaria de conformidad con el Horario.

1.2 Notificación por parte de los Operadores de Trenes

Cada Operador de Trenes deberá notificar al Concesionario sobre la ocurrencia de una Causal de Interrupción tan pronto como sea razonablemente posible luego de haber tomado conocimiento de la misma.

1.3 Notificación por parte del Concesionario

El Concesionario deberá notificar al Operador de Trenes sobre la ocurrencia de una Causal de Interrupción que podría afectar la operación de los trenes por dicho operador tan pronto como sea razonablemente posible luego de haber tomado conocimiento de la misma.

1.4 Notificación de Causales de Interrupción esperadas

Las Partes del Acceso harán todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para notificar a la otra tan pronto como sea razonablemente posible sobre cualquier Causal de Interrupción que consideren que podría ocurrir.

1.5 Información a ser proporcionada en las notificaciones sobre Causales de Interrupción

Cada notificación entregada de conformidad con las Condiciones F1.2, F1.3 y F1.4 deberá incluir, tan pronto como sea razonablemente posible, una especificación sobre la naturaleza y alcance de la Causal de Interrupción en cuestión y la duración probable de la misma, con tanto detalle como sea razonablemente requerido para que la persona que reciba la misma pueda informar a su personal, pasajeros y otros asociados sobre la interrupción en cuestión y minimizar la inconveniencia e interrupción que posiblemente serían causadas.

1.6 Designación de los Centros de Control de Concesionario

El Concesionario deberá designar y notificar a cada Operador de Trenes sobre la ubicación y los detalles para contactar al Centro de Control del Concesionario con respecto a sus Rutas.

1.7 Puntos de Control del Operador de Trenes

Cada Operador de Trenes deberá coordinar con el Concesionario con respecto al nombre y ubicación de su Punto de Control y establecer un sistema de comunicaciones que sea suficiente para garantizar un contacto adecuado con el Centro de Control del Concesionario pertinente. Dichas comunicaciones deberán, en el caso del Operador de Trenes, efectuarse a través de su Punto de Control y, en el caso del Concesionario, a través del Centro de Control del Concesionario pertinente.

1.8 Conflicto con las Normas del Grupo

En el caso de surgir algún conflicto entre esta Parte F y lo estipulado en las Normas del Grupo de cualquier Ferrocarril, en la medida de cualquier inconsistencia, prevalecerá lo estipulado en las Normas del Grupo pertinentes.

1.9 Relación con los regímenes de desempeño

Lo estipulado en esta Condición F surtirá efecto sin perjuicio de cualquier régimen establecido entre el Concesionario y un Operador de Trenes en o de conformidad con su Contrato de Acceso con respecto a cualesquier incentivos y pagos asociados con el desempeño de sus respectivas obligaciones bajo ese contrato.

CONDICION F2 – MEDIDAS A TOMAR LUEGO DE UNA CAUSAL DE INTERRUPCION

2.1 Determinación por parte del Concesionario

El Concesionario deberá, tan pronto como sea razonablemente posible después que haya ocurrido una Causal de Interrupción:

- (a) determinar la medida más adecuada a ser tomada para restaurar la operación de los trenes en la Red Ferroviaria de conformidad con el Horario y, al efectuar dicha determinación, deberá tomar en cuenta (en el orden de prioridad en que están enumerados en el caso de cualquier inconsistencia) lo siguiente:
 - (i) cualquier Plan de Contingencia aplicable a la Causal de Interrupción en cuestión;
 - (ii) el Objetivo de la Contingencia.

CONDICION F3 – OBJETIVO DE LA CONTINGENCIA

3.1 Definición

El Objetivo de la Contingencia es minimizar las molestias a los pasajeros luego de haberse producido una Causal de Interrupción, tomando debida cuenta de los intereses de los operadores de trenes que no son de pasajeros.

3.2 Consideraciones pertinentes

En la señalización y otro tipo de control del movimiento de los trenes sobre o a lo largo de cualquier vía, el Concesionario deberá hacer todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para lograr el Objetivo de la Contingencia. Al hacerlo, el Concesionario tomará debida cuenta de la necesidad de obtener un equilibrio justo y razonable entre los intereses tanto de los pasajeros como de los clientes de fletes con respecto a:

- (a) la maximización del número de pasajeros transportados por vehículos ferroviarios disponibles (siempre y cuando, en la medida en que sea razonablemente posible, se deberá mantener un equilibrio entre el nivel de hacinamiento de los vehículos de ferrocarril y el tiempo y la distancia involucrados en el servicio de pasajeros pertinente);
- (b) la minimización del tiempo de recorridos;
- (c) la finalización del recorrido total;
- (d) la necesidad de mantener a los pasajeros movilizándose hacia sus destinos utilizando los medios que sean adecuados (incluyendo el uso de buses y el desvío de pasajeros en rutas alternas);

- (e) la necesidad de mantener a los bienes dependientes del tiempo movilizados hacia su destino utilizando los medios que sean adecuados (incluyendo el desvío y, de ser el caso, el cambio en la modalidad de transporte); y
- (f) seguridad industrial y seguridad.

CONDICION F5 – DESARROLLO Y ESTABLECIMIENTO DE PLANES DE CONTINGENCIA

5.1 Desarrollo y establecimiento

Las Partes del Acceso deberán, tan pronto como sea razonablemente posible después de la fecha de suscripción de su Contrato de Acceso, hacer todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para procurar, con el consentimiento de los demás operadores de los trenes, el desarrollo y el establecimiento de los Planes de Contingencia adecuados relativos a los distintos tipos de Causales de Interrupción que podrían afectar las Rutas que tienen Permiso para utilizar.

5.2 Conformidad con el Objetivo de la Contingencia

Cada Plan de Contingencia deberá adecuarse al Objetivo de la Contingencia.

5.3 Información

El Concesionario deberá asegurarse que cada Operador de Trenes esté informado tanto del Plan de Rutas que le concierne como de los nombres de los demás operadores de trenes a quienes también concierne dichos Planes de Rutas (si los hubiere), junto con cualesquier cambios a esas rutas o a esos operadores.

5.4 Copias

El Concesionario deberá, una vez que se haya acordado un Plan de Contingencia con todos los operadores de trenes pertinentes, enviar una copia de dicho plan a cada Operador de Trenes afectado por el mismo.

CONDICION F6 – APLICACIÓN DE PLANES DE CONTINGENCIA etc.

6.1 Implementación

Sujeto a cualquier determinación en contrario por el Concesionario de conformidad con la Condición F2.1, las Partes del Acceso deberán, una vez que se haya producido una Causal de Interrupción para la cual se ha establecido un Plan de Contingencia, proceder a implementar dicho plan en la medida en que sea razonablemente posible.

6.2 Conocimiento de la Tripulación del Tren

Cada Operador de Trenes deberá asegurarse que su Tripulación del Tren tenga un conocimiento adecuado de la ruta y tracción con respecto a cualquier desvío establecido en un Plan de Contingencia aplicable, en la medida en que el Plan de Contingencia en cuestión lo estipule.

6.3 Adecuación del plan

Cada una de las Partes del Acceso deberá hacer todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para adecuar un Plan de Contingencia a las circunstancias específicas derivadas de la Causal de Interrupción.

6.4 Objetivo de la Contingencia

Sujeto a cualquier determinación en contrario por el Concesionario de conformidad con la Condición 2.1, cuando no exista un Plan de Contingencia o no maneje en forma adecuada una Causal de Interrupción en particular, el Concesionario hará todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para lograr el Objetivo de la Contingencia en la forma en que lo considere razonable y apropiado en las circunstancias.

CONDICION F7 – INTERRUPCION PROLONGADA – PROCEDIMIENTO PARA HORARIOS DE EMERGENCIA

7.1 Definición

Una Interrupción Prolongada es una Causal de Interrupción cuya duración probablemente hará necesario adoptar un horario modificado.

7.2 Modificación acordada del Horario

El Concesionario y cualquier Operador de Trenes que se vea afectado por una Interrupción Prolongada deberán hacer todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para acordar una modificación del Horario para minimizar los efectos de una Interrupción Prolongada. Una vez acordado dicho Horario modificado, lo estipulado en la Condición F7.3 surtirá efecto.

7.3 Establecimiento de un Horario modificado por el Concesionario

Sujeto a la Condición F7.2, una vez que se acuerde un Horario modificado, en el caso de una Interrupción Prolongada, el Concesionario deberá elaborar de inmediato un Horario modificado:

- (a) cumpliendo, en la medida en que sea razonablemente posible, todos los procedimientos pertinentes que se indican en el Contrato de Acceso; y
- (b) consultando, en la medida en que lo considere razonablemente posible y necesario, con cada Operador de Trenes afectado o que posiblemente se vería afectado por la Interrupción Prolongada

y deberá mantener la operación del horario modificado bajo revisión, modificándolo cuando lo considere necesario y razonablemente posible.

CONDICION F8 – DESPEJE DE BLOQUEOS DE VÍA

8.1 Desperfecto de un Tren del Operador de Trenes

8.1.1 Notificación del Desperfecto de un Tren

Si el Desperfecto de un Tren se produce con respecto a un tren operado por el Operador de Trenes, éste deberá notificar de inmediato al Concesionario sobre la ubicación del Tren Defectuoso así como cualesquier otros detalles que el Concesionario razonablemente requiera con respecto al Tren Defectuoso.

8.1.2 Obligación del Concesionario de consultar con los operadores

Una vez enterado que se ha producido un Desperfecto de un Tren con respecto a un tren operado por un Operador de Trenes, el Concesionario deberá de inmediato:

- (a) consultar con el operador del Tren Defectuoso con el fin de verificar la razón del Desperfecto del Tren y obtener la información que sea necesaria con el fin de retirar el Tren Defectuoso en forma segura e inmediata; y
- (b) consultar con otros operadores de trenes cuyos trenes se encuentran o podrían encontrarse en las inmediaciones del Tren Defectuoso con el fin de evaluar la capacidad de esos trenes o de las locomotoras enganchadas a ellos para mover el Tren Defectuoso.

8.1.3 Retiro del tren defectuoso por su operador

En el caso que, luego de efectuar las consultas de conformidad con la Condición F8.1.2, el Concesionario considere razonablemente que el Tren Defectuoso en cuestión puede ser reparado por o en nombre de la Tripulación del Tren en el lugar del Desperfecto del Tren, deberá permitir que el Operador de Trenes tome las medidas que considere necesarias para mover el Tren Defectuoso. Dicho permiso podrá estar sujeto a los plazos que el Concesionario indique al Operador de Trenes tomando debida cuenta del efecto del Desperfecto del Tren sobre los trenes sobre la misma vía o las secciones que unen a la misma.

8.1.4 Consulta sobre ayuda requerida

En el caso que, luego de efectuar las consultas de conformidad con la Condición F8.1.2 y, de ser el caso, luego del vencimiento de cualquier plazo especificado por el Concesionario de conformidad con la Condición F8.1.3, el Concesionario estima que el Tren Defectuoso sólo puede ser movido con la ayuda de otro tren o locomotora o equipo, el Concesionario deberá consultar con el Operador de Trenes que esté operando el Tren Defectuoso con respecto a la capacidad de los trenes o locomotoras que están disponibles para ayudar al Tren Defectuoso o sobre la naturaleza de cualquier otra ayuda.

8.1.5 Cumplimiento de las instrucciones del Concesionario

El Operador de Trenes deberá, sujeto a consulta con el Concesionario de conformidad con las Condiciones F8.1.2 y F8.1.3, cumplir con las instrucciones del Concesionario para los efectos de garantizar, con cualquier ayuda a que se refiere la Condición F8.1.4, el retiro inmediato del Tren Defectuoso a una Ubicación Apropiada.

8.2 Asistencia a un Tren Defectuoso

8.2.1 Uso de un tren que viene detrás

En el caso que, una vez efectuadas las consultas a que se refiere la Condición F8.1, el Concesionario considera que el tren, o la locomotora enganchada a un tren, que viene inmediatamente detrás de un Tren Defectuoso, es capaz de mover el Tren Defectuoso empujándolo o jalándolo, el Concesionario podrá encargar al operador de dicho tren o locomotora que lo utilice para empujar o jalar al Tren Defectuoso bajo las instrucciones y control del operador del Tren Defectuoso a la Ubicación Apropiada que el Concesionario notifique a ese operador.

8.2.2 Uso de otros trenes

En el caso que un Tren Defectuoso no pueda, en la opinión del Concesionario, ser movido por el tren o locomotora que viene inmediatamente detrás del Tren Defectuoso, el Concesionario podrá encargar a cualquier Operador de Trenes que controle a un tren o locomotora que se encuentre en las inmediaciones del Tren Defectuoso, que mueva el Tren Defectuoso a la Ubicación Apropiada que el Concesionario notifique.

8.2.3 Cumplimiento de las instrucciones

Cuando un Operador de Trenes proporcione un tren o locomotora de ayuda, éste deberá cumplir con cualesquier instrucciones impartidas por el Concesionario para mover dicho Tren Defectuoso a la Ubicación Apropiada que le ha sido notificada y, sujeto a dicha notificación, la Tripulación del Tren de tal operador deberá, mientras se encuentra moviendo el Tren Defectuoso, actuar bajo las pautas y control del operador del Tren Defectuoso. Nada de lo estipulado en esta Condición F8.2.5 obligará al Operador de Trenes a infringir cualquier Norma del Grupo de Ferrocarriles.

8.2.4 Movimiento hacia una Ubicación Adecuada

El Concesionario hará todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para garantizar que un Tren Defectuoso sea movido a la Ubicación Apropiada notificada al

Operador de Trenes de conformidad con esta Condición F8.2. Un Operador de Trenes encargado de mover un Tren Defectuoso bajo esta Condición F8.2 estará obligado a mover dicho Tren Defectuoso sólo a una Ubicación Apropiada notificada al Operador de Trenes de conformidad con esta Condición F8.2.

8.3 Compensación por mover Trenes Defectuosos

En el caso que uno de los trenes del Operador de Trenes sufra un Desperfecto en el Tren debido a un defecto mecánico u otra causa imputable al Operador de Trenes y dicho tren sea movido de conformidad con las Condiciones F8.2, el Operador de Trenes deberá pagar al Concesionario los costos, pérdidas y gastos en que el Concesionario incurra (directa o indirectamente) en conexión con dicho movimiento.

CONDICION F9 – CONDICIONES CLIMATICAS ADVERSAS Y OBSTRUCCIONES

9. Suministro de equipos y ayuda

En el caso que un Operador de Trenes tenga cualquier equipo que, en la opinión del Concesionario, puede ser de ayuda para manejar una interrupción de la operación de trenes en la Red Ferroviaria causada ya sea por condiciones climáticas adversas u obstrucciones de la vía o ambas, deberá, cuando se lo solicite el Concesionario, poner dicho equipo a disposición del Concesionario o proporcionar otro tipo de ayuda para remediar dicha interrupción cuando se le solicite.

CONDICION F10 – RESTAURACION DEL HORARIO

10.1 Obligación de reasumir las operaciones normales

Sujeto a la Condición F10.2, tan pronto como sea razonablemente posible después de terminada una Causal de Interrupción o una Interrupción Prolongada, el Concesionario deberá:

- (a) procurar que la operación de la Red Ferroviaria sea restaurada para permitir la operación de trenes de conformidad con el Horario; y
- (b) notificar sobre dicha restauración tan pronto como sea razonablemente posible a cada Operador de Trenes afectado por la misma.

10.2 Continuación de horario de emergencia

Tan pronto como sea razonablemente posible después que el Concesionario tenga motivos para pensar que no será razonablemente posible procurar restaurar la operación de la Red Ferroviaria para permitir la operación de trenes de conformidad con el Horario una vez terminada una Causal de Interrupción o una Interrupción Prolongada, el Concesionario deberá notificar a cada Operador de Trenes sobre su opinión. El horario establecido una vez que el Concesionario haya cumplido con esta Condición F10.2 se convertirá en el Horario para la parte o partes de la Red Ferroviaria en cuestión.

ANEXO 10
EQUIPO ESPECIFICADO
MATERIAL TRACTIVO Y RODANTE

Detalle	Unidades

(*) Esta relación no podrá ser modificada por [*] sin necesidad de modificar el presente contrato siempre y cuando ello sea informado previamente por escrito al concesionario.

ANEXO VIII

GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.

Lima,

Señores

Ferrocarril Transandino S.A.

Presente.-

Ref.: Carta Fianza N°

Vencimiento:

De nuestra consideración:

Por la presente y a solicitud de nuestros clientes, señores (nombre del Adjudicatario), constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de _____ (US\$ _____) a favor de Ferrocarril Transandino S.A., para garantizar el fiel y oportuno cumplimiento del contrato de acceso celebrado por ustedes y (nombre del Postor).

Asimismo, dejamos constancia que la presente garantía se hará efectiva en el caso que nuestro cliente no cumpla con sus obligaciones de conformidad con lo establecido en el Contrato de Acceso celebrado con su empresa.

El pago se hará efectivo al sólo requerimiento escrito por Ferrocarril Transandino en nuestras oficinas ubicadas en _____. En ese sentido, toda demora en honrar la presente Fianza a favor de ustedes devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR más dos puntos porcentuales.

ANEXO IX

MODELO DE CARTA FIANZA BANCARIA DE IMPUGNACIÓN

Lima,

Señores

Ferrocarril Transandino S.A.

Presente.-

Ref.: Carta Fianza N°

Vencimiento:

De nuestra consideración:

Por la presente y a solicitud de nuestros clientes, señores (nombre del Postor Acreditado), constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de Seis Mil con 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 6,000.00) a favor de Ferrocarril Transandino S.A., para garantizar que los posibles daños que se puedan generar a Ferrocarril Transandino S.A. en virtud del recurso impugnativo interpuesto por (nombre del Postor).

Asimismo, dejamos constancia que la presente garantía se hará efectiva en el caso que la denegatoria del recurso de reconsideración interpuesto por nuestro cliente no sea apelada dentro del plazo señalado en el numeral 14.2 de las Bases o el recurso de apelación interpuesto por nuestro cliente sea declarado inadmisibile, infundado o improcedente.

El pago se hará efectivo al sólo requerimiento escrito por Ferrocarril Transandino en nuestras oficinas ubicadas en _____. En ese sentido, toda demora en honrar la presente Fianza a favor de ustedes devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR más dos puntos porcentuales.

ANEXO X

ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD

Mediante la suscripción del presente documento, (Nombre del Postor) se compromete a que toda la información que se le proporcione durante el proceso de Subasta o a la que tengan acceso, directa o indirectamente, con motivo de su participación en éste, será estrictamente confidencial y no podrá ser divulgada en todo o en parte por nuestra empresa o sus empleados, salvo autorización expresa y por escrito del Comité.

En el improbable caso que incumplamos este deber de confidencialidad, reconocemos y aceptamos que quedaremos automáticamente inhabilitados para presentarnos a cualquier proceso de Subasta convocado por FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.

Lima,_____

(Firma)
(nombre del Postor)
(Representante Legal)

ANEXO XII

FICHA TÉCNICA DEL MATERIAL RODANTE DEL POSTOR

ORGANIZACIÓN FERROVIARIA:		AMBITO DE OPERACIÓN:			
REVISIÓN TÉCNICA PARA VEHICULOS FERROVIARIOS					
Características Generales:					
Tipo Vehículo		Fabricante		Trocha via-mm	Última fech.mantenimiento
Número		Peso Bruto		Nº de asientos	Última fech.reparac.
SISTEMA MECANICO		SISTEMA ELECTRICO		SISTEMA NEUMATICO Y FRENO	
Motor Diesel:		Generador Alternador Principal:		Compresor de Aire:	
Marca		Marca		Marca	Estado de cabina
Año de fabricación		Modelo		Modelo	Estado de vidrios
Potencia		Nº de Polos		Tipo	Estado de campana
Modelo		Última fech.reparc.		Capacidad	Estado de barandas
Nº cilindros		Última fech.manten.		Velocidad	Estado de carrocería
Sobrealimentación		Condición General		Válvula alivio	Estado de asientos
Rotación máx.RPM				Última fech.reparc.	Estado de cocina
Sistema de Protección:		Motores eléctricos de tracción:		Última fech.manten.	
Sobrevelocidad		Marca		Condición General	Tipo de baño
Baja presión/aceite		Modelo		Valvula de freno y tuberías	Estado de puertas
Última fech.reparc.		Nº de Polos		Válvula de freno	Extintores
Última fech.manten.		Última fech.reparc.		Función Disposit. Protecc.	Condición General
Condición General		Última fech.manten.		- Control de alerta	Bastidor:
BOGGIES		Condición General		- Sobrevelocidad	Estad. de bastidor
Nº de ejes x boggie				Prueba de fugas	Estad. de la trompa
Nº de boggies		Mando de control:		Estado/depósito de aire	Altura y Estado enganches
Estado plato centro		Contactores relays		Válvula de seguridad	Condición General
Estado apoyo lateral		Cables eléctricos		Estado mangueras, tuberías	Resultado de Pruebas:
Estado de ruedas		Batería		Última fech.reparc.general	De potencia
Diámetro de ruedas		Freno dinámico		Última fech.mantenimiento	De frenado
Estado de pestañas		Alarma		FRENOS	
Última fech.reparc.		Verificac.de tierra		Directo	EVALUACIÓN FINAL
Última fech.manten.		Iluminac. Int. y Ext.		Automático	Comentario: Operativa, o no Operativa
Condición General		Condición General		Independiente	
				Parqueo	
				Condición General	Firma del Evaluador