

**FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.**

**Y**

**INCA RAIL S.A.C.**

**CONTRATO DE ACCESO A LA VIA FÉRREA**

## INDICE

CLAUSULA	PÁGINA
1. INTERPRETACION .....	3
2. CONDICIONES SUSPENSIVAS .....	10
3. OBJETO DEL CONTRATO .....	11
4. SEGURIDAD .....	13
5. INCORPORACION DE LAS CONDICIONES DE ACCESO .....	13
6. OBLIGACIONES DE LAS PARTES .....	13
7. OBLIGACIONES MUTUAS .....	17
8. INDEMNIZACION Y RESPONSABILIDADES .....	17
9. VIGENCIA Y CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO .....	19
10. COMUNICACIONES Y NOTIFICACIONES .....	23
11. CONTROVERSIAS Y RECLAMOS .....	24
12. CESION .....	24
13. INVALIDEZ .....	25
14. AUSENCIA DE RENUNCIA .....	25
15. PAGOS , INTERESES, IGV Y GASTOS .....	25
16. LEY APLICABLE Y REGLAS PARA LAS DISPUTAS SOBRE ACCESO .....	27
17. CONFIDENCIALIDAD .....	27
18. PENALIDAD .....	28
19. DISPOSICIONES VARIAS .....	28
ANEXO 1 .....	30
ESPECIFICACIONES DEL CONTRATO	
ANEXO 2 .....	31
RUTAS	
ANEXO 3 .....	32
CONTRATOS COLATERALES	
ANEXO 4 .....	33
REGLAS DE LA RUTA Y REGLAS DEL PLAN	
ANEXO 5 .....	34
LOS SERVICIOS Y EL EQUIPO ESPECIFICADO	
ANEXO 6 .....	37
REGLAS DE SEGURIDAD Y NORMAS TECNICAS	
ANEXO 7 .....	38
CARGOS	
APENDICE 7 .....	39
CARGOS POR EL USO DE LA RED FERROVIARIA	
ANEXO 8 .....	41
RELACION DE PERSONAL	
ANEXO 9 .....	42
TERMINOS DE ACCESO	
ANEXO 10 .....	68
EQUIPO ESPECIFICADO	

Conste por el presente el Contrato suscrito el \_\_\_\_ de Junio de 2017 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) **INCA RAIL S.A.C.** (con No. de RUC 20515164945) y domicilio legal en Av. Augusto Pérez Aranibar N° 1872, San Isidro, Lima, Perú (en adelante “Inca Rail”).

#### **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 Inca Rail el Acceso a la Vía Férrea respecto a siete (07) pares de frecuencias en el tramo Cusco - Poroy - Ollanta – Machu Picchu del Ferrocarril Sur Oriente, bajo los términos y condiciones del Contrato de Acceso de fecha 05 de setiembre de 2016, el cual se encuentra en ejecución y vigente.
- (C) Que, con fecha 11 de noviembre de 2016 Inca Rail formuló Solicitudes de Acceso a la Vía del Ferrocarril del Sur Oriente, en diversas frecuencias de los tramos (i) Hidroeléctrica-Aguas Calientes (rumbo sur y norte) y (ii) Cusco-Ollanta (rumbo norte y rumbo sur), estas últimas frecuencias correspondientes a la ampliación del trayecto de un par de frecuencias (Tren 43 Rumbo Norte y Tren 46 Rumbo Sur), de manera adicional a las frecuencias otorgadas y que vienen operando, conforme a lo establecido en el Contrato de Acceso de fecha 05 de setiembre de 2016 referido en el literal anterior, respecto del cual ratifican su vigencia y contenido, manifestando expresamente su intención de continuar operando las frecuencias que le ha sido asignadas, actualmente vigentes.
- (D) Conforme a ello, y luego de verificar que las solicitudes de acceso de Inca Rail cumplían con los requisitos de Ley, el Concesionario declaró procedente la misma, mediante Carta N° 424-GL-2016/FETRANS de fecha 23 de noviembre de 2016 y Carta N° 430-GL-2016/FETRANS de fecha 25 de noviembre de 2016; procediéndose a efectuar las publicaciones respectivas, después de los cual se determinó que el Mecanismo de Acceso que corresponde es el de Negociación Directa.

#### **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 o, a falta de dicha especificación, las características de dicho Servicio especificadas en la ampliación requerida por Inca Rail y aceptadas por el Concesionario;

“Cargos” significa los cargos pagaderos por o en representación de Inca Rail bajo el presente Contrato que se indican en el Anexo 7, 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 Inca Rail” 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 Inca Rail , 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 Inca Rail, 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 una 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 Inca Rail 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” significa la fecha en que inicia la vigencia del presente contrato, conforme a lo detallado en el Anexo 1;

“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 Inca Rail, el cual dependerá del período por el cual el concesionario otorgó dicho acceso contado a partir de la fecha de inicio.

“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 amplificaciones 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 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 Inca Rail.

“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 Inca Rail 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.

“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 Inca Rail 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 veltos 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**

Inca Rail 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 Inca Rail en la Red Ferroviaria se adecua a las Normas Técnicas y de Seguridad que se indican en el Anexo 6; y
- (d) que Inca Rail acuerde formalmente que estará obligada por el plan de emergencia;

- (e) Al cumplimiento, por parte de Inca Rail, 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 Inca Rail 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 Inca Rail tendrá acceso a utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria del Sur Oriente 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 Inca Rail 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;
  - (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 Inca Rail pueda ingresar a la Red Ferroviaria, con o sin vehículos; y
- (B) para que Inca Rail 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 Inca Rail; 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 Inca Rail 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) Inca Rail deberá primero obtener el consentimiento del Concesionario;
  - (b) Inca Rail 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) Inca Rail deberá cumplir con las restricciones o instrucciones que el Concesionario especifique.
- (e) Las partes dejan expresa constancia en reconocer que Inca Rail 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. Inca Rail 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 Inca Rail podrá dejar de operar las frecuencias adjudicadas por un período de cuatro (04) meses consecutivos ó cuatro (04) meses acumulativos por año. Luego de transcurrido dicho período máximo Inca

Rail está obligada a pagar al concesionario un monto mínimo equivalente al recorrido de un coche por día, y el concesionario tendrá la facultad de proceder a revocar aquel horario que no haya sido utilizado.

Independientemente a ello, el concesionario tendrá la facultad de proceder a la revocatoria del acceso otorgado en virtud del presente contrato, si Inca Rail no cumple con hacer uso del mismo en las frecuencias adjudicadas a más tardar a la fecha de inicio establecida en el presente contrato.

#### **4. SEGURIDAD**

- (a) Inca Rail deberá cumplir con cualquier exigencia del Concesionario relativa a cualquier aspecto de las operaciones de Inca Rail que afecten o probablemente afectarán el cumplimiento de las Obligaciones de Seguridad aplicables.
- (b) Inca Rail 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) Inca Rail 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) Inca Rail 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) Inca Rail 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) Inca Rail 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 Inca Rail, en cualquier momento posterior a la suscripción del presente documento con el fin de verificar la idoneidad y calificación del personal de Inca Rail.
- (d) Inca Rail 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) Inca Rail deberá cumplir con sus obligaciones relativas a los Cargos según se indica en el Anexo 7 de este Contrato.
- (b) El concesionario garantiza la adecuación del cargo de acceso y/o de las condiciones económicas estipuladas en este documento, en caso se establecieran condiciones más favorables en contratos de acceso suscritos con otros operadores, con posterioridad a la entrada en vigencia del presente contrato siempre y cuando se cumplan los supuestos establecidos en el contrato de concesión; de conformidad y en cumplimiento de lo señalado en el artículo 33° del REMA.

## 6.3 Movimiento de Trenes dentro y fuera de la Red Ferroviaria

- (a) Inca Rail 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, Inca Rail 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, Inca Rail deberá proporcionar al Concesionario, a su satisfacción, una confirmación escrita de dicho derecho de entrada y salida.
- (b) Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail y el Concesionario deberá efectuar los reajustes apropiados y consecuentes en los Cargos aplicables a los Servicios pertinentes.
- (c) Inca Rail presta su consentimiento al uso por parte del Concesionario de cualesquier datos o información proporcionados por Inca Rail al Concesionario mientras se encuentre cumpliendo con sus Obligaciones de Seguridad y para los efectos de controlar el cumplimiento de Inca Rail con sus obligaciones bajo este Contrato y de calcular el monto de los Cargos.
- (d) A solicitud de Inca Rail, el Concesionario deberá proporcionar a Inca Rail 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) Inca Rail 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) Inca Rail deberá asegurarse que, cuando utilice la Red Ferroviaria, pueda interconectarse con el sistema central de comunicaciones manejado por el Concesionario.
- (b) Inca Rail 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

Inca Rail 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 Subasta de Horarios

El Permiso para el uso de la Red Ferroviaria estará sujeto a la obligación del Concesionario, bajo el Contrato de Concesión, de realizar una subasta, en el caso que dos o más operadores deseen utilizar el mismo segmento del Ferrocarril si los Servicios de cada uno de ellos limita, restringe o previene al otro durante el tiempo en que se desea realizar ambos Servicios. Inca Rail aceptará la subasta de dicho Servicio de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 10 del REA FT 10°, así como en el Apéndice 7 del Anexo 7.

6.9 Conforme lo establecido en el artículo 38° del REMA y en aras de garantizar el respeto por las normas que regulan la libre competencia en el mercado, las partes dejan expresa constancia de la no exclusividad de la facilidad esencial cuyo objeto es el presente contrato, a favor de Inca Rail.

6.10 Fuerza Mayor

No se considerará que el Concesionario haya incurrido en un incumplimiento de este Contrato, que es responsable de alguna otra forma ante Inca Rail, 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.

6.11 Servicios Complementarios

Inca Rail 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).

6.12 Modificaciones a la infraestructura

(a) Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 e Inca Rail 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) Inca Rail 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 Inca Rail con sus obligaciones bajo este Contrato;
  - (ii) como resultado de cualquier Daño Ambiental derivado directa o indirectamente de las acciones u omisiones de Inca Rail 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 Inca Rail; o
  - (iii) derivados directa o indirectamente de cualquier acto u omisión de Inca Rail,

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) Inca Rail 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 Inca Rail. El Concesionario remitirá a Inca Rail el monto de los daños y perjuicios causados, los que deberán ser cancelados por Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail establecidos en este Contrato representan el único derecho de compensación de Inca Rail 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

Inca Rail no podrá recuperar del Concesionario ningún lucro cesante (incluyendo los ingresos recibidos de los clientes de Inca Rail) 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) Inca Rail 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, Inca Rail 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) Inca Rail 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) Inca Rail 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) Inca Rail 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 Inca Rail 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, Inca Rail 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 Inca Rail 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 desde la Fecha de Inicio, conforme a lo detallado en el Anexo 1 del presente contrato, y tendrá una duración hasta el 31 de mayo del 2018, salvo que sea renovado por acuerdo entre las partes, o hasta lo que ocurra primero entre:

- (a) la terminación de conformidad con esta Cláusula 9;
- (b) El acuerdo entre partes dando por terminado el contrato de mutuo acuerdo

### **9.2 Causales de Incumplimiento**

#### **(a) Causales de Incumplimiento de Inca Rail**

Las siguientes constituirán Causales de Incumplimiento de Inca Rail:

- (i) que Inca Rail 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 Inca Rail;

- (iii) que Inca Rail 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 Inca Rail de las Obligaciones y procedimientos de Seguridad o cualquier incumplimiento material por parte de Inca Rail de cualquiera de los Contratos Colaterales que, por sí solo o conjuntamente con cualquier otro incumplimiento de Inca Rail, 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail, que por sí solo o conjuntamente con otro incumplimiento por parte de Inca Rail, 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 Inca Rail, que por sí solo o conjuntamente con otro incumplimiento por parte de Inca Rail, 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 Inca Rail 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), salvo que sea debidamente justificado. En éste último caso, se otorgará una ampliación de 30 días adicionales, 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca rail 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 Inca Rail por el Concesionario.

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

Inca Rail 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 Inca Rail o de cualesquier circunstancias que probablemente resultarán en la ocurrencia de una Causal de Incumplimiento de Inca Rail.

(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 Inca Rail opera los Servicios; y
- (ii) que se produzca una Causal de Insolvencia relacionada con el Concesionario.

El Concesionario deberá notificar a Inca Rail 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 Inca Rail en el caso que se produzca una Causal de Incumplimiento de Inca Rail 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 Inca Rail

Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail (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, Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca rail 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 Inca Rail 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 el idioma Inglés o acompañado por una traducción al inglés.

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 Inca Rail y de sus respectivos, sucesores, adquirentes y cesionarios, pero Inca Rail 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. Inca Rail 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 Inca Rail al Concesionario y para la ejecución de las demás obligaciones de Inca Rail 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 Inca Rail 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, reconvención, cálculo del producto neto, recuperación, defensa u otro derecho que Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail 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 registrará 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 Inca Rail 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.

## **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 Inca Rail 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** Inca Rail 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:  
**INCA RAIL S.A.C.**

.....  
**ARMANDO PAREJA DIAZ  
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 Inca Rail para el envío de notificaciones es:

Av. Augusto Pérez Aranibar N° 1872  
San Isidro  
Lima  
Perú

Tel: (00) (511) 613 5288

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 Mayo de 2017  
4. Fecha de vencimiento: la establecida en la cláusula 9 del presente contrato.

## **ANEXO 2**

### **RUTAS**

1. Cusco - Poroy - Ollanta
2. Ollanta – Machu Picchu
3. Machu Picchu - Hidroeléctrica

## **ANEXO 3**

### **CONTRATOS COLATERALES**

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



## ANEXO 4

### REGLAS DE LA RUTA Y REGLAS DEL PLAN

1. El Concesionario deberá proporcionar a Inca Rail 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 Inca Rail deberá operar dentro de un plazo razonable después que Inca Rail le haya solicitado tales documentos. Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail, 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 Inca Rail ha Ofertado o notifique al Concesionario que probablemente Ofertará bajo este Contrato y que el Concesionario no ha rechazado en ese momento o Inca Rail no se ha retirado en ese momento.
  - (ii) que sea con respecto a las otras partes de la Red sobre las cuales Inca Rail notifique al Concesionario por escrito que desea ser consultado.

Inca Rail 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, Inca Rail podrá Ofertar para 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 Inca Rail

Salvo acuerdo en contrario por el Concesionario y con sujeción a las Reglas Aplicables de la Ruta, cualesquier Movimientos Auxiliares Planeados que Inca Rail 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 Inca Rail 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, Inca Rail 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 rechazar la Oferta de Inca Rail para 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

HORARIO DE TRENES - RUMBO NORTE - AÑO 2017																							
Servicios	Tren No. 41 INKA RAIL			Tren No. 61 INKA RAIL			Tren No. 43 INKA RAIL			Tren No. 63 INKA RAIL			Tren No. 65 INKA RAIL			Tren No. 45 INKA RAIL							
	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.					
Cusco						05:00						08:28											
El Arco						05:35						09:03											
Poroy				05:50		05:55	09:18					09:28											
Izcuchaca						06:15						09:48											
Huarocondo						06:30						10:03											
Pomatales						06:52						10:33											
Urubamba																							
Rio Sagrado																							
Pachar						07:05						10:48											
Ollanta			06:40	07:17		07:22	11:00					11:15			11:30			12:36					
Tanccac			06:49	07:31	<b>50</b>	07:34						11:24			11:39			12:45					
Chilca			06:55			07:40						11:31	11:46	<b>62</b>	11:56			12:51					
Piscacucho	07:05	<b>50</b>	07:08			07:50	11:41	<b>62</b>	11:47	12:06	<b>302</b>	12:09					13:00	<b>304</b>					
Qorihuayrachina			07:19			08:01	11:57	<b>302</b>	11:59			12:20					13:11	17:14 <b>64-504</b>					
Pampacahua			07:30			08:12						12:09			12:33	13:21	<b>602</b>	13:24	<b>32</b>				
Cedrobamba			07:43			08:25						12:22			12:46			13:37	<b>604</b>				
km. 104.000			07:48			08:30						12:27			12:51			13:42					
Represa			07:53	08:35	<b>42</b>	08:40						12:32			<b>602</b>	12:56	13:47	<b>204</b>	13:52	17:59	<b>12</b>	18:01	
Machupicchu	08:01			08:48					12:41			13:06				14:00							18:09
Aguas Calientes/Imperio																							
Pte. Ruinas																							
Mandor																							
San Miguel																							
Hidroeléctrica																							

HORARIO DE TRENES - RUMBO SUR - AÑO 2017																			
Servicios	Tren No. 42 INKA RAIL			Tren No. 62 INKA RAIL			Tren No. 44 INKA RAIL			Tren No. 64 INKA RAIL			Tren No. 46 INKA RAIL			66 INKA RAIL			
	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	S./J.L.	X.	LL./S.	
Hidroeléctrica																			
San Miguel																			
Mandor																			
Pte. Ruinas																			
Aguas Calientes/Imperio																			
Machupicchu			08:30			10:32				14:30			16:12			19:00		20:20	
Represa		<b>61</b>	08:38	10:40	<b>31</b>	10:43	14:39	<b>303</b>	14:42			16:21			19:09	20:29	<b>75</b>	20:35	
km. 104.000			08:43			10:48				14:47			16:26			19:14		20:40	
Cedrobamba	08:48	<b>83-601</b>	09:03			10:53				14:52	16:32	<b>603</b>	16:37			19:19	20:45	<b>67</b>	20:53
Pampacahua	09:16	<b>33</b>	09:19		<b>21</b>	11:06				15:05	16:52		16:56			19:33		21:06	
Qorihuayrachina	09:29	<b>501</b>	09:32	11:16	<b>203-11</b>	11:35				15:15	17:07	<b>45</b>	17:15	19:44	<b>75</b>	19:56		21:16	
Piscacucho	09:43	<b>31</b>	09:46		<b>43</b>	11:46				15:26			17:26	20:08	<b>67</b>	20:16	21:27	<b>51</b>	21:34
Chilca			09:55		<b>63</b>	11:55				15:36			17:35			20:26		21:44	
Tanccac		<b>21</b>	10:01	12:01	<b>91</b>	12:04	15:43	<b>603</b>	15:47			17:41			20:32		21:50		
Ollanta	10:10			12:12			15:56			17:50			18:05	20:41		21:00	21:59		
Pachar													18:17			21:12			
Rio Sagrado																			
Urubamba																			
Pomatales													18:34			21:29			
Huarocondo													19:00			21:58			
Izcuchaca													19:16			22:13			
Poroy													19:39		22:35	22:45			
El Arco													20:00			23:00			
Cusco												20:35			23:35				

**HORARIO DE TRENES - RUMBO NORTE - AÑO 2017**

Servicios	Tren No. 67 INKA RAIL			Tren No. 101 INKA RAIL			Tren No. 103 INKA RAIL			Tren No. 105 INKA RAIL			Tren No. 107 INKA RAIL		
	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.
Cusco															
El Arco															
Poroy															
Izcuchaca															
Huarocondo															
Pomatales															
Urubamba															
Rio Sagrado															
Pachar															
Ollanta			19:27												
Tanccac	19:36	606	19:38												
Chilca	19:44	84-22	20:03												
Piscacucho		46	20:13												
Qorihuayrachina	20:25	92	20:27												
Pampacahua			20:37												
Cedrobamba		66	20:50												
km. 104.000			20:55												
Represa		86	21:00												
Machupicchu	21:09														
Aguas Calientes/Imperio						09:17			11:38			14:00			16:20
Pte. Ruinas						09:22			11:43			14:05			16:25
Mandor						09:28	11:49	6	11:51			14:11			16:31
San Miguel				09:38	4	09:42			12:01	14:21	8	14:29	16:41	22	16:48
Hidroeléctrica				09:52			12:11			14:39			16:58		

**HORARIO DE TRENES - RUMBO SUR - AÑO 2017**

Servicios	Tren Nº 68 INKA RAIL			Tren No. 102 INKA RAIL			Tren No. 104 INKA RAIL			Tren No. 106 INKA RAIL			Tren No. 108 INKA RAIL		
	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.	S./LL.	X.	LL./S.
Hidroeléctrica						10:20			12:40			15:28			17:28
San Miguel						10:30			12:50			15:38			17:38
Mandor				10:40	5	10:43	13:00	21	13:02	15:48	9	15:52			17:48
Pte. Ruinas						10:49			13:08			15:58			17:54
Aguas Calientes/Imperio				10:54			13:13			16:03			17:59		
Machupicchu			21:30												
Represa			21:39												
km. 104.000			21:44												
Cedrobamba			21:49												
Pampacahua	22:02	51	22:08												
Qorihuayrachina			22:18												
Piscacucho			22:29												
Chilca			22:39												
Tanccac			22:45												
Ollanta	22:54														
Pachar															
Rio Sagrado															
Urubamba															
Pomatales															
Huarocondo															
Izcuchaca															
Poroy															
El Arco															
Cusco															

5.3.2 Los horarios antes desarrollados no podrán ser modificados por Inca Rail. Sin embargo, queda estipulado que nada impide que Inca Rail solicite la ampliación del Contrato de Acceso en la ruta Urubamba-Pachar.

## **ANEXO 6**

### **REGLAS DE SEGURIDAD Y NORMAS TECNICAS**

Inca Rail 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 Inca Rail 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 Inca Rail no pueda cumplir con los estándares de seguridad señalados en el presente Anexo, Inca Rail cumplirá con las Normas de Seguridad y Estándares Técnicos previstos en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y sus normas modificatorias.

## ANEXO 7

### CARGOS

#### Parte 1 – Definiciones

1. “Cargo Fijo de Vía” significa el cargo anual pagadero de conformidad con el párrafo 2.1;  
“año pertinente” significa el período de un año que se inicia en la Fecha de Inicio o cualquier aniversario del mismo; y  
“Cargo de Saneamiento de Ruta” significa, con respecto a un Espacio de Trenes en particular, el cargo pagadero por el trabajo mencionado en el párrafo 2.2, calculado de conformidad con dicho párrafo.

#### Parte II – Cargo Fijos de Vía y Cargo de Saneamiento de Ruta

##### 2.1 Cargo Fijo de Vía

Durante cada año pertinente, el Concesionario deberá cobrar e Inca Rail deberá pagar (de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 15) un Cargo de Vía por el año pertinente, por el monto que se indica en el Apéndice 7, el cual será pagadero en forma total o en cuotas en cada año pertinente durante el cual el Contrato está vigente.

##### 2.2 Cargo de Saneamiento de Ruta

Cuando se requiera cualquier saneamiento de la ruta o trabajo de investigación como resultado de una Oferta recibida de Inca Rail, el Concesionario tendrá derecho a cobrar a Inca Rail los costos en que incurra para realizar dicho trabajo (aunque el Servicio materia de la Oferta esté operativo o no) siempre que el Concesionario notifique a Inca Rail sobre su intención de llevar a cabo dicho trabajo y obtenga el consentimiento de Inca Rail (en el caso de no recibirlo dentro de un plazo razonable el Concesionario tendrá el derecho a rechazar la Oferta en cuestión) antes de incurrir en tales costos.

## APENDICE 7

### CARGOS POR EL USO DE LA RED FERROVIARIA

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

Los Cargos pagaderos por el uso de la Red Ferroviaria aplicables a la fecha de suscripción del presente contrato son:

US\$ 4.45 (Cuatro y 45/100 dólares americanos) por cada kilómetro recorrido por cada unidad de vagón, autovagón y carro (cargado o no) que utiliza la Red Ferroviaria del Sur Oriente, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.

Los cargos arriba mencionados no incluyen IGV.

2. Mecanismo de Reajuste Automático

Los Cargos por el uso de la Red Ferroviaria que se indican en el párrafo 1 precedente serán reajustados automáticamente cada año, de conformidad con el índice de precios al consumidor del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América.

3. Cargos pagaderos cuando varios operadores tienen acceso a la Red Ferroviaria

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 5 a continuación, en el caso que más de un operador tenga acceso a la Red Ferroviaria, el Concesionario podrá cobrar a tales operadores los montos que se indican en el párrafo 1 precedente o los montos inferiores que determine de conformidad con los términos de este Contrato y todas las Leyes Aplicables.

4. Opción para variar los Cargos

- (a) Sujeto a la aprobación previa de OSITRAN, las Partes podrán acordar la modificación de los Cargos por el uso de la Red Ferroviaria.
- (b) El Concesionario podrá modificar los Cargos por el uso de cualquier Ruta en la Red Ferroviaria en el caso que el Concesionario obtenga una Norma Técnica más alta que la prevista para la Ruta en el Anexo 6 (sujeto a consulta previa con el MTC y OSITRAN y al consentimiento de los mismos). Los Cargos modificados sólo serán aplicables a partir de la fecha en que OSITRAN certifique que el Concesionario ha obtenido las normas técnicas mejoradas para dicha Ruta.

5. Reglas aplicables cuando dos o más operadores desean utilizar el mismo segmento de la Red Ferroviaria

- (a) En el caso que dos o más operadores desean utilizar el mismo segmento de la Red Ferroviaria o si el Servicio de cualquiera de ellos limita, restringe o impide el otro durante el tiempo en que ambos servicios desean ser realizados, el Concesionario deberá, a partir del segundo Año de Concesión, cuando exista cualquiera de tales circunstancias, realizar un subasta para seleccionar al operador al que se le otorgará el horario en cuestión. Dicha subasta será convocada tan pronto como el Concesionario reciba notificación escrita de cualquier operador (sea o no una Compañía Vinculada al Concesionario), de conformidad con lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo N 023-2009-CD/OSITRAN y en los términos que esta indica.

En la convocatoria, se deberá indicar los detalles de las partes interesadas en el mismo horario del mismo segmento del Ferrocarril y/o la misma frecuencia o en cualquiera de ellas que limite, restrinja o impida el Servicio realizado por otro operador. Ninguna subasta será requerida cuando la solicitud de un operador se refiera a un horario

previamente reajustado de conformidad con el procedimiento que se indica en este párrafo 5.

- (b) Por lo menos 10 días antes de la fecha de la subasta, el Concesionario deberá disponer que la convocatoria relativa al segmento disputado del Ferrocarril sea publicada en un diario de circulación nacional.
- (c) La subasta se realizará ante un Notario Público quien deberá certificar que las partes interesadas tienen el derecho a participar en la subasta y que son operadores de trenes debidamente acreditados (cada uno de ellos con permisos operativos otorgados según las Leyes Aplicables). El Notario Público deberá certificar ofertas respectivas de las partes y al postor ganador (seleccionado de conformidad con el criterio que se indica a continuación). El Concesionario deberá enviar tanto al MTC como a OSITRAN una copia certificada de dicha certificación.
- (d) La oferta ganadora deberá ser la que contenga el Cargo o Tarifa de Uso de Vía más alta (utilizando los Cargos que se indican en el párrafo 1 precedente como guía). Para despejar cualquier duda, en el caso de una subasta, los Cargos que se indican en el párrafo 1 precedente ya no serán el monto máximo que el Concesionario pueda cobrar por el uso del Ferrocarril.
- (e) El horario materia de la subasta será otorgado al postor ganador por un plazo no mayor de un año (el "Plazo del Contrato"). El Concesionario y el postor ganador deberán:
  - (i) modificar el contrato de acceso a la vía en vigencia entre ellos para tomar en cuenta el horario otorgado; o
  - (ii) en el caso que el postor ganador no haya operado en la Red Ferroviaria anteriormente, éste deberá celebrar un contrato de acceso a la vía con el Concesionario.
- (f) En el caso que al final del Plazo del Contrato se presenten nuevas solicitudes de horarios, el Concesionario deberá convocar una subasta de conformidad con el procedimiento establecido en el párrafo 5. En el caso de no presentarse ninguna solicitud, el Concesionario no tendrá la obligación de convocar dicha subasta y los Cargos que se indican en el párrafo 1 precedentes serán de aplicación nuevamente.



## ANEXO 8

### RELACION DE PERSONAL QUE ASUMIRÁ LA GESTIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS

NOMBRE Y APELLIDOS	PUESTO
Castro Carpio, Pedro Simon	Jefe de Operaciones
Avilés Sota, Juan Carlos	Jefe de Tren/Brequero
Azpur Mejía, Teodoro Magno	Motorista
Cahuana Arias, Oscar	Brequero
Campos Fernandez, Carlos	Jefe de Tren/ Brequero
Cárdenas Loayza, Francisco Roberto	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Castro Paucar, Roque Wilfredo	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Chávez Barrios, Shamir	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Culpar Sánchez, Máximo	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Curasi Gómez , Raúl Fredy	Jefe de Tren/ Brequero
Duran Llamoca, Juan José	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Huallpa Mamani, Grimaldo	Jefe de Tren/Brequero
Huillcanina Tapia, Leonardo	Motorista
León Orihuela, Edgar	Brequero "B"
López Ccoa, Félix	Brequero "B"
Manrique Escobal, Juan Carlos	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Meza Cobos, Miguel	Jefe de Tren/Brequero
Miranda Huamán, Emiliano	Jefe de Tren/Brequero
Peña Vila, Luis Alberto	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Quille Cutipa, Luis	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Quispe Huamán, Antolín	Jefe de Tren/Brequero
Quispe Loayza, Jaime	Brequero
Samochuallpa Choque, Jonathan	Brequero
Ureta Duran, Jorge	Agente de Estación
Urquizo Alvarado, Luis	Supervisor Operaciones/Motorista
Zamata Moncada, Palermo	Agente de Estación
Zevallos Vargas, Walter	Motorista/Jefe de Tren/Brequero
Liviác Espinoza, Dante	Jefe Mantenimiento Mecánica
Dinos Cervantes, Jesús Alfredo	Motorista Patio/Electricista
Rivera Silvestre, Clemente	Motorista Patio/Mecánico
Arias Naola, Miguel	Motorista Patio/Electricista

(\*) Esta relación podrá ser modificada por Inca Rail sin necesidad de modificar el presente contrato siempre y cuando ello sea informado previamente por escrito al concesionario.

## 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"> <li>(i) las normas técnicas a las cuales deben adecuarse los activos o equipos ferroviarios utilizados en o como parte de los activos ferroviarios;</li> <li>(ii) los procedimientos operativos que los operadores de los activos ferroviarios deben seguir;</li> </ul>
<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"> <li>(a) cualquier norma promulgada en la medida en que se aplique a esa persona;</li> <li>(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</li> <li>(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;</li> </ul>
<u>“Red Ferroviaria”</u>	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 Trens 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:

- “Cambio a un Vehículo” 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 Apropiaada”</u>	significa lo que esté más cerca entre: <ul style="list-style-type: none"><li>(a) el punto más cercano en que sea razonablemente posible enganchar una locomotora alternativa a un Tren Defectuoso; y</li><li>(b) (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</li><li>(ii) con respecto a un Tren Defectuoso que no es un tren de pasajeros, el punto más</li></ul>

cercando 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:
	(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

“Desperfecto de un Tren”

significa cualquier falla que impida a un tren moverse por sí solo (incluyendo un desperfecto 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 movilizadas 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 Apropriada 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 Apropriada 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

<b>Detalle</b>	<b>Unidades</b>
Autovagón Turístico Piloto	M 101
Autovagón Turístico Piloto	M 102
Autovagón Intermedio Turístico – Lujo (sin cabina)	925
Autovagón Turístico Piloto	905
Autovagón Turístico Piloto	915
Autovagón Premier Intermedio	924
Autovagón Turístico Piloto	903
Autovagón Turístico Piloto	913
Autovagón Turístico Intermedio	923
Autovagón Piloto	904
Autovagón Piloto	914
Coche Remolcador	941
Coche Remolcador	943
Coche Tractivo con cabina de comando	951
Coche Tractivo con cabina de comando	952
Coche Tractivo con cabina de comando	953
Coche Tractivo con cabina de comando	954

(\*) Esta relación podrá ser modificada por Inca Rail sin necesidad de modificar el presente contrato siempre y cuando ello sea informado previamente por escrito al concesionario.