

REGLAMENTO DE ACCESO DE

FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.

ENERO 2008

INDICE

CLAUSULA	PAGINA
1. TITULO I – DISPOSICIONES GENERALES.....	3
3. TITULO II – SOLICITUD DE ACCESO	12
4. Capítulo I Condiciones Generales de la Solicitud de Acceso: Infraestructura plausible de Acceso, Operador y Condiciones Generales	12
5. Capítulo II Presentación de la Solicitud de Acceso y su Procedimiento.....	15
6. TITULO III - CONTRATO DE ACCESO	29
7. Capítulo I Contenido del Contrato de Acceso.....	29
8. TITULO IV - TERMINACIÓN DEL ACCESO A LAS FACILIDADES ESENCIALES.....	32
9. Capítulo I Vigencia del Derecho de Acceso	32
10. Capítulo II Consecuencias de la revocatoria del acceso.....	34
11. DISPOSICIONES FINALES Y COMPLEMENTARIAS.....	35
ANEXO 1 RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES	38

TITULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto

De conformidad con lo dispuesto por la Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 014-2003/CD/OSITRAN, el presente reglamento (en adelante, el “Reglamento”) tiene la finalidad de otorgar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el Acceso a la Infraestructura Esencial cuya administración le ha sido otorgada en Concesión a FERROCARRIL TRANSANDINO S.A. (en adelante el “Concesionario”) a través del Contrato de Concesión celebrado con el Estado Peruano en fecha 21 de septiembre de 1999.

De esta manera, el presente Reglamento regula principalmente:

- a. Las condiciones que debe cumplir un operador para solicitar el acceso a la Facilidad Esencial que se encuentra bajo la administración del concesionario.
- b. El procedimiento que deberá seguir el operador ante el concesionario para acceder a dicha Facilidad Esencial.
- c. Las implicancias generales de la obtención del acceso a la Facilidad Esencial por parte del Operador.
- d. Las consecuencias de la pérdida o incumplimiento por parte del operador de las condiciones que le fueron requeridas para otorgarle el acceso.

No constituyen objeto del presente reglamento:

- a. EL ingreso a la infraestructura por parte de usuarios finales.
- b. El acceso a la infraestructura por parte de usuarios intermedios y de otros proveedores, con fines distintos a la prestación de servicios no calificados como esenciales.
- c. Servicios que se brinden de manera ocasional o por situaciones de emergencia, aun cuando utilicen Facilidades Esenciales.

Artículo 2.- Definiciones

Conforme a ello, para efectos del presente Reglamento (incluyendo el artículo precedente), en donde el contexto lo permita, los siguientes términos tendrán los significados que se indican a continuación:

Año: significará cada período de doce (12) meses comenzando desde la Fecha de Inicio de Operaciones.

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

“Autoridad del Gobierno” es 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.

Autovagón; material rodante con propulsión propia.

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

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

“Causal de Fuerza Mayor” es 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 del operador, afectando directa o indirectamente a ambas partes la capacidad de realizar sus obligaciones bajo el Contrato de Acceso;

“Características del Servicio” con relación a cualquier Servicio, son las características de ese Servicio, las cuales deben ser especificadas en la solicitud de acceso formuladas por el operador y que serán establecidas en el Contrato de Acceso, según corresponda y hayan sido aceptadas por el Concesionario;

“Cargos” son los cargos pagaderos por o en representación del operador establecidos en el Contrato de Acceso respectivo. Para los efectos del presente

Reglamento, cualquier referencia a “Cargos de Vía” en las Condiciones de Acceso se considerará como una referencia a “Cargos”;

Coche: material rodante sin propulsión propia.

“Concesionario” es Ferrocarril Transandino S.A.

“Contratos Colaterales” significa los contratos que estarán definidos en el Contrato de Acceso respectivo, cuya celebración y vigencia son condición previa para el ejercicio del derecho de acceso;

“Condiciones de Acceso” son las condiciones establecidas en el título II del presente Reglamento, las cuales deberá cumplir necesariamente todo operador de manera previa a su solicitud de acceso, conforme el procedimiento previsto en el presente Reglamento.

“Contrato de Acceso” es el contrato suscrito entre el Concesionario y el operador, por el cual se otorga el acceso a la infraestructura esencial solicitada de acuerdo al procedimiento establecido en el presente reglamento, incluyendo todos sus anexos, tablas y apéndices así como los Términos de Acceso, según pudieran ser modificados de tiempo en tiempo, lo cual será establecido por las partes en el Contrato de Acceso.

Para estos efectos, las facilidades esenciales cuyo acceso requiere la celebración de un Contrato de Acceso serán todas aquellas definidas como tales en el presente artículo, las mismas que presentan restricciones de disponibilidad de uso (con excepción de la Provisión de Combustible); para lo cual les es aplicable lo establecido en el Título II y III del presente Reglamento.

Conforme a ello, no requerirán la celebración de Contrato de Acceso aquello que no constituya Facilidad Esencial.

“Contrato de Concesión” es el contrato de fecha 21 de septiembre 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 Ferroviaria del Sur y del Sur Oriente.

Convoy: Conjunto de material rodante con el cual se prestará el servicio esencial de transporte ferroviario en una Frecuencia determinada, el cual para efectos de la solicitud de acceso estará conformado de al menos una locomotora y un Coche, o dos Autovagones.

“Destino” significa, con relación a cualquier Servicio, el punto en el cual se Planea que dicho Servicio termine. 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 Util” es cualquier día de lunes a viernes (inclusive) excluyendo los días no laborables en el Perú; y

“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 destino de cada Movimiento de Trenes; y

“Estacionamiento” es el parqueo o estacionamiento del Equipo Especificado (u otros vehículos ferroviarios que el operador 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.

“Equipo Especificado” es, con respecto a cada parte de la Red Ferroviaria, los vehículos ferroviarios a ser utilizados para proporcionar Servicios de Transporte Ferroviario en esa parte de la Red Ferroviaria, el cual conforme lo establecido en el artículo 5° del presente reglamento debe ser contenido en la solicitud de acceso y en el Contrato de Acceso respectivo.

“Facilidad Esencial” es para la aplicación del presente Reglamento, aquella instalación o infraestructura de transporte ferroviario de uso público, o parte de ella, cuya administración se encuentre a cargo del Concesionario a partir del Contrato de Concesión, y que su utilización sea indispensable para la prestación de los servicios esenciales, de manera tal que no sea factible su sustitución técnica o económica por parte del operador para proveer un servicio esencial.

Conforme a ello, será facilidad esencial:

- a. La vía férrea.
- b. Los patios de maniobras y sus correspondientes desvíos.
- c. Los desvíos.
- d. La parte o fracción física de las estaciones destinadas al embarque y desembarque de carga y/o pasajeros, cuya utilización sea indispensable para ello y no pueda ser desarrollado o prestado en un lugar diferente.

Todas las facilidades esenciales antes detalladas presentan restricciones de disponibilidad de uso, esto es, están sujetas a limitaciones físicas de uso cuando alcanzan su capacidad máxima operativa real, así como por disposiciones establecidas, tanto legales, operativas, de seguridad y ambientales.

Se precisa que no constituye Facilidad Esencial la parte o fracción física de las estaciones cuya utilización no sea indispensable para el embarque y desembarque de carga y/o pasajeros, o éste pueda ser desarrollado o prestado en un lugar diferente. En ese sentido, el acceso a dicha parte de la infraestructura no requerirá la celebración de contrato de acceso.

“Fecha de Inicio” es la fecha en la cual se suscribe el Contrato de Acceso respectivo, como consecuencia de la aplicación de todo el procedimiento previsto en el presente reglamento.

Fecha de Inicio de Operaciones: Es la fecha de inicio de la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario en virtud del Contrato suscrito con el Operador Ferroviario Adjudicatario.

“Fecha de Vencimiento” es la fecha que se indica en el Contrato de Acceso, el cual corresponderá al momento en el cual caduca el derecho de acceso al operador, 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” es la unidad formada por vías férreas que comunican las estaciones en forma continua (incluyendo sus terraplenes, obras de arte, puentes, túneles, alcantarillas, y otras estructuras de drenaje o de apoyo y la franja de terreno en que se emplazan; conforme lo establecido en el Contrato de Concesión.

Frecuencia: coincidencia de un segmento y trayectoria que se encuentra definida en el itinerario, en un Horario determinado entre la salida del punto de origen, y la llegada al punto de destino,

Horario: Es el lapso de tiempo correspondiente a un día durante el cual se prestará el Servicio de Transporte Ferroviario en un Segmento y Frecuencia determinada.

Horario Ancla: Conjunto de Frecuencias establecidas para la prestación del Servicio Local en el ferrocarril del Sur Oriente. Dicho horario es de carácter inamovible, y su adjudicación al operador ferroviario interesado obliga a la prestación del servicio de manera ininterrumpida durante todo el día, todos los días del año adjudicado, de acuerdo a lo previsto en el Itinerario, que forma parte del Horario de Trenes. Este servicio considerará el pago de la tarifa mínima por cargo de acceso, salvo que sea objeto de subasta.

Horario de Trenes: Documento que emite el Concesionario, con las disposiciones para el movimiento de los trenes en la vía férrea principal y ramales conforme a los términos del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

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

- (i) Los Procedimientos de Seguridad;
- (ii) La Circular de Instrucciones Especiales (CIE);
- (iii) El Reglamento de Tráfico; y,
- (iv) Demás Obligaciones de Seguridad.

“Información Confidencial” es 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 del Contrato de Acceso y con respecto al mismo o a la relación creada por éste.

Itinerario: Documento que contiene tiempos, rumbos e instrucciones especiales de estricto cumplimiento en el movimiento de los trenes por la vía principal y ramales que circulan bajo demanda, el cual forma parte del Horario de Trenes.

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

Locomotora: vehículo ferroviario con propulsión propia utilizado para remolocar el material rodante.

“Movimientos Auxiliares” significa los Movimientos de Trenes que no forman parte expresa de cualquier Servicio pero que son necesarios o razonablemente requeridos para dar plena vigencia a los Servicios, e incluirán los Movimientos de Trenes que se utilicen para probar las características físicas u operativas o la capacidad de cualquier activo ferroviario;

“Movimiento de Trenes” son los movimientos en la Red Ferroviaria del equipo ferroviario y/o vehículos ferroviarios por el operador con arreglo a su solicitud de acceso y a lo acordado por las partes en el respectivo Contrato de Acceso.

“MTC” significa el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú;

“Obligaciones de Seguridad” significan las reglas, reglamentos, instrucciones y procedimientos elaborados por cualquier Autoridad del Gobierno y por el Concesionario, 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 el operador solicite el acceso y/o 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.

“Operador” u “Operador Ferroviario” 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 presente reglamento; o aquél que desarrolle Servicios de Transporte Ferroviario y/o tenga acceso a Infraestructura Esencial dentro del marco y procedimiento establecido en el presente Reglamento.

“Origen” con respecto a cualquier Servicio, significa el Punto en que se Planea iniciar el Servicio. En caso 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 para llegar al Destino de dicho Servicio;

“OSITRAN” es el Organismo Supervisor en Infraestructura de Transporte para uso público creada por la Ley No. 26971.

“Partes” son el Concesionario y el Operador, una “Parte” se interpretará del mismo modo.

“Procedimientos de Seguridad” son los procedimientos emitidos por el Concesionario, entre otros, se encuentran el Código General de Normas de Operación, Plan de Emergencia, el Reglamento de Seguridad del Departamento de Vía, 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” son aquellos puntos por los cuales se Planea que el Servicio pase. En caso 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.

“Red Ferroviaria” es toda o cualquier parte de la línea férrea que constituye las Redes Ferroviarias del Sur y del Sur Oriente adquiridas por el Concesionario en virtud y en los términos establecidos en el 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” es la red ferroviaria correspondiente a las siguientes secciones:

Tramo Matarani – Arequipa (incluido Ramal Mollendo – Empalme)

Del Km. 0.0 (Matarani) al KM. 147.0 (*) (Arequipa) más 18.0 Kms. De la Línea Mollendo – Empalme.

(*) Km. 172.0, considerando la antigua línea Mollendo – La Joya, ya retirada.

- Tramo – Arequipa – Juliaca
Del Km. 0.0 (Arequipa) al Km. 304.0 (Juliaca)
- Tramo Juliaca - Puno
Del Km. 304.0 (Juliaca) al Km. 351.0 (Puno)
- Tramo Juliaca – Cusco
Del Km. 0.0 (Juliaca) al Km. 338.0 (Cusco)

“Red Ferroviaria del Sur Oriente” significa la red ferroviaria correspondiente al tramo de vía férrea que va desde el km. 0.0 (Cusco) hasta el km. 121.0 (hidroeléctrica), incluyendo 13.0 km. de la línea Pachar – Urubamba;

“Reglamento de Tráfico” es el Reglamento elaborado por el Departamento de Tráfico y aprobado por el Concesionario, y al cual estará sujeto el operador que brinde servicios de transporte ferroviario.

“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.

Segmento: es la parte o sección de la Línea Férrea comprendida entre dos estaciones dentro de la cual se prestará el Servicio de Transporte Ferroviario

Servicio Local: servicio subsidiado por el operador ferroviario destinado a beneficiar a los pobladores de las comunidades de las zonas aledañas a la línea férrea que viven entre Cusco y Machu Picchu (Hidroeléctrica), que no cuentan con otro medio de transporte hacia cualquiera de los puntos de destino. Este beneficio también debe ser ampliado a los peruanos, en épocas promocionales, para promover el turismo interno.

“Servicios” son los servicios ferroviarios, así como las Trayectorias con sus horarios que se soliciten por el operador, que se formulen en la solicitud de acceso, y que sean incluidos en el Contrato de Acceso respectivo.

“Servicio Esencial” son aquellos 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, constituyen servicios esenciales:

- Uso de vía férrea.
- Embarque y desembarque de carga y pasajeros.
- Provisión de combustible.
- Alquiler de áreas operativas para la atención de tráfico de pasajeros y equipaje.

El servicio Esencial de Provisión de Combustible no presenta restricciones de disponibilidad de uso pero sí requiere suscribir un Contrato de Acceso. Los demás servicios esenciales antes señalados presentan restricciones de disponibilidad de uso de las Facilidades Esenciales, dependiendo de los horarios que sean solicitados, y también se requiere la suscripción de un Contrato de Acceso

“Trayectoria” Significa el sentido en el que se prestará el Servicio de Transporte Ferroviario en un Segmento determinado, para lo cual se tomará en consideración el punto de origen y el punto de destino en la Línea Férrea. Esta podrá ser Rumbo Norte y Rumbo Sur.

Artículo 3.- Interpretación

En el presente Reglamento, se considerará lo siguiente:

3.1.- Una referencia a una ley incluye, sin limitarse a ello, a cualquier:

- (i) estatuto, decreto, constitución, reglamento, orden, sentencia o directiva de cualquier Autoridad del Gobierno;
- (ii) tratado, pacto, convenio u otro acuerdo del cual cualquier Autoridad del Gobierno es signatario o parte; o
- (iii) la interpretación judicial o administrativa o aplicación de los mismos, y, en cada uno de tales casos, constituye una referencia a los mismos tal como han sido modificados, sustituidos o vultos a promulgar de tiempo en tiempo;

3.2.- 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.

3.3.- “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.

3.4.- “Artículos, Numerales, Párrafos, Anexos y Condiciones” Salvo disposición en contrario, las referencias a las Artículos, Numerales, Párrafos y a Anexos constituyen referencias a los Artículos, Numerales, Párrafos y Anexos del presente Reglamento.

Las referencias a cualquier “Condición” se considerarán como una referencia a las Condiciones de Acceso pertinentes, salvo disposición en contrario.

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

3.6.- Sin perjuicio de los lineamientos planteados en el presente artículo, el concesionario tendrá la facultad, cuando lo estimare conveniente, de emitir Circulares que aclaren o precisen los aspectos del presente Reglamento que considere pudieran generar error o confusión al operador, las cuales serán igualmente exigibles y aplicables. Las circulares se publicarán en la página Web del Concesionario, previa comunicación a OSITRAN.

3.7.- Conforme a lo establecido en el artículo 20° del REMA, la Entidad Prestadora publicará en la página Web, en la oportunidad en que se inicie el proceso de atención, las solicitudes de información que solicita a los operadores, disponibilidad de desvíos, puntos de inicio y fin de los movimientos de trenes, puntos intermedios de llegada, horas de llegada y salida, horarios y programación, conexiones con otros trenes, ruta a seguir y movimientos auxiliares.

TITULO II – SOLICITUD DE ACCESO

Capítulo I : Condiciones Generales de la Solicitud de Acceso: Infraestructura objeto de Acceso, Requisitos para obtener Acceso y Condiciones Generales.

Artículo 4.- Infraestructura Objeto de Acceso

Conforme a lo establecido en el REMA, podrá ser objeto de solicitud de acceso únicamente las Facilidades Esenciales, cuya explotación y administración corresponde al Concesionario en virtud del Contrato de Concesión y definidas en el artículo 2° del presente reglamento.

Conforme a lo establecido en el REMA, se precisa que las Facilidades Esenciales descritas en el artículo 2°, correspondientes a la vía férrea, patios de maniobras, desvíos, están referidas a las siguientes redes ferroviarias:

Red Ferroviaria del Sur

Tramo Matarani – Arequipa (incluido Ramal Mollendo – Empalme)

Del Km. 0.0 (Matarani) al KM. 147.0 (*) (Arequipa) más 18.0 Kms. De la Línea Mollendo – Empalme.

(*) Km. 172.0, considerando la antigua línea Mollendo – La Joya, ya retirada.

- Tramo – Arequipa – Juliaca
Del Km. 0.0 (Arequipa) al Km. 304.0 (Juliaca)
- Tramo Juliaca Puno
Del Km. 304.0 (Juliaca) al Km. 351.0 (Puno)
- Tramo Juliaca – Cusco
Del Km. 0.0 (Juliaca) al Km. 338.0 (Cusco)

Red Ferroviaria del Sur Oriente

Tramo de vía férrea que va desde el km. 0.0 (Cusco) hasta el km. 121.0 (hidroeléctrica), incluyendo 13.0 km. de la línea Pachar – Urubamba;

En ellas se considera los terraplenes o franjas de derecho de vía, sus correspondientes vías férreas, puentes, túneles, zig-zags, pasos a nivel, desvíos, sistemas de señalización, sistema de telecomunicaciones, alcantarillas, muros de contención, etc.

Las especificaciones técnicas, entre otras, son las siguientes:

Ferrocarril del Sur : Ancho de Trocha : 1435 mm

Longitud total : 802 km.

Peso Bruto Máximo combinado : 19.514 toneladas por eje.

Galibos : 4.35 mts de altura por 3.30 mts de ancho.

Radios mínimos de las curvas:

- Mollendo – Arequipa : 100 mts.
- Arequipa – Puno : 105 mts.
- Juliaca – cusco : 114 mts.

Ferrocarril del Sur Oriente : Ancho de Trocha : 914 mm

Longitud total : 134 km.

Peso Bruto máximo combinado : 13.13 toneladas por eje

Galibos : 3.30 mts de altura por 3.10 mts. de ancho

Radios mínimos de las curvas:

- Cusco – Hidroeléctrica : 58.4 mts.

Las Facilidades Esenciales descritas en el artículo 2°, correspondientes a la parte o fracción física de las estaciones destinadas al embarque y desembarque de carga y/o pasajeros, cuya utilización sea indispensable para ello y no pueda ser desarrollado o prestado en un lugar diferente, están referidas a las redes ferroviarias antes referidas, detalladas en los puntos 2.2.1.1., 2.2.1.2, 2.2.1.3 y 2.2.2.1 del Anexo N° 2 del Contrato de Concesión.

Artículo 5°.- Requisitos para obtener acceso

5.1.- El Operador Ferroviario será el único que podrá solicitar el acceso a una Facilidad Esencial a cargo del Concesionario, siempre y cuando esté referido a la prestación de un servicio esencial que desea y para los que este autorizado a brindar, conforme a la definición establecida en el artículo 2, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos:

- a. Haber obtenido el Permiso de Operaciones correspondiente, emitido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC; para el servicio de transporte ferroviario, sea de carga y/o pasajeros, en la Red Ferroviaria del Sur y/o del Sur Oriente.
- b. Fije un domicilio en la ciudad de Lima, o Cusco, o Arequipa, o Juliaca, donde el Concesionario pueda notificarle cualquier comunicación.
- c. Al momento de la suscripción del Contrato, el operador ferroviario deberá presentar una Carta Fianza emitida por una institución financiera de primer nivel a favor del Concesionario, según las condiciones estipuladas en el

literal b del numeral 5.2. Artículo 5°, que garantice el fiel cumplimiento del Contrato de Acceso respectivo (esto es las obligaciones principales establecidas y el daño ulterior), así como el pago de las sanciones establecidas en el Anexo N° 1 del presente reglamento.

- d. Conocer y estar en capacidad de cumplir con las Normas de Operación y Seguridad del Concesionario para el adecuado funcionamiento de la infraestructura ferroviaria, tales como el Reglamento Operativo Interno, el Código General de Normas Operacionales, Circulares de Instrucciones Especiales, Manual de Seguridad, Plan de Emergencia, Reglamento de Seguridad, incluyendo las disposiciones establecidas por la Gerencia General, el Departamento de Vía y de Operaciones Ferroviarias.
- e. En caso de servicios distintos a los de transporte ferroviario, deberán cumplir con todos los requisitos que resultaren exigibles de acuerdo a las Leyes Aplicables. En caso de que las empresas deseen brindar el servicio esencial de provisión de combustible, se deberán de cumplir con lo establecido por el Reglamento de Comercialización de Combustibles Líquidos y otro Productos derivados de los Hidrocarburos, aprobado por el D.S. Nro. 030-98-EM y modificado por D.S. Nro. 045-2005-EM.
- f. Haber contratado y mantener vigente, por su cuenta y costo, las pólizas de seguros emitidas en el país por una compañía de seguros con categorías A y B, otorgada por una clasificadora de riesgo, de conformidad con lo establecido en el presente reglamento, en las normas vigentes, el Contrato de Concesión y por el Decreto Supremo N° 032-2005-MTC.

5.2.- Para acreditar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el punto anterior, el operador deberá adjuntar a su solicitud de acceso la siguiente documentación:

- a. El permiso de operaciones vigente, emitido por el MTC para el servicio de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la Ruta Sur y/o Sur Oriente, según corresponda a la solicitud de acceso formulada.
- b. Carta Fianza que garantice el fiel cumplimiento del contrato de acceso emitida por una institución financiera a favor del Concesionario. La Fianza deberá ser solidaria, irrevocable, incondicionada, de realización automática y con renuncia al beneficio de excusión.
El importe de dicha carta fianza será por el monto equivalente a tres (03) meses de lo que percibirá el Concesionario por el cobro del cargo de acceso, según el contrato de acceso que suscriban las partes, o el equivalente a US\$ 2'000,000 (Dos Millones y 00/100 de Dólares Americanos), el monto que fuera mayor. La validez de la carta fianza será por el período de vigencia de cada contrato celebrado.
- c. Presentación de la relación previamente presentada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones del personal técnico y administrativo que se hará cargo de la gestión de las operaciones ferroviarias.

5.3.- El usuario intermedio que desee obtener el derecho de acceso, además de cumplir todas las condiciones generales establecidas en los numerales y artículos

precedentes, deberá presentar una solicitud cuyo contenido está detallado en el capítulo siguiente.

De acuerdo a lo establecido en el numeral 52.2 del REMA, los usuarios intermedios podrán, previa justificación, solicitar una autorización de acceso temporal, siempre y cuando hayan cumplido con todas las condiciones de acceso establecidas en el capítulo I del Título II del presente reglamento. Dicha solicitud deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en el artículo 6 que a continuación se detalla. De ser aceptada la autorización tendrá una vigencia máxima de 30 días no renovables contados a partir de la fecha de aceptación del acceso temporal. Las condiciones y cargos de acceso se fijaran según lo establecido en el Artículo 52.2 del REMA.

Capítulo II : Presentación de la Solicitud de Acceso y su Procedimiento

Artículo 6.- Contenido de la Solicitud de Acceso

El Operador que cumpla todas las condiciones establecidas en el artículo 5 y desee obtener acceso a algunas de las Facilidades Esenciales podrá solicitarlo adjuntando, además, de la información mencionada en el artículo 5.2, la siguiente información y documentación:

- 6.1 Identificación del operador solicitante, adjuntando copia de su Registro Único de Contribuyentes.
- 6.2 Poderes y documentos de identidad del representante legal, o solicitante en caso de ser persona natural. La solicitud debe ser efectuada por persona expresamente autorizada para ello, con facultades para suscribir y ejecutar el eventual contrato de acceso, en caso se acceda a dicha solicitud.
- 6.3 Escritura pública de constitución (si es persona jurídica) o declaración jurada (si es persona natural) del solicitante.
- 6.4 Precisar la Facilidad Esencial a la cual el operador solicita el acceso, las cuales podrán ser únicamente las definidas en el artículo 2° del presente reglamento.
- 6.5 Precisar el Servicio Esencial que el solicitante pretende brindar. Conforme a ello, se debe señalar en forma clara la naturaleza y objeto de las operaciones y servicios a realizar para las cuales se solicita el acceso a la Facilidad Esencial, especificando además lo siguiente:
 - (i) La relación entre el servicio esencial y la facilidad esencial cuyo acceso se solicita.

- (ii) La descripción del material (Locomotora, Autovagón y/o Coches) a utilizar, y/o la maquinaria y equipo con que prestará el (los) servicio (s) esencial (es).
- (iii) Los términos bajo los cuales se requiere usar la infraestructura esencial, y la fecha de inicio de las operaciones que tiene prevista el solicitante para el uso de la infraestructura esencial solicitada.
- (iv) En caso de tratarse de solicitud de Acceso a estaciones ferroviarias, deberá detallarse de manera específica las áreas objeto de la solicitud, las que deberán calificar como facilidades esenciales, así como el destino de las mismas.
- (v) En caso de tratarse de solicitud de Acceso a la Vía, deberá además detallarse:
 - a) Las Frecuencias solicitadas en las que se tiene previsto prestar el servicio durante el año, detallando la Trayectoria y Segmento de cada uno, así como la hora de partida del punto de origen. El Concesionario únicamente admitirá aquellos pares de frecuencias y horarios que respeten el itinerario contenido en el Horario de Trenes.
 - b) Las conexiones de los trenes con otros Servicios.
 - c) La colocación de plataformas en cualquiera de los puntos especificados en los párrafos precedentes.
 - d) Los puntos de inicio y fin de los Movimientos de Trenes.
 - e) Cualquier Movimiento Auxiliar que se este considerando.
 - f) Cuando la solicitud de acceso esté referida a un Servicio que requiera conexión con otros trenes o con otro medio transporte, la última fecha de llegada requerida en cualquier estación y/o la primera hora de salida requerida de dicha estación, con el fin de mantener dicha conexión.

Los operadores podrán solicitar el acceso a cualquiera de los pares de Frecuencias que hayan sido definidos como tales por el concesionario en el Itinerario, que forma parte del Horario de Trenes; para lo cual deberán considerar el número máximo de coches y autovagones que, de acuerdo a lo determinado por el concesionario, podrán utilizarse en cada uno de los pares de Frecuencias. El Horario Ancla debe ser subastado y/o adjudicado de manera integral con todos los viajes previstos al día, no pudiendo ser fragmentado en Horarios y Frecuencias independientes.

Los desvíos, espacios de trenes y/o cualquier estacionamiento, aún cuando fueran detallados en la solicitud de acceso, no serán materia de acceso, correspondiendo al Concesionario la disposición de los mismos entre los operadores de manera tal que se maximice la eficiencia de su utilización, y permita el mejor desarrollo de las operaciones ferroviarias; estando obligados los operadores a obedecer las disposiciones e instrucciones que sobre éstas ordene el concesionario.

Considerando que la capacidad operativa del operador responde directamente en la posibilidad de servicios a prestar, los operadores deben considerar que por cada convoy con que cuenten podrán solicitar acceso a dos pares de Frecuencias determinadas en el Itinerario establecido por el concesionario. Para ello, la solicitud de acceso identificará para cada convoy las Frecuencias solicitadas (dos rumbo norte y dos rumbo sur), y entre éstas cual consideran principal (rumbo norte y rumbo sur) y secundaria (rumbo norte y rumbo sur).

6.6 Especificar el período de tiempo por el cual se solicita el acceso.

6.7 Acreditar la contratación y vigencia, por su cuenta y costo, de pólizas de seguros emitidas en el país por una compañía de seguros con categorías A y B, otorgada por una clasificadora de riesgos, de conformidad con las normas vigentes. La cobertura de los seguros deberá ser la siguiente:

- (i) Cobertura por Daños y Perjuicios a terceros, la que deberá incluir pero no limitarse a daños derivados de polución y contaminación, por un monto mínimo de cinco millones de dólares americanos (US\$ 5'000,000) por evento o siniestro.
- (ii) Cobertura contra todo riesgo de destrucción parcial de la infraestructura vial ferroviaria, incluyendo la propiedad del concesionario o de terceros. Dicha cobertura deberá incluir pero no limitarse a los supuestos de destrucción a causa de desastres naturales, terrorismo o sabotaje y por un monto mínimo de cinco millones de dólares americanos (US\$ 5'000,000) por cada ferrocarril, por evento o siniestro.
- (iii) En caso de prestar servicios de transporte de pasajeros, el operador deberá contratar, adicionalmente, pólizas por cobertura de daños a los mismos, incluyendo lesiones, invalidez o muerte, por un monto mínimo de veinte mil dólares americanos (US\$ 20,000) por persona y por siniestro. Asimismo, la cobertura por daños o pérdida de equipaje, por un monto mínimo equivalente al veinticinco por ciento (25%) de la Unidad Impositiva Tributaria por pieza de equipaje declarada.
- (iv) Cualquier otra póliza exigida por el Contrato de Concesión, por las leyes aplicables o por el Concesionario.

Las pólizas respectivas 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 existiesen discrepancias entre el operador y el concesionario respecto del siniestro ocurrido.

Artículo 7°.- Entrega de Información

El operador con el solo hecho de presentar la solicitud de acceso garantiza que todos los datos e información que entregue al Concesionario con motivo de la Solicitud de Acceso:

- (i) Son verdaderos y fehacientes en todos sus aspectos materiales; y
- (ii) Son entregados en la manera y forma establecida en el presente reglamento, únicamente con la finalidad de solicitar el acceso a las facilidades esenciales.

El Concesionario podrá examinar la información que sea necesaria para establecer si el operador está cumpliendo con todas las condiciones y obligaciones establecidas en el presente reglamento y verificar su veracidad y autenticidad. En el caso que dicha investigación revele que existe una discrepancia material y sustancial en la información presentada al Concesionario, la solicitud de acceso quedará sin efecto, siendo derecho del concesionario el iniciar las acciones legales que estime pertinentes, y solicitar el pago de las indemnizaciones correspondiente, conforme lo establecido en el artículo 21°.

Artículo 8°.- Procedimiento para la Solicitud de Acceso

Sujeto al cumplimiento de las Condiciones establecidas en el artículo 5°, el operador podrá formular su solicitud de acceso a la Infraestructura Esencial, cuyo contenido ha sido detallado en el artículo 6°, para lo que se seguirá el siguiente procedimiento:

- 8.1 Formulada la solicitud de acceso el Concesionario procederá a evaluar y dar respuesta a la misma, contando para ello con un plazo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud.
- 8.2 Si la solicitud de acceso estuviera incompleta o no reuniera los requisitos exigibles en el Artículo 6°, el Concesionario procederá a enviar una carta comunicando esta situación y concederá un plazo máximo de cinco (05) días hábiles para que el solicitante subsane la omisión. De no subsanarla en el plazo previsto, se dará por no presentada la solicitud de acceso.
- 8.3 Si el Concesionario considerara que no cabe atender en todo o en parte la Solicitud de Acceso por no existir infraestructura disponible, o por razones técnicas, económicas, de seguridad o de cualquier otra índole, o basándose en cualquier otro motivo razonable, sustentara dichas razones por escrito al solicitante, señalando con precisión los motivos y fundamentos de su denegatoria, dentro del plazo establecido en el numeral 1 del presente artículo. El Concesionario podrá igualmente informar al operador solicitante la necesidad de modificar la solicitud formulada, respecto a los horarios solicitados, o las áreas requeridas en caso de tratarse de estaciones ferroviarias, en caso considere que éste no sea factible por motivos técnicos, estructurales o propios del servicio.

- 8.4 En el caso que el Concesionario deniegue parcial o totalmente el Acceso, el Operador solicitante podrá presentar un recurso de reconsideración ante la misma en un plazo no mayor a cinco (05) días hábiles contados a partir de la notificación de la denegatoria. El Concesionario contará con un plazo igual para responder y notificar su decisión al operador solicitante.
- 8.5 La decisión del Concesionario de denegar total o parcialmente el Acceso, podrá ser apelada por el operador solicitante ante el propio Concesionario, en un plazo no mayor de quince (15) días, contados desde la fecha de la notificación de la denegatoria o de resuelto en forma negativa el recurso de reconsideración. El concesionario deberá elevar el expediente al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo máximo de cinco (05) días contados desde la presentación de la apelación.
En caso el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN confirmase la denegatoria de Acceso, se dará por culminado el procedimiento administrativo. En caso de revocar la denegatoria, se continuará con los procedimientos establecido en el presente Reglamento.
- 8.6 En caso que el operador solicitante dejara consentida la decisión del Concesionario de denegar el Acceso, o habiendo sido apelada ésta, hubiera sido confirmada la denegatoria por parte del Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, el operador solicitante sólo podrá presentar una nueva solicitud para la misma infraestructura referida a los mismos servicios, un año después de la denegatoria final, a menos que sustente el cambio de circunstancias que justifican presentar una nueva solicitud.
- 8.7 De ser el caso que la Solicitud de Acceso se declare procedente por el Concesionario, este procederá a publicar un aviso con el extracto de esta solicitud, en un plazo máximo de cinco (05) días contados a partir de la fecha de notificación de esta declaración. Dicha publicación se efectuara en el Diario Oficial "El Peruano" y en otro diario de mayor circulación de la localidad en la que se encuentra ubicada la infraestructura. Los costos de las publicaciones mencionadas en el presente artículo deberán ser asumidos por el concesionario.

Se concederá un plazo de diez (10) días contados desde la fecha de la última publicación del aviso a que se refiere el párrafo anterior, para que cualquier interesado en contar con Acceso a la misma infraestructura pueda presentar una solicitud señalando su interés por brindar el mismo Servicio Esencial. El concesionario podrá publicar en un mismo aviso información relativa a más de una solicitud de acceso para una o varias infraestructuras.

El aviso contendrá únicamente lo siguiente:

- a) Nombre del concesionario
- b) Nombre del solicitante
- c) Servicios Esencial a brindar por el solicitante.
- d) Infraestructura solicitada.

- e) Ubicación de la infraestructura.
- f) disponibilidad de la infraestructura.
- g) Fecha máxima para que los interesados manifiesten su interés.

8.8 Concluido el plazo para la presentación de nuevas solicitudes, el Concesionario notificara dentro de los cinco (05) días a los solicitantes si el procedimiento de Acceso a la Facilidad Esencial se realizará mediante una negociación directa o subasta, dependiendo si es factible atender a todas solicitudes recibidas según la disponibilidad de infraestructura.

En el caso de subastas, dicha comunicación deberá acreditar las razones y fundamentos por los que la Entidad Prestadora estima que no está en capacidad de atender todas las solicitudes de Acceso.

En el caso de negociación directa, la comunicación que establece el párrafo precedente señalará el lugar, fecha y hora de inicio de las negociaciones, el cual no podrá exceder el plazo máximo de cinco (05) días contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación.

8.9 En caso que el Concesionario comunique que es necesario convocar a una subasta para el acceso a una facilidad esencial, cualquier operador solicitante o que ya se encuentre operando y que estime que la infraestructura disponible es suficiente para atender todas las solicitudes presentadas, podrá apelar dicha decisión ante el Concesionario. Para tal efecto, el solicitante contará con un plazo máximo de cinco (05) días contados desde la fecha en la que recibió la apelación antes señalada.

El Concesionario deberá elevar el expediente al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo máximo de cinco (05) días contados desde la presentación de la apelación.

De confirmarse la subasta, se dará por culminado el procedimiento administrativo. En caso contrario, se continuará con el procedimiento establecido para la suscripción del Contrato de Acceso a través del mecanismo de negociación directa.

Artículo 9°.- Procedimiento de Acceso por Negociación Directa

9.1 El inicio de las negociaciones para la suscripción del Contrato de Acceso se dará en el lugar fecha y hora fijada en la comunicación a que se hace referencia en el Artículo 8.8.

La negociación se llevará a cabo en la localidad donde establezca el concesionario.

En las reuniones de negociación se llevarán actas por el Concesionario, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes, así como la fecha de la siguiente reunión, de considerarlo conveniente el Concesionario solicitará la presencia de un Notario Público.

Las partes pueden acordar que los acuerdos y desacuerdos que hubiere sean registrados tan solo en el acta final. En el caso de no existir desacuerdos, se podrá elaborar directamente el proyecto de Contrato de Acceso.

9.2 Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o el operador solicitante de Acceso comunique al Concesionario su decisión de poner fin a las mismas, al no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o Cargo de Acceso. Dicha comunicación deberá acreditar y exponer el motivo por el cual considera imposible no lograr un acuerdo, siendo imprescindible haber desarrollado de manera efectiva reuniones de negociación.

La comunicación a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual, el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso.

9.3 Una vez que las partes hayan llegado a un acuerdo sobre las condiciones de Acceso, el concesionario elaborará el Proyecto de Contrato de Acceso que deberá ser visado por el operador solicitante.

9.4 El Concesionario remitirá los Proyectos de Contratos de Acceso a OSITRAN, dentro de los cinco (05) días siguientes de haber llegado a un acuerdo, adjuntando la información siguiente:

a) Sobre empresas vinculadas:

- 1) Breve descripción de la naturaleza de la vinculación con el solicitante de Acceso.
- 2) Relación de Contratos de Acceso suscritos con otros usuarios intermedios para la prestación de los mismos servicios esenciales.
- 3) Actas de negociación, de ser el caso.
- 4) Relación de servicios que ofrece la empresa vinculada.
- 5) Relación de accionistas.
- 6) Nombre de los directores y representante legal.

b) Sobre empresas no vinculadas:

- 1) Actas de negociación, de ser el caso.
- 2) Declaración jurada de no vinculación.

9.5 OSITRAN revisará el Proyecto de Contrato de Acceso a fin de verificar el cumplimiento de los principios y las normas establecidas en el REMA, de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 74° del REMA.

9.6 Si dentro del plazo establecido en el artículo anterior, OSITRAN presenta observaciones al Proyecto de Contrato de Acceso, las partes contarán con un plazo máximo de sesenta (60) días para negociar un acuerdo sobre los aspectos observados y para remitir un nuevo Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN.

Si las partes no cumplen con presentar el mencionado Proyecto dentro del plazo establecido, el procedimiento de Acceso se dará por terminado.

- 9.7 La modificación o renovación de los Contratos de Acceso suscritos bajo el mecanismo de negociación directa seguirá los mismos procedimientos establecidos para su suscripción.

Artículo 10°.- Procedimiento de Acceso por Subasta

- 10.1 De conformidad con lo previsto en el REMA, en caso de escasez de infraestructura, es decir, cuando el número de solicitantes de acceso excede a la capacidad de la infraestructura disponible, se debe realizar una subasta para asignar la capacidad disponible.

Se entiende que se produce una situación de escasez de infraestructura cuando dos o más Operadores desean usar un Segmento de la línea férrea de manera simultánea, es decir, en la misma frecuencia, o cuando la prestación del servicio por parte de un Operador limita, restringe, impide y, en general, resulta incompatible con la prestación del servicio por parte de otro u otros Operadores, sea que éstos presten o no el servicio en la misma trayectoria.

- 10.2 Para determinar la existencia de incompatibilidad, restricción, imposibilidad o limitación en la prestación del servicio por parte de dos o más Operadores en, el Concesionario tomará en cuenta el Itinerario establecido en el Horario de Trenes.

De acuerdo a la incompatibilidad existente, se someterá a Subasta únicamente el par de Frecuencias que se encuentren en conflicto, considerando el Segmento, el Horario y la Trayectoria respecto a la cual haya pluralidad de operadores interesados; tomando para ello como base el Itinerario establecido en el Horario de Trenes por el Concesionario, y todas las Frecuencias en él definidas.

- 10.3 El Concesionario realizará subastas de manera semestral, el último viernes de cada semestre, en la ciudad de Lima, oportunidad en la cual se atenderán las solicitudes de acceso que evidencian una situación de escasez de infraestructura. La Subasta se efectuará por un año (doce meses), considerando el uso de la facilidad esencial a la cual se solicita el acceso todos los días del año.

- 10.4 Los operadores que participen en una Subasta deberán presentar de manera previa a la realización de la misma, y de acuerdo a los términos establecidos en las Bases, una garantía de la seriedad, validez y vigencia de la oferta. Dicha garantía será ejecutada si el operador adjudicatario no suscribe el contrato en la fecha establecida para tal efecto o incumpliera alguna de sus obligaciones previstas para la fecha de inicio de sus operaciones.

10.5 El procedimiento de subasta se sujetará a las siguientes disposiciones:

- (i) Recibida la solicitud de acceso de un Operador, el Concesionario deberá analizar la compatibilidad del horario, frecuencia y trayectoria en el cual se desea prestar el servicio con la prestación del servicio que otro Operador viene realizando o desea realizar.
- (ii) La solicitud de acceso de un Operador no originará la convocatoria a subasta cuando el horario, trayectoria y frecuencia involucrada se encuentre previamente asignado a un Operador mediante el mecanismo de subasta aquí regulado y en tanto dicho horario, trayecto y frecuencia se encuentre vigente.
- (iii) El Concesionario estará obligado a convocar a un proceso de subasta cuando de la solicitud de acceso presentada por el Operador se pueda concluir la existencia de incompatibilidad, restricción, imposibilidad o limitación en la prestación del servicio por parte de quien solicita el acceso y otro u otros Operadores.
- (iv) La subasta tendrá por finalidad asignar el horario y frecuencia en el que se presenta la incompatibilidad, imposibilidad o restricción en la prestación del servicio.
- (v) Podrán participar en la subasta el o los Operadores que se encuentran brindando el servicio en la línea férrea a la fecha de presentación de la solicitud, así como cualquier otro nuevo Operador.
- (vi) Una vez determinada la necesidad de convocar a una subasta conforme al procedimiento previsto en el artículo 8°, el Concesionario convocará a la subasta en la oportunidad más próxima que corresponda conforme a lo señalado en segundo párrafo del artículo 10.3.
- (vii) La convocatoria a subasta deberá publicarse en el Diario Oficial El Peruano y en otro de circulación en la localidad donde está ubicado el tramo de línea férrea en el que se prestará el servicio. La convocatoria deberá realizarse, cuando menos, diez (10) días hábiles antes de la fecha prevista para la realización de la subasta.
- (viii) La subasta se realizará ante Notario Público, quien deberá certificar que los interesados acrediten su condición de Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario mediante el respectivo Permiso de Operación otorgado conforme a las Leyes Aplicables. El Notario Público deberá levantar un acta correspondiente a la subasta en la que identifique a los postores, sus ofertas y al ganador del proceso, en base al criterio de selección establecido las Bases.

El Concesionario está obligado a enviar al Concedente y a OSITRAN, respectivamente, una copia certificada del acta notarial antes mencionada.

- (ix) El ganador de la subasta será quien presente la mejor oferta conforme a los términos establecidos en las Bases de la subasta, lo que determinará la asignación del horario y frecuencia materia del proceso de selección.

La oferta económica deberá ser presentada conforme a lo señalado por las Bases de la subasta. Ésta podrá considerar como único criterio la tarifa por uso de vía más alta, teniendo como base a la tarifa establecida en el numeral 7.1. del Contrato de Concesión, debidamente ajustada según lo establecido en el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión. Las Bases también podrán considerar como criterio adicional para determinar la mejor oferta, el número de material a utilizar en la prestación del servicio y/o la distancia a recorrer en toda la trayectoria, u otro criterio adicional, según el concesionario estime conveniente. El concesionario definirá en las Bases correspondientes a cada subasta la fórmula, criterios y procedimientos a aplicar para la determinación de la oferta ganadora.

La oferta ganadora se aplicará durante la vigencia del horario y frecuencia subastada a efectos de determinar el importe que pagará el Operador al Concesionario por el uso de la línea férrea.

La tarifa establecida en el numeral 7.1 del Contrato de Concesión, debidamente ajustada, o la que la sustituya en caso de pluralidad de Operadores, se aplicará cuando la asignación de horarios y frecuencias no derive de un proceso de subasta.

- (x) El horario y frecuencia materia de subasta se adjudicará al ganador por un plazo de doce (12) meses. El Concesionario y el Operador ganador de la subasta deberán modificar su contrato de acceso a la Línea Férrea, a fin de incorporar el horario y frecuencia adjudicado, o deberán celebrar el respectivo contrato de ingreso a la Línea Férrea, en caso el horario y frecuencia adjudicado fuera el primero a ser asignado al Operador ganador de la subasta.

De ser el caso, la asignación de un horario vía subasta causará la adecuación del contrato de acceso de cualquier otro Operador que pudiera haber estado utilizando dicho horario y frecuencia o cuyo horario y frecuencia resulte incompatible con el subastado.

Con la finalidad de asegurar el acceso al segmento subastado, la adjudicación del horario y frecuencia en un segmento determinado garantizará al Operador la estabilidad del horario correspondiente a

toda la trayectoria en caso en que cualquier otro segmento de ésta pudiera ser solicitado por otro Operador, durante el plazo de vigencia del horario subastado. En consecuencia, no se subastará ningún otro segmento que afecte la utilización del segmento ya subastado durante su vigencia.

- (xi) Un mes antes de la subasta correspondiente al semestre anterior al vencimiento del plazo de vigencia de un Horario y Frecuencia asignado mediante subasta, el Concesionario informará de este hecho a los Operadores existentes y, de considerarlo necesario, lo hará público, a efectos de determinar si existe concurrencia de interesados en el mencionado horario, segmento o frecuencia. De determinarse la existencia de más de un interesado, el Concesionario incluirá dicha Frecuencia a la Subasta del siguiente semestre.

De no existir concurrencia de interesados, el Concesionario asignará el horario y frecuencia al único Operador que lo hubiera solicitado, procediendo a aplicar la tarifa por uso de vía prevista en el numeral 7.1, debidamente ajustada, o la que la sustituya en caso de pluralidad de Operadores.

- (xi) Los costos que genere la subasta serán compartidos por los Operadores participantes, a través del precio de adquisición de las Bases de la subasta.

10.6 El Concesionario elabora las Bases de la subasta en las cuales se determinara:

- a) La descripción detallada del o los horarios, trayectos y frecuencias a ser subastados.
- b) El servicio que se brindará en el o los horarios, trayectos y frecuencias a ser subastados.
- c) De ser el caso, el número de Operadores que podrán resultar adjudicatarios.
- d) El procedimiento a seguir para la realización de la subasta.
- e) Cronograma general del proceso de subasta, desde la convocatoria hasta la suscripción del contrato. Dicho cronograma incluirá una fase de consultas por escrito en la que los postores puedan solicitar aclaraciones o precisiones. La absolución de las consultas también deberá realizarse por escrito y ser entregada a todos los postores, debiendo enviarse una copia a OSITRAN.
- f) La determinación de qué órgano del Concesionario resolverá los asuntos relativos a la subasta.
- g) Plazo en que el Concesionario informará a los postores los nombres de las empresas filiales o vinculadas que participarán en la subasta.

- h) Las características y condiciones que deberán cumplirse para ser postor.
- i) Los requisitos que deberán cumplirse para presentar la propuesta.
- j) Fecha máxima de inicio de operaciones.
- k) La tarifa base a que se refiere el artículo 10.4 numeral (ix).
- l) El factor de competencia.
- m) Los criterios de calificación para adjudicar la buena pro.
- n) Garantía de seriedad de oferta, establecida bajo criterios razonables.
- o) El plazo para la firma del contrato de acceso a la línea férrea o de su modificatoria, según corresponda, el que no podrá ser superior a diez (10) días contados a partir del otorgamiento de la buena pro.
- p) El procedimiento a seguirse en caso se declare desierta la subasta.
- q) La obligatoriedad de convocar en un plazo determinado a una nueva subasta en caso sea declarada desierta. La decisión que declara desierta la subasta será siempre impugnabile por los interesados.
- r) Procedimiento de impugnación, vía reconsideración o apelación, de las decisiones que se tomen durante el procedimiento de subasta.
- s) De considerarse necesario, garantía por impugnación no mayor a 20% del monto establecido por la garantía de seriedad de oferta.
- t) El otorgamiento automático de la buena pro al siguiente postor mejor calificado, si algún adjudicatario de la buena pro incumple con las condiciones técnicas establecidas en las Bases, o con iniciar la operación en la fecha prevista, así como la resolución automática del contrato de acceso suscrito con el adjudicatario que incumple dicha obligación;
- u) El modelo del contrato de ingreso a la línea férrea o de modificación a éste a ser suscrito por los ganadores de la buena pro.

10.7 El cronograma de la subasta tendrá los siguientes principios

- a) Venta y difusión de las Bases en la página web: se iniciará como máximo a los diez (10) días hábiles contados desde la fecha de la convocatoria y durará hasta dos días antes de fecha prevista para la presentación de ofertas.
- b) Presentación de consultas y aclaraciones a las Bases: hasta el décimo día hábil, contado desde la fecha de inicio de la venta y difusión de las bases.
- c) Absolución de consultas y observaciones de los postores: hasta el décimo día hábil, contado desde el vencimiento del plazo para presentar consultas y aclaraciones.
- d) La presentación de ofertas: la fecha para la presentación de ofertas podrá ser hasta el décimo día hábil, contado desde el término del plazo de la absolución de consultas y aclaraciones.
- e) La evaluación de propuestas y adjudicación de la buena pro: hasta el décimo día hábil, contado a partir de la fecha en que culmine la presentación de las propuestas.

- 10.8 El postor que no estuviera de acuerdo con la adjudicación de la buena pro, podrá impugnarla a través de un recurso de reconsideración ante el Concesionario, en un plazo de cinco (05) días hábiles contados a partir de la fecha del otorgamiento de la buena pro.

El concesionario resolverá dicha impugnación en un plazo de cinco (05) días hábiles contados a partir de la fecha en que recibió el recurso.

- 10.9 El postor podrá impugnar la buena pro mediante un recurso de apelación ante el Concesionario en un plazo de cinco (05) días hábiles contados a partir de la fecha del otorgamiento de la buena pro, o contados a partir de la notificación de la denegatoria del recurso de reconsideración.

El Concesionario elevará el expediente de apelación al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo de cinco (05) días hábiles contados a partir de la fecha en que recibió la apelación.

El Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN resolverá dicha apelación en un plazo máximo de quince (15) días hábiles contados desde la fecha de la sesión en que el Tribunal toma conocimiento de la controversia o vencido el plazo para que las partes presenten sus respectivas pruebas. Para ello, el expediente será presentado en la primera agenda después de la fecha de presentada la apelación. Vencido el plazo antes señalado sin que se haya pronunciado este Tribunal, se considerará que la apelación ha sido declarada infundada, con lo cual queda agotada la vía administrativa.

- 10.10 La suscripción o modificación del contrato de ingreso a la línea férrea con el Operador que obtuvo la buena pro quedará en suspenso hasta que se resuelva la apelación u opere el silencio administrativo.

Los plazos del cronograma de la subasta se considerarán suspendidos desde la interposición del recurso impugnativo de reconsideración o apelación. La Entidad Prestadora y OSITRAN deberán informar del hecho a los demás postores.

- 10.11 En caso el Operador adjudicatario de la buena pro no firmara el contrato o no cumpliera con los requisitos de las Bases en el plazo previsto, se le privará de la buena pro y se ejecutará la garantía de seriedad de oferta que hubiere presentado. Asimismo, se procederá a adjudicar la subasta al siguiente postor mejor calificado.

- 10.12 Las modificaciones y renovaciones de contratos de ingreso a la Línea Férrea suscritos bajo el mecanismo de subasta deberán contar con la aprobación previa de OSITRAN, para lo cual el concesionario remitirá la información correspondiente.

OSITRAN emitirá su pronunciamiento dentro de los diez (10) días siguientes a haber recibido la información. De no emitir pronunciamiento alguno en el plazo señalado, se darán por aprobadas las modificaciones y/o la renovación.

En caso de haber observaciones por parte de OSITRAN, el Concesionario presentará, en coordinación con el Operador correspondiente, el nuevo texto de modificación y/o renovación del contrato de ingreso a la línea férrea, dentro del plazo de sesenta (60) días hábiles de haber sido notificado con las observaciones. En caso que el Concesionario no presente el nuevo texto en el plazo establecido, se entenderá que se ha desistido del procedimiento de aprobación.

10.13 A fin de permitir la realización de la subasta, todos los contratos de ingreso a la línea férrea que celebre el Concesionario con los Operadores deberá incluir una estipulación expresa en el sentido que cualquier horario, trayecto y frecuencia convenido esta supeditado en su vigencia a la realización de una subasta por dicho horario, trayecto y frecuencia, en caso la prestación del servicio en dicho horario, trayecto y frecuencia resulte incompatible con la prestación del servicio por otro u otros operadores.

10.14 La vigencia del horario adjudicado en un proceso de subasta estará supeditada a la prestación efectiva del servicio durante el plazo subastado, salvo que existan causas razonables que justifiquen la suspensión del servicio.

Se considerará que existen causas razonables que justifiquen la suspensión del servicio en un horario subastado cuando se presenten casos de fuerza mayor o cuando resulte económicamente ineficiente brindar el servicio en dicho horario como consecuencia de variaciones en la demanda.

De no existir causas razonables que justifiquen la suspensión del servicio, el acceso otorgado al horario subastado será revocado de pleno derecho conforme a los términos del artículo 19°.

La revocación del acceso al horario adjudicado permitirá que el Concesionario ofrezca nuevamente dicho horario a cualquier operador interesado. En caso de multiplicidad de interesados el horario volverá a ser sometido a subasta.

10.15 De existir más de un Operador prestando servicios en la Línea Férrea, el Concesionario tendrá plena libertad para disminuir el importe de la tarifa de acceso establecida en el numeral 7.1 del Contrato de Concesión para aquellos horarios y frecuencias que no han sido asignados mediante un proceso de subasta.

Artículo 11°.- Condición Resolutoria del Acceso

Además de las que se establezca en el contrato de acceso respectivo, dicho contrato y el derecho de acceso otorgado estará sujeto en todo aspecto a:

- (i) el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones establecidas en el presente Reglamento para formular la solicitud de acceso, las cuales deben mantenerse durante todo el tiempo previsto para el acceso, bajo apercibimiento de lo establecido en el artículo 19°;
- (ii) Al Contrato de concesión
- (iii) Las Leyes aplicables

Artículo 12°.- Cambio de los términos del acceso otorgado por el Concesionario

El concesionario informará al operador la necesidad de modificar los términos en que fue otorgado el acceso a la infraestructura esencial únicamente en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, o por razones de seguridad que pongan en peligro la infraestructura esencial, debiendo precisar si dicha variación tiene carácter permanente o temporal, señalando en este último caso el período de tiempo de la modificación.

TITULO III – CONTRATO DE ACCESO

Capítulo I : Contenido del Contrato de Acceso

Artículo 13°.- Definición

En caso la solicitud de acceso fuera admitida, y después de desarrollado el respectivo procedimiento detallado en el Título precedente, se celebrará el Contrato de Acceso correspondiente, el cual conforme lo establecido en el Capítulo 3 del Título II del REMA, tiene la finalidad de establecer la relación jurídica entre el concesionario y el operador que requiere la utilización de la Facilidad Esencial, con el objeto de prestar Servicios Esenciales.

Dicho contrato constará en un documento escrito, suscrito por ambas partes, y recogerá todos los términos y condiciones que regirán la relación jurídica de acceso. El contrato de acceso tendrá naturaleza privada y por tanto le serán aplicables las normas civiles y comerciales pertinentes.

Artículo 14°.- Duración del Contrato de Acceso

Los contratos de acceso podrán ser a tiempo determinado o indeterminado, según sea solicitado por el operador y la concesionaria estime conveniente.

Artículo 15º.- Contenido Mínimo del Contrato de Acceso

Considerando que el contrato de acceso recogerá todos los términos y condiciones que regirán la relación jurídica de acceso. En caso de contratos de acceso a la vía férrea se aplicará lo previsto en la cláusula 7.3. del Contrato de Concesión y lo previsto en el presente artículo en lo que no se oponga a lo indicado en la misma.

El contrato de acceso contendrá como mínimo lo siguiente:

- a. La descripción del Servicio Esencial que prestará el operador y, conforme a ello, la naturaleza y objeto de las operaciones y servicios a realizar especificando además lo siguiente:
 - (i) La relación entre el servicio esencial y la facilidad esencial cuyo acceso es objeto del contrato.
 - (ii) Las fechas y horarios en que se utilizarán los Espacios de Trenes y/o las estaciones ferroviarias, según sea el caso.
 - (iii) En caso de tratarse de un contrato de Acceso a Estaciones Ferroviarias, deberá además detallarse de manera específica las áreas que se otorgan mediante acceso y el destino de las mismas.
 - (iv) En caso de tratarse de un contrato de Acceso a la Vía, deberá además detallarse:
 - a. Las frecuencias a prestarse.
 - b. Los puntos de inicio y fin de los Movimientos de Trenes y los puntos intermedios de parada;
 - c. Las horas de llegada y salida de cualquiera de los puntos especificados bajo los párrafos precedentes; adjuntando los horarios y programación respectiva;
 - d. Las conexiones de los trenes con otros Servicios;
 - e. la ruta a seguir;
 - f. Cualquier Movimiento Auxiliar;
 - g. La colocación de plataformas en cualquiera de los puntos especificados en los párrafos precedentes.
 - h. Cualquier Estacionamiento requerido para el Movimiento de Trenes previsto por cualquier Espacio particular de Trenes a ser completado sin obstruir la Red Ferroviaria;
 - i. Otra información relevante que oportunamente indique el Concesionario.
- b. Las facilidades esenciales que son objeto de otorgamiento del derecho de acceso por parte concesionario,
- c. Las condiciones de acceso a la Facilidad Esencial y los términos contractuales generales bajo los cuales se otorga el acceso a la infraestructura esencial
- d. El cargo o cargos de acceso que deberá pagar el Operador, y el detalle de todos y cada uno de los pagos que deba efectuar el operador a favor del concesionario,
- e. Cláusula que garantice la adecuación de los cargos de acceso o condiciones económicas que fueren aplicables, de acuerdo a lo señalado en el artículo 33º del RMA.

- f. Cláusula de no exclusividad
- g. La duración del contrato
- h. Las causales de resolución, rescisión o culminación del mismo, las cuales se regirán por el artículo 19 de este reglamento.
- i. La jurisdicción y leyes aplicables.
- j. La Carta Fianza Bancaria o Corporativa a satisfacción del Concesionario, que garanticen tanto el fiel cumplimiento del Contrato, el pago de las sanciones establecidas en el Anexo N° 1 del presente reglamento, así como el daño ulterior; la cual tendrá las características establecidas en el punto 5.2..
- k. Otras garantías que asegure el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las leyes aplicables y de los procedimientos de seguridad definidos en el presente Reglamento.
- l. Las especificaciones técnicas, descripciones y/o fichas técnicas del Equipo Especificado, Material Tractivo y Rodante que destinará a la prestación del servicio de transporte al cual está referido el acceso a la Facilidad Esencial, según sea el caso.
- m. La información relativa a las pólizas de seguros contratadas, de acuerdo a las condiciones requeridas en el presente reglamento y el Contrato de Concesión.
- n. La relación del personal calificado que asumirá la gestión de operación del servicio de transporte ferroviario, sea de carga y/o pasajeros.
- o. Régimen de penalidades por incumplimiento del Contrato.
- p. Cláusulas de responsabilidad que garanticen indemnizaciones por daños a la vía, infraestructura vial ferroviaria, equipo o personal del Concesionario, pasajeros o carga y terceros.
- q. Otras cláusulas a satisfacción del Concesionario.

Este detalle no es limitativo ni restrictivo, pudiendo el Contrato de Acceso contener las demás disposiciones o términos negociados que las partes estimen convenientes; así como las cláusulas adicionales previstas en el artículo 40º del REMA.

Artículo 16º.- Cargo de Acceso y componentes relevantes para su determinación

El cargo de acceso es el monto determinable que el concesionario debe cobrar al operador por el acceso otorgado a cualquiera de las facilidades esenciales en virtud del presente reglamento; de acuerdo a los criterios y parámetros establecidos en el Contrato de Concesión y el REMA. En caso de acceso a la vía férrea, el cargo correspondiente así como su metodología de ajuste se encuentra fijado en el Contrato de Concesión. En cuanto a los cargos de acceso a otro tipo de infraestructura, éstos se determinarán considerando el estado de conservación de la infraestructura, el área de ocupación, las condiciones de mercado, los costos de mantener y desarrollar la infraestructura, la escasez de espacio, la estacionalidad de la demanda, entre otros factores.

Conforme a ello, los cargos podrán ser :

- a. Respecto al acceso otorgado a las vías férreas, patios de maniobras y desvíos el concesionario cobrará por cada unidad de vagón, autovagón, y/o coche que circule por la Línea Férrea (cargada o descargada) la tarifa por uso de vía respectiva, de acuerdo a lo acordado por las partes, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión. Dicho cargo no será aplicable a las unidades que utilice el concesionario destinadas exclusivamente a la vigilancia, reparación, mantenimiento y demás actividades necesarias para la operación de la Infraestructura Vial Ferroviaria, así como las que se establezcan mediante Adendas al Contrato de Concesión,
- b. Respecto al acceso otorgado por una parte o fracción física de las estaciones, la determinación del cargo responderá al producto del área a la cual ha sido otorgado el acceso y la tarifa por uso que se convenga en el Contrato de Acceso respectivo, el cual dependerá únicamente a la negociación entre el Concesionario y el operador, respetando la equidad entre los operadores.

La periodicidad de los cargos, la forma de liquidación, forma de pago y verificación de los kilómetro – vagón declarados por el operador (de ser el caso), se precisará en cada Contrato de Acceso.

En el Contrato de Acceso también se precisará la posibilidad de modificación de los Cargos inicialmente pactados; la cual será exigible por el Concesionario en el caso que el Concesionario obtenga una Norma Técnica más alta que la prevista para la Ruta empleada por el operador en el Contrato de Concesión, previa con el MTC y OSITRAN y al consentimiento de los mismos. En este último caso, 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.

Artículo 17º.- Condición de efectividad del Contrato de Acceso

Constituirá una condición para la validez y efectividad del Contrato de Acceso, la suscripción y otorgamiento de todos los Contratos Colaterales referidos a las condiciones de acceso reguladas en el presente reglamento y el REMA que se acuerden por las partes, siendo éstos incondicionales en todo aspecto.

TITULO IV – TERMINACION DEL ACCESO A LAS FACILIDADES ESENCIALES

Capítulo I : Vigencia del Derecho de Acceso

Artículo 18º.- Vigencia del acceso

El Acceso entrará en vigencia en la Fecha de Inicio y continuará vigente hasta lo que ocurra primero entre:

- (a) las 23.59 horas en la Fecha de Vencimiento

(b) se revoque el acceso y/o se resuelva el contrato de acceso

Artículo 19°.- Revocatoria del Acceso

La revocatoria del Acceso podrá darse ante el incumplimiento del operador de condiciones esenciales del acceso y de las obligaciones establecidas en el presente reglamento y/o en el contrato de acceso. Conforme a ello constituirán causales de revocatoria del acceso las siguientes:

- (i) Que el operador deje de estar autorizado por cualquier Autoridad del Gobierno para ser operador ferroviario para la prestación de cualquiera de los Servicios de Transporte Ferroviario; o si cualquier consentimiento, autorización, licencia, permiso, certificado o aprobación, registro o declaración ante cualquier Autoridad del Gobierno en conexión con el permiso de operaciones y/o con el acceso solicitado, sea 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 tenga un efecto material adverso.
- (ii) Que el operador pierda alguna de las condiciones previstas en el Título I.
- (iii) Uso indebido de información confidencial obtenida en su calidad de operador de las Rutas de los Ferrocarriles que ocasione o constituya un potencial perjuicio al concesionario, siempre que ésta no haya sido calificada como tal por OSITRAN.
- (iv) Que el operador incurra en una Causal de Insolvencia.
- (v) Que el operador no cumpla cualquier Ley Aplicable en el ejercicio del derecho al acceso a la Infraestructura conferido, y/o en la prestación del servicio de transporte.
- (vi) Que se produzca cualquier incumplimiento por parte del operador de las obligaciones y procedimientos de Seguridad establecidas, o de cualquiera de los Contratos Colaterales, o del mismo Contrato de Acceso.
- (vii) Que la operación segura de la Red Ferroviaria se vea comprometida en el caso que el material rodante utilizado por el operador en la Red Ferroviaria no cumpla con las Normas Técnicas y de Seguridad que se indican en el Anexo 6 del Contrato de Concesión o cualquier otra que establezca el Concesionario; y
- (viii) Que el operador incumpla con el pago de los Cargos u otros montos adeudados al Concesionario, durante más de 14 Días útiles luego de su fecha de vencimiento, salvo el Concesionario lo autorice.

- (ix) Que el operador no cumpla con hacer uso de la facilidad esencial respecto a la cual ha sido otorgado el acceso durante un período continuo de más de 90 días, salvo que existan causas razonables para ello conforme a los términos del artículo 10.13. De no existir causas razonables que justifiquen la suspensión del servicio, se otorgará un plazo de quince (15) 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.
- (x) Que las obligaciones del operador establecidas en el presente reglamento se tornen total o parcialmente inejecutables.
- (xi) Que el operador suspenda o cese, o amenace con suspender o cesar, todo o parte sustancial de su negocio.
- (xii) Que cualquiera de los seguros que deban ser tomados y mantenidos por el operador 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 al operador por el Concesionario.

La revocatoria del acceso comunicada por el concesionario implicará en todos los casos y de manera automática la resolución del contrato de acceso correspondiente, constituyendo todas y cada una de manera independiente condición resolutoria de pleno derecho del mismo, conforme lo establecido en el artículo 1430 del Código Civil.

En los supuestos previstos en los numerales iv), vii) y xii), la revocatoria procederá en caso de reincidencia, ello sin perjuicio de la aplicación del Régimen de Infracciones y Sanciones del concesionario, que forma parte integrante del presente reglamento como Anexo 1.

Asimismo, el operador al cual se le revoque el derecho de acceso conforme lo establecido en el presente artículo, sólo podrá presentar una nueva solicitud de acceso ante el concesionario para la misma infraestructura referida a los mismos servicios, un año después de la revocatoria, a menos que sustente el cambio de circunstancias que justifican presentar una nueva solicitud.

Capítulo II : Consecuencias de la revocatoria del acceso

Artículo 20° .- Notificaciones

Ante el supuesto de revocatoria, el Concesionario cursará una Notificación de Terminación al operador, la cual contendrá:

- (i) la naturaleza de la Causal de Revocatoria pertinente;
- (i) la 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 revocatoria;
- (ii) La notificación de que dicha revocatoria da derecho al Concesionario a que opere la resolución del contrato de acceso de acuerdo al procedimiento pactado en el mismo.

El envío de dicha Notificación no afectará la obligación del cumplimiento de las obligaciones a cargo del operador que estuvieran pendientes, aún cuando éstas hubieran generado la revocatoria.

Cualquier notificación debe remitirse por escrito y enviarse a la Parte a quien está dirigida a la dirección para el envío de notificaciones que se establezca expresamente en el Contrato de Acceso, o la que se indique en la parte introductoria del mismo; a la cual se considerará válidamente notificada.

Artículo 21º.- Indemnización y Responsabilidades

Inmediatamente antes de, al momento de o luego de la terminación o vencimiento del Contrato de Acceso, el operador deberá cumplir o disponer que se cumplan todas las directivas impartidas el Concesionario relativas al posicionamiento y ubicación del Equipo Especificado. En el caso que el operador 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 cualquier costo en que el Concesionario incurra en tomar dichas medidas deberá ser pagado de inmediato por el operador al Concesionario.

El Operador deberá indemnizar al Concesionario en caso se proceda a la revocatoria del acceso, considerando que las causales previstas para ello son de cargo y responsabilidad exclusivo del operador por la suma equivalente a la establecida en el Contrato de Acceso en la carta fianza o de garantía corporativa que garantice el fiel cumplimiento del contrato.

DISPOSICIONES FINALES Y COMPLEMENTARIAS

1.- El presente reglamento será de aplicación Supletoria a todas las disposiciones establecidas en el REMA, y a lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

2.- La vigencia del presente Reglamento será efectiva al día siguiente de su difusión en la página web de la Entidad Prestadora, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 49º del REMA; y será aplicable únicamente para el acceso y las solicitudes de acceso que se formulen con posterioridad a su vigencia.

3.- El presente Reglamento no es aplicable a las relaciones contractuales referidas al otorgamiento de acceso a infraestructura esencial que se hayan establecido con anterioridad a la vigencia del mismo.

4.- De conformidad con lo establecido en el Artículo 6° del REMA de OSITRAN, la normativa sobre los requisitos legales, técnicos, operativos, administrativos y ambientales, que deben cumplir los usuarios intermedios que requieran acceder a la utilización de las Facilidades Esenciales a cargo de la Entidad Prestadora; está fuera del alcance del REMA y por lo tanto del presente Reglamento.

Sin embargo, la Entidad Prestadora anexa la relación de dichas normas al presente reglamento, en aplicación del Principio de Plena Información a que se refiere el Literal f) del Artículo 8° del REMA. Dicha relación de normas tiene naturaleza y carácter informativo y por tanto no forma parte integrante del presente Reglamento.

5.- Ninguna disposición establecida en el presente Reglamento o la aplicación de dicha disposición por parte de la Entidad Prestadora, puede oponerse a lo establecido en el REMA de OSITRAN, por ser ésta una norma de orden público de obligatorio cumplimiento para la Entidad Prestadora. En tal virtud, en el caso que se produzca una controversia sobre lo dispuesto en el presente Reglamento con relación a lo establecido en el REMA, primará lo establecido en el REMA de OSITRAN.

6.- En aplicación de lo establecido en el Literal a) del Artículo 3°, Artículo 5°, 16°, 18° y 23° del REMA, ya sea de oficio o a instancia de parte, OSITRAN puede iniciar un procedimiento de investigación destinado a determinar la inaplicación de cualquier condición de acceso que imponga la Entidad Prestadora, en los casos en que a juicio de OSITRAN, la misma no cumpla con ajustarse a la naturaleza de la operación y servicio involucrado o constituya una barrera de acceso de conformidad con lo establecido en el REMA. En tal caso, de comprobarse que la condición de acceso en cuestión se opone a lo establecido en el REMA o constituye una barrera de acceso, será aplicable a la Entidad Prestadora lo establecido en el Artículo 21° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD/OSITRAN.

ANEXO 1 REGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES

Tabla N° 1: Penalidades referidas al Título II del REA, Capítulo I: Requisitos para obtener el Acceso

Artículo REA	Monto (US\$)	Descripción del acto infractor del operador	Criterio de Aplicación
5.1.a	1000	No informar sobre la renovación o modificación de su Permiso de Operaciones.	Cada día de atraso
5.1.b	100	Modificar su domicilio sin notificar al concesionario.	Cada día de atraso
5.1.c	1000	No informar sobre la renovación o modificación de las Cartas Fianza	Cada vez
5.1.d	Hasta 23000 (*)	Incumplir, en general, cualquiera de las Normas de Operación y Seguridad del Concesionario, contenidas en el Reglamento Operativo Interno o en el Horario de Trenes, tales como: <ul style="list-style-type: none"> • Código General de normas Operacionales. • Circulares de Instrucciones Especiales • Manual de seguridad • Plan de Emergencia • Reglamento de Seguridad • Disposiciones de la Gerencia General, el Departamentos de vía y de Operaciones Ferroviarias. 	Cada vez
5.1.e	1000	Incumplir las Normas del Reglamento de Comercialización de Combustibles Líquidos y otros Productos derivados de hidrocarburos.	Cada vez
5.1.f	1000	No informar sobre la renovación o modificación de sus Pólizas de seguros, o no efectuar la renovación correspondiente de manera oportuna.	Cada vez

(*) El monto dependerá de la gravedad o pérdidas que el incumplimiento pudiera ocasionar. En caso el incumplimiento no genere daños, podrá imponerse una sanción no pecuniaria, salvo en caso de reincidencia en la cual podrá corresponder una sanción pecuniaria, aplicando gradualidad para la determinación del monto.

Tabla N° 2: Penalidades referidas a la Título II del REA , Capítulo II: Presentación de la Solicitud de Acceso y su procedimiento

Artículo REA	Monto (US\$)	Descripción del acto infractor del operador	Criterio de Aplicación
6.5.ii	10000	Utilizar material (locomotoras, autovagones y coches) que no correspondan a la descripción señalada en la solicitud de acceso.	Cada vez
6.5.iii	3000	Incumplir los términos bajo los cuales el operador requirió utilizar la infraestructura esencial.	Cada vez
6.5.iv	5000	Utilizar áreas no incluidas en la solicitud de acceso	Cada vez

		de Estaciones.	
6.5.v.a	10000	Incumplir los horarios de las frecuencias que el operador declaró en su solicitud de acceso	Cada vez
6.5.v	5000	En el acceso a la vía, incumplir con: <ul style="list-style-type: none"> • Los puntos de inicio y fin de los movimientos de trenes • Los puntos intermedios de parada • Las conexiones de los trenes con otros Servicios • La colocación de plataformas en cualquiera de los puntos especificados en los numerales anteriores • El Estacionamiento sin obstruir la Red Ferroviaria 	Cada vez
6.7	10000	No contar con las pólizas de seguros, conteniendo las cláusulas establecidas por el concesionario.	Cada vez
7.i	50000	Declarar información falsa en la solicitud de acceso.	Cada vez
7.ii	1000	Entregar información de manera distinta la forma y manera establecida.	Cada vez
10.5.xi	1000	No cumplir con pagar la alícuota correspondiente de los costos de la subasta.	Cada vez
12	10000	No acatar la modificación de los términos del acceso dispuesta por el Concesionario en caso de caso fortuito o fuerza mayor.	Cada vez

Tabla Nº 3: Penalidades referidas al Título III : Contrato de Acceso

Artículo REA	Monto (US\$)	Descripción del acto infractor del operador	Criterio de Aplicación
15.a.iii	5000	No dar a las áreas de Estaciones solicitadas el destino o uso mencionado en la solicitud de acceso.	Cada vez
15.d	5000	Incumplir con los pagos adicionales al cargo de acceso	Cada vez
15.e	5000	Incumplir con la adecuación de los cargos de acceso a al adecuación prevista en el art. 33 de REMA.	Cada vez
15.l	5000	Incumplir con las especificaciones técnicas, descripciones y/o fichas técnicas del Equipo Especificado, Material Tractivo y Rodante, consignadas en el Contrato de Acceso.	Cada vez

Tabla Nº 4: Penalidades referidas al Título IV – Terminación del acceso a las Facilidades Esenciales

Artículo REA	Monto (US\$)	Descripción del acto infractor del operador	Criterio de Aplicación
18.a	2000	Incumplir la hora establecida para el término del contrato de acceso	Por día
19.v	5000	Incumplir cualquier Ley Aplicable en el ejercicio del derecho de acceso y/o en la prestación del	Cada vez

		servicio de transporte.	
19. .vii	Ver apéndice	Incumplir con las normas técnicas de seguridad que se indican en el Anexo 6 del contrato de Concesión o cualquier otra que establezca el concesionario.	Cada vez
21	2000	Incumplir las instrucciones impartidas por el concesionario relativas al posicionamiento y ubicación del Equipo Especificado, ante la terminación o vencimiento del contrato de acceso.	Cada vez

Tabla N° 5: Penalidades referidas a supuestos no especificados en el REA pero incluidas en el marco legal

Monto (US\$)	Descripción del acto infractor del operador	Criterio de Aplicación
10000	Causar cualquier daño ambiental y/o no notificar su suceso	Cada vez
5000	Incumplir la orden de la autoridad competente para remediar daño ambiental y/o de incorporar modificaciones y/o correcciones al Estudio de Impacto Ambiental que corresponda, en los plazos previstos.	Cada vez
1000 o SUSPENSIÓN DEL ACCESO MIENTRAS DURE LA INTERRUPCIÓN	No interconectarse con el sistema central de comunicaciones del concesionario	Cada vez
5000	Modificar la infraestructura y/o las facilidades esenciales	Cada vez
1000 o Nulidad de la Cesión	Ceder alguno de los derechos y obligaciones del contrato de acceso.	Cada vez
2000	Impedir y/o no facilitar la inspección por parte del concesionario de todos los locales y equipos de operador	Cada vez
1000	No avisar con 30 días de anticipación el cambio de un vehículo y/o no sustituirlo cuando la autoridad competente lo disponga.	Cada vez
5000	No notificar en cuanto se produzca y/ o se pueda prever la interrupción de operaciones	Cada vez
10000	No ayudar a otro operador que haya interrumpido operaciones	Cada vez
5000	No implementar el Plan de Continencia en caso se haya producido la interrupción de operaciones	Cada vez
1000	No notificar oportunamente la modificación de horarios en caso de interrupción de operaciones	Cada vez
5000	No notificar oportunamente la ubicación de un tren defectuoso y/o no cumplir la instrucciones que al respecto de el Concesionario	Cada vez
10000	No asistir a un tren defectuoso	Cada vez

Nota: además de las penalidades e incumplimientos previstos en el presente anexo, resultarán de aplicación las sanciones establecidas por el concedente, de acuerdo a sus Normas Regulatorias.

**APENDICE TABLA N° 4 INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS
DE SEGURIDAD FRA**

No.	NORMA REGLAMEN TARIA	DESCRIPCIÓN	PENALIDAD
1	49CFR §210	(RAILROAD NOISE EMISSION COMPLIANCE REGULATION). REGULACIONES DE CUMPLIMIENTO DE EMISIONES RUIDOSAS FERROVIARIAS	Cualquier persona que opera un equipo ferroviario sujeto a los Estándares en violación a cualquiera de los requerimientos de esta parte es responsable de la penalidad descrita en la Sección 11 del Acta de Control de Ruido de 1972 (42 U.S.C. 4910) a como lo demuestra la enmienda
2	49CFR §210.9	(Movement of a noise defective locomotive, rail car, or consist of a locomotive and rail cars). Movimiento de una locomotora con defecto de ruido, vagón, o convoy de locomotoras o vagones.	Cualquier persona que opera un equipo ferroviario sujeto a los Estándares en violación a cualquiera de los requerimientos de esta parte es responsable de la penalidad descrita en la Sección 11 del Acta de Control de Ruido de 1972 (42 U.S.C. 4910) a como lo demuestra la enmienda
3	49CFR §210.31	(Operation standards, stationary locomotives at 30 meters). Estándares de Operación de locomotoras estacionarias a 30 metros.	Cualquier persona que opera un equipo ferroviario sujeto a los Estándares en violación a cualquiera de los requerimientos de esta parte es responsable de la penalidad descrita en la Sección 11 del Acta de Control de Ruido de 1972 (42 U.S.C. 4910) a como lo demuestra la enmienda
4	49CFR §214	(RAILROAD WORKPLACE SAFETY). SEGURIDAD EN EL LUGAR DE TRABAJO FERROVIARIO.	Las penalidades van desde \$1,000 por violar la norma 214.339 (b) Falta del tren para dar advertencia auditiva donde se requiere, hasta \$20,000 por violar la norma 214.303 (a) Falta del Ferrocarril de implementar un Programa de Seguridad para la Vía.
5	49CFR §215	(RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS). ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE VAGONES DE CARGA.	Las penalidades van desde \$1,000 por violar la norma 215.115 (A) (2) (ii) Falta de perno en la tapa del eje de rodado, hasta \$8,500 por violar la norma 215.105 (a) (3) quebradura en un eje.
6	49CFR §215.9	(Movement of defective car for repair). MOVIMIENTO DE UN VAGÓN DEFECTUOSO PARA REPARAR.	Las penalidades por violar esta norma son de \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

7	49CFR §215.11	(Designated inspectors). INSPECTORES ASIGNADOS.	Las penalidades por violar esta norma son de \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
8	49CFR §215.15	(Periodic Inspection). INSPECCIONES PERIÓDICAS.	Las penalidades por violar esta norma son de \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
9	49CFR §215.103	(Defective Wheel). RUEDA DEFECTUOSA.	Las penalidades por violar la norma 215.103 (g) rueda floja en el eje es de \$6,000 y hasta \$8,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
10	49CFR §215.105	(Defective Axle). EJE DEFECTUOSO.	Las penalidades por violar la norma 215.105 (d) caja de rodado del eje sobrecalentada son de \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
11	49CFR §215.107	(Defective plain bearing box: General). CAJA DE CHUMACERA DEFECTUOSA: EN GENERAL.	Las penalidades por violar la norma 215.107 (a) (2) almohadilla de lubricación sin aceite son de \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
12	49CFR §215.115	(Defective roller bearing box). CAJA DE RODADO DEFECTUOSA.	Las penalidades por violar la norma 215.115 (b) (3) no reparada o reemplazada después de un descarrilamiento son de \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
13	49CFR §215.117	(Defective Roller Bearing Adapter). ADAPTADOR DE CAJA DE RODADO DEFECTUOSO.	Las penalidades por violar la norma 215.117 (b) no en posición de diseño son de \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
14	49CFR §215.119	(Defective freight car truck). TRUQUE DE VAGÓN DEFECTUOSO.	Las penalidades por violar la norma 215.119 (c) (3) (ii) más de 1" de luz o huelgo en los descansos laterales medidos en un extremo o diagonalmente en lados opuestos son de \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
15	49CFR §215.121	(Defective car body). CARROCERÍA DEFECTUOSA.	Las penalidades por violar la norma 215.121 (e) (3) plato centro quebrado son de \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
16	49CFR §215.123	(Defective couplers). ENGANCHES DEFECTUOSOS.	Las penalidades por violar la norma 215.123 (c) muela de enganche quebrada o rajada son de \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

17	49CFR §215.125	(Defective uncoupling device). DISPOSITIVO DE DESENGANCHE DEFECTUOSO.	Las penalidades por violar la norma 215.125 son de \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
18	49CFR §216.11	(Special notice for repairs-railroad freight car). NOTIFICACIÓN ESPECIAL PARA REPARACIÓN DE VAGONES POR PARTE DE OSITRAN.	Las penalidades por violar la norma 216.11 son desde \$500 y no más de \$11,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
19	49CFR §216.13	(Special notice for repairs-locomotive). NOTIFICACIÓN ESPECIAL PARA REPARACIÓN DE LOCOMOTORAS POR PARTE DE OSITRAN.	Las penalidades por violar la norma 216.13 son desde \$500 y no más de \$11,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
20	49CFR §216.14	(Special notice for repairs-passenger equipment). NOTIFICACIÓN ESPECIAL PARA REPARACIÓN DE EQUIPOS DE PASAJEROS POR PARTE DE OSITRAN.	Las penalidades por violar la norma 216.14 son desde \$500 y no más de \$11,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
21	49CFR §217.7	(Operating Rules; filing and recordkeeping). NORMAS OPERATIVAS; ALMACENAMIENTO DE ARCHIVOS Y ANTECEDENTES.	Las penalidades por violar la norma 217.7 son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
22	49CFR §217.9	(Program of operational tests and inspections; recordkeeping). PROGRAMA DE PRUEBAS OPERACIONALES E INSPECCIONES; ALMACENAMIENTO DE ARCHIVOS Y ANTECEDENTES.	Las penalidades por violar la norma 217.9 son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
23	49CFR §217.11	(Program of instruction on operating rules; recordkeeping, electronic recordkeeping). PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN DE NORMAS OPERACIONALES; ALMACENAMIENTO DE ARCHIVOS Y ALMACENAMIENTO ELECTRÓNICO DE ANTECEDENTES.	Las penalidades por violar la norma 217.11 son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.

24	49CFR §218.22	(Blue Signal Protection of Workers – Utility employee Empleado asignado a la protección con bandera Azul). PROTECCIÓN CON BANDERA AZUL PARA TRABAJADORES - EMPLEADO ASIGNADO A LA PROTECCIÓN CON BANDERA AZUL.	Las penalidades por violar la norma 218.22 son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
25	49CFR §218.23	(Blue Signal Display). DESPLIEGUE DE LA BANDERA AZUL.	Las penalidades por violar la norma 218.23 son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa. Si se encuentra repetición de la misma norma puede ser no más de \$22,000. Cada violación constituye una ofensa separada.
26	49CFR §219.11	(General conditions for chemical tests). CONDICIONES EN GENERAL PARA LAS PRUEBAS QUÍMICAS.	Las penalidades por violar la norma 219.11 (b)(1), si el trabajador contra la ley rehúsa participar en la prueba, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
27	49CFR §219.11	(General conditions for chemical tests). CONDICIONES EN GENERAL PARA LAS PRUEBAS QUÍMICAS.	Las penalidades por violar la norma 219.11 (b)(2), si el empleador no da prioridad al tratamiento médico del trabajador cuando éste ha sufrido una lesión, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
28	49CFR §219.23	(Railroad Policies). POLÍTICAS FERROVIARIAS.	Las penalidades por violar la norma 219.23 (a), si el empleador no da una notificación escrita al trabajador antes de realizar la prueba de dosaje étílico, son desde \$1,000 y hasta \$4,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
29	49CFR §220.9	(Requirements for trains). REQUERIMIENTOS PARA LOS TRENES.	Las penalidades por violar la norma 220.9, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
30	49CFR §220.11	(Requirements for roadway workers). REQUERIMIENTOS PARA TRABAJADORES DE VÍAS.	Las penalidades por violar la norma 220.11, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
31	49CFR §220.21	(Railroad Operating Rules; radio communications; recordkeeping). NORMAS OPERATIVAS FERROVIARIAS;	Las penalidades por violar la norma 220.21 (b), son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

		COMUNICACIONES RADIALES; ALMACENAJE DE ANTECEDENTES.	
32	49CFR §220.23	(Publication of Radio Information). PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN RADIAL.	Las penalidades por violar la norma 220.23, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
33	49CFR §220.25	(Instructional and Operational Testing of employees). PRUEBAS DE INSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN PARA EMPLEADOS.	Las penalidades por violar la norma 220.25, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
34	49CFR §220.27	(Identification). IDENTIFICACIÓN RADIAL.	Las penalidades por violar la norma 220.27, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
35	49CFR §220.29	(Statement of letters and numbers in radio communications). DECLARACIÓN DE LETRAS Y NÚMEROS EN LA COMUNICACIÓN RADIAL	Las penalidades por violar la norma 220.29, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
36	49CFR §220.31	(Initiating a radio transmission). INICIANDO UNA TRANSMISIÓN RADIAL	Las penalidades por violar la norma 220.31, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
37	49CFR §220.33	(Receiving a radio transmission). RECIBIENDO UNA TRANSMISIÓN RADIAL	Las penalidades por violar la norma 220.33, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
38	49CFR §220.35	(Ending a radio transmission). FINALIZANDO UNA TRANSMISIÓN RADIAL	Las penalidades por violar la norma 220.35, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
39	49CFR §220.37	(Testing radio and wireless communication equipment). PROBANDO LA RADIO Y EQUIPOS DE COMUNICACIÓN INALÁMBRICA	Las penalidades por violar la norma 220.37, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
40	49CFR §220.39	(Continuous radio monitoring). MONITOREO CONTÍNUO DE LA RADIO	Las penalidades por violar la norma 220.39, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
41	49CFR §220.45	(Radio communication shall be complete). LA COMUNICACIÓN POR RADIO DEBERÁ SER COMPLETA	Las penalidades por violar la norma 220.45, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

42	49CFR §220.47	(Emergency radio transmissions). TRANSMISIONES DE EMERGENCIA POR RADIO	Las penalidades por violar la norma 220.47, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
43	49CFR §220.49	(Radio communication used in shoving, backing or pushing movements). COMUNICACIÓN POR RADIO EN MOVIMIENTOS AL RETROCEDER O EMPUJAR	Las penalidades por violar la norma 220.49, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
44	49CFR §220.51	(Radio communications and signal indication). COMUNICACIÓN POR RADIO E INDICACIONES DE SEÑALES	Las penalidades por violar la norma 220.51, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
45	49CFR §220.61	(Radio transmission of mandatory directives). TRANSMISIONES RADIALES DE INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS	Las penalidades por violar la norma 220.61, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
46	49CFR §221.13	(Marking device display). DESPLIEGUE DE INDICADORES DE ÚLTIMO VAGÓN	Las penalidades por violar la norma 221.13 (no hay, no desplegada, o no apropiadamente iluminada), son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
47	49CFR §221.14	(Marking devices). DISPOSITIVOS MARCADORES	Las penalidades por violar la norma 221.14 (dispositivo no autorizado), son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
48	49CFR §223.9	(Requirements for new or rebuilt equipment). REQUISITOS PARA EQUIPOS NUEVOS O REMANUFACTURADOS	Las penalidades por violar la norma 223.9 (ventanas de emergencia sin instrucciones y vidrios no autorizados), son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

49	49CFR §223.11	(Requirements for existing locomotives). REQUISITOS PARA LOCOMOTORAS EXISTENTES	Las penalidades por violar la norma 223.11 (c) (reparación de ventanas con vidrios no autorizados), son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
50	49CFR §225.11	(Reporting of accidents/incidents). REPORTES DE ACCIDENTS /INCIDENTS	Las penalidades por violar la norma 225.11, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
51	49CFR §225.12	(Rail Equipment Accident/Incident Reports alleging employee human factor as cause; notice to employee). REPORTES DE ACCIDENT /INCIDENTE DE EQUIPOS FERROVIARIOS A CAUSA DE FACTOR HUMANO; NOTICIA AL EMPLEADO	Las penalidades por violar la norma 225.12 (b) (1) Falta de notificar al empleado apropiadamente, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
52	49CFR §225.13	(Late Reports). REPORTES TARDES	Las penalidades por violar la norma 225.13, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
53	49CFR §225.25	(Recordkeeping). REGISTROS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS	Las penalidades por violar la norma 225.25, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
54	49CFR §225.33	(Internal Control Plans). PLANES DE CONTROL INTERNOS	Las penalidades por violar la norma 225.33 (1) Falta de implantar un Plan de Control Interno, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
55	49CFR §228.11	(Hours of Duty Records). REGISTRO DE HORAS LABORALES	Las penalidades por violar la norma 228.11, son desde \$500 y hasta \$1,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
56	49CFR §228.17	(Dispatcher's record of train movements). REGISTRO DE MOVIMIENTO DE TRENES POR EL CONTROLADOR DE TRÁFICO	Las penalidades por violar la norma 228.17, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
57	49CFR §228.19	(Monthly reports of excess service). REPORTES MENSUALES DE EXCESO DE HORAS LABORALES	Las penalidades por violar la norma 228.19, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
58	49CFR §229.9	(Movement of non-complying locomotives). MOVIMIENTO DE LOCOMOTORAS QUE NO	Las penalidades por violar la norma 229.9, son desde \$1,000 y hasta \$10,000 acumulativo por varias faltas por día, al violarla a propósito y con

		CUMPLEN CON LA SEGURIDAD	conocimiento de causa.
59	49CFR §229.11	(Locomotive Identification). IDENTIFICACIÓN DE LA LOCOMOTORA	Las penalidades por violar la norma 229.11, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
60	49CFR §229.13	(Control of Locomotives). CONTROL DE LOCOMOTORAS	Las penalidades por violar la norma 229.13, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
61	49CFR §229.17	(Accident reports). REPORTES DE ACCIDENTES EN LA LOCOMOTORA	Las penalidades por violar la norma 229.17, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
62	49CFR §229.21	(Daily Inspection). INSPECCIÓN DIARIA DE LA LOCOMOTORA	Las penalidades por violar la norma 229.21, son desde \$2,000 y hasta \$4,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
63	49CFR §229.23	(Periodic Inspection: General). INSPECCIÓN PERIÓDICA: EN GENERAL	Las penalidades por violar la norma 229.23 (b) (2) Inspección inadecuada o realizada en una localidad donde no se pudo inspeccionar la parte inferior de la locomotora con seguridad, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
64	49CFR §229.25	(Tests: Every periodic inspection). PRUEBAS: CADA INSPECCIÓN PERIÓDICA	Las penalidades por violar la norma 229.25 (e) (5) mantenimiento ineficiente, son desde \$8,000 y hasta \$16,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
65	49CFR §229.27	(Annual Tests). PRUEBAS ANUALES	Las penalidades por violar la norma 229.27, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
66	49CFR §229.29	(Annual Tests). PRUEBAS DE DOS AÑOS	Las penalidades por violar la norma 229.29, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
67	49CFR §229.41	(Protection against personal injury). PROTECCIÓN CONTRA LESIONES PERSONALES	Las penalidades por violar la norma 229.41, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

68	49CFR §229.43	(Exhaust and battery gases). CONTAMINACIÓN DE GASES DE ESCAPE Y DE BATERÍAS	Las penalidades por violar la norma 229.43, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
69	49CFR §229.45	(Geneal Condition). CONDICIÓN EN GENERAL DE LA LOCOMOTORA	Las penalidades por violar la norma 229.45 son relacionadas desde la acumulación de aceite en equipos eléctricos e incluye ajustadores mecánicos de los frenos, fluctuan desde \$1,000 -\$5,000 y hasta \$2,000 - \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
70	49CFR §229.47	(Emergency Brake Valve). VÁLVULA DE FRENOS DE EMERGENCIA	Las penalidades por violar la norma 229.47, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
71	49CFR §229.49	(Main reservoir system). SISTEMA DE DEPÓSITO PRINCIPAL	Las penalidades por violar la norma 229.49, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
72	49CFR §229.53	(Brake gauges). MANÓMETROS DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 229.53, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
73	49CFR §229.55	(Piston travel). AJUSTE DE CARRERA DEL PISTON DE LOS FRENOS	Las penalidades por violar la norma 229.55, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
74	49CFR §229.57	(Foundation Brake Gear). INTERCONEXIONES MECÁNICAS DEL SISTEMA DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 229.57, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
75	49CFR §229.59	(Leakage). LÍMITE DE FUGAS DEL SISTEMA DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 229.59, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

76	49CFR §229.61	(Draft system). SISTEMA DE TRACCIÓN	Las penalidades por violar la norma 229.61, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
77	49CFR §229.63	(Lateral motion). MOVIMIENTO DESCONTROLADO LATERAL ENTRE LAS RUEDAS DE UN EJE	Las penalidades por violar la norma 229.63, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
78	49CFR §229.64	(Plain bearings). RODADO DE CHUMACERAS	Las penalidades por violar la norma 229.64, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
79	49CFR §229.67	(Trucks). TRUQUES (HUELGO LOGITUDINAL NO MAYOR A ½”), SEGURIDAD EN GENERAL	Las penalidades por violar la norma 229.67, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
80	49CFR §229.69	(Side Bearings). HUELGO TOTAL EN LOS DESCANSOS LATERALES	Las penalidades por violar la norma 229.69, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
81	49CFR §229.71	(Clearance above top of rail). LIBRANZA ARRIBA DE LA PARTE SUPERIOR DEL RIEL	Las penalidades por violar la norma 229.71, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
82	49CFR §229.73	(Wheel sets). JUEGOS DE RUEDAS	Las penalidades por violar la norma 229.73, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
83	49CFR §229.75	(Wheel and tire defects). DEFECTOS DE RUEDAS Y LLANTAS	Las penalidades por violar la norma 229.75, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

84	49CFR §229.83	(Insulation or grounding of metal parts). AISLAMIENTO, O POLO A TIERRA DE PARTES METÁLICAS	Las penalidades por violar la norma 229.83, son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
85	49CFR §229.85	(Doors and cover plates marked "Danger"). PUERTAS Y CUBIERTAS MARCADAS "PELIGRO"	Las penalidades por violar la norma 229.85, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
86	49CFR §229.89	(Jumpers; cable connections). YAMPERS; CONEXIONES DE CABLES	Las penalidades por violar la norma 229.89 (a) conexiones protegidas, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
87	49CFR §229.91	(Motors and generators). MOTORES Y GENERADORES	Las penalidades por violar la norma 229.91 (a) con corto circuito o polo a tierra, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
88	49CFR §229.93	(Fuel Line Safety cut-off device). DISPOSITIVO DE CORTE PARA EL TUBO DEL COMBUSTIBLE	Las penalidades por violar la norma 229.93, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
89	49CFR §229.95	(Fuel Tank Venting). VENTILACIÓN PARA EL TANQUE DEL COMBUSTIBLE	Las penalidades por violar la norma 229.95, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
90	49CFR §229.97	(Grounding Fuel Tanks). POLO A TIERRA PARA EL TANQUE DEL COMBUSTIBLE	Las penalidades por violar la norma 229.97, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

91	49CFR §229.101	(Diesel Engines). MOTORES DIESEL	Las penalidades por violar la norma 229.101 (a) alarmas de temperatura, presión, (b) alerta de motor apagado y (c) protección contra patinaje de ruedas, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
92	49CFR §229.117	(Speed Indicators). VELOCÍMETROS	Las penalidades por violar la norma 229.117, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
93	49CFR §229.119	(Cab floors, and passageways). CABINAS, PISOS Y PASILLOS	Las penalidades por violar la norma 229.119 (a) la cabina no asegurada, (b) ventanas, (c) pisos, (d) ventilación y calefacción inapropiada, (f) contenedor metálico para bengalas y torpedos, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
94	49CFR §229.121	(Locomotive Cab Noise). RUIDO EN LA CABINA DE LA LOCOMOTORA	Las penalidades por violar la norma 229.121, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
95	49CFR §229.123	(Pilots, snowplows and endplates). QUITAPIEDRAS, QUITANIEVE Y PLACAS EN EXTREMOS DE LA LOCOMOTORA	Las penalidades por violar la norma 229.123, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
96	49CFR §229.125	(Headlights and Auxiliary lights). FAROLAS DELANTERAS Y LUCES AUXILIARES	Las penalidades por violar la norma 229.125, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
97	49CFR §229.127	(Cab Lights). LUCES DE CABINA	Las penalidades por violar la norma 229.127, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

98	49CFR §229.129	(Audible warning devices). DISPOSITIVOS AUDIBLES DE ALARMA (BOCINA)	Las penalidades por violar la norma 229.129, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
99	49CFR §229.131	(Sanders). ARENEROS	Las penalidades por violar la norma 229.131, son desde \$1,000 y hasta \$2,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
100	49CFR §229.135	(Event Recorders). GRABADORAS DE EVENTO	Las penalidades por violar la norma 229.135, son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
101	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake or Hand Brake Part Missing). FRENO DE MANO O PARTE DEL FRENO DE MANO FALTANTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
102	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake or Hand Brake Part Broken). FRENO DE MANO O PARTE DEL FRENO DE MANO QUEBRADA	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.A2 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
103	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake or Hand Brake Part Loose or Worn). FRENO DE MANO O PARTE DEL FRENO DE MANO SUELTA O GASTADA	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.A3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
104	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Inoperative). FRENO DE MANO INOPERATIVO	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

105	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Inefficient). FRENO DE MANO INEFICIENTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
106	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Improperly Applied). FRENO DE MANO INSTALADO INAPROPIADAMENTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
107	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Incorrectly located). FRENO DE MANO EN LUGAR INCORRECTO	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B4 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
108	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Shaft Welded or Wrong Dimension). EJE DEL FRENO DE MANO SOLDADO O DE DIMENSÓN INCORRECTA	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B5 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
109	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Shaft Not Retained in Operating Position). EJE DEL FRENO DE MANO NO SE RETIENE EN POSICIÓN OPERATIVA	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B6 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
110	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake or Hand Brake Parts Wrong Design). FRENO DE MANO O PARTES DEL FRENO DE MANO DE DISEÑO ERRÓNEO	Las penalidades por violar la norma 231 - 110.B8 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

111	49CFR §231.1- 231.30	(Hand Brake Wheel or Lever Has Insufficient Clearance Around Rim or Handle). RUEDA O BRAZO DEL FRENO DE MANO TIENE INSUFICIENTE HUELGO ALREDEDOR DEL ARO O MANGO	Las penalidades por violar la norma 231 - 114.B2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
112	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step Missing Except by Design). PLATAFORMA DEL FRENO FALTANTE EXCEPTO POR DISEÑO	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
113	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step or Brace Broken or Decayed). PLATAFORMA DEL FRENO O SOPORTE QUEBRADO O CORROÍDO	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.A2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
114	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step or Brace Loose). PLATAFORMA DEL FRENO O SOPORTE SUELTO	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.A3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
115	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step or Brace Bent). PLATAFORMA DEL FRENO O SOPORTE DOBLADO	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.B1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
116	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step of Wrong Dimensions). PLATAFORMA DEL FRENO DE DIMENSIONES ERRÓNEAS	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.B2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
117	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step Improperly Applied). PLATAFORMA DEL FRENO INSTALADA INAPROPIADAMENTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.C1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
118	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step Improperly Located). PLATAFORMA DEL FRENO EN LUGAR INCORRECTO	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.C2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

119	49CFR §231.1- 231.30	(Brake Step Obstructed or Otherwise Unsafe). PLATAFORMA DEL FRENO OBSTACULIZADA O DE OTRA FORMA INSEGURA	Las penalidades por violar la norma 231 - 120.C4 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
120	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Missing or Part Missing Except By Design). PLATAFORMA LATERAL FALTANTE O REPUESTO FALTANTE EXCEPTO POR DISEÑO	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
121	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Broken or Decayed). PLATAFORMA LATERAL QUEBRADA O CORROÍDA	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.A2 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
122	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Loose Presents a Tripping hazard or Other Unsafe Condition). PLATAFORMA LATERAL SUELTA Y PRESENTA UN RIESGO A TROPEZARSE U OTRA CONDICIÓN INSEGURA	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.A3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
123	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Bent to the Extent that it is Unsafe). PLATAFORMA LATERAL DOBLADA AL EXTREMO DE SER INSEGURA	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.B1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
124	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Wrong Dimensions). PLATAFORMA LATERAL DE DIMENSIONES ERRÓNEAS	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.B2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
125	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Wrong Location). PLATAFORMA LATERAL EN LUGAR INCORRECTO	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.B3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

126	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Improperly Applied). PLATAFORMA LATERAL INSTALADA INAPROPIADAMENTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.C1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
127	49CFR §231.1- 231.30	(Running Board Improperly Obstructed). PLATAFORMA LATERAL OBSTACULIZADA	Las penalidades por violar la norma 231 - 124.C2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
128	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform Missing or Part Missing Except By Design). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR FALTANTE O PARTE FALTANTE EXCEPTO POR DISEÑO	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
129	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform Broken or Decayed). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR QUEBRADA O CORROÍDA	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.A2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
130	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform Loose). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR SUELTA	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.A3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
131	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform or Brace Bent). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR O SOPORTE DOBLADO	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.B1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
132	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform Improperly Applied). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR INSTALADA INAPROPIADAMENTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.C1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

133	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform Improperly Located). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR EN LUGAR INCORRECTO	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.C3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
134	49CFR §231.1- 231.30	(End Platform Improperly Obstructed). PLATAFORMA FRONTAL / POSTERIOR OBSTACULIZADA	Las penalidades por violar la norma 231 - 126.C4 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
135	49CFR §231.1- 231.30	(Platform or Switching Step Missing). PLATAFORMA Ó PELDAÑO DE MANIOBRAS FALTANTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
136	49CFR §231.1- 231.30	(Platform or Switching Step Broken or Decayed). PLATAFORMA Ó PELDAÑO DE MANIOBRAS QUEBRADO O CORROÍDO	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.A2 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
137	49CFR §231.1- 231.30	(Platform or Switching Step Loose). PLATAFORMA Ó PELDAÑO DE MANIOBRAS SUELTO	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.A3 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
138	49CFR §231.1- 231.30	(Platform or Switching Step Bent). PLATAFORMA Ó PELDAÑO DE MANIOBRAS DOBLADO	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.B1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
139	49CFR §231.1- 231.30	(Platform or Switching Step Improperly Applied or Repaired). PLATAFORMA Ó PELDAÑO DE MANIOBRAS INSTALDO O REPARADO INAPROPIADAMENTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.C1 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
140	49CFR §231.1- 231.30	(Platform or Switching Step Obstructed). PLATAFORMA Ó PELDAÑO DE MANIOBRAS OBSTACULIZADO	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.C2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

141	49CFR §231.1- 231.30	(Switching Step Not Illuminated When Required). PELDAÑO DE MANIOBRAS NO ILUMINADO CUANDO SE REQUIERE	Las penalidades por violar la norma 231 - 128.D2 , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
142	49CFR §231.1- 231.30	(Sill Step or Additional Tread, Missing). PELDAÑO INFERIOR O ADICIONAL FALTANTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 130.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
143	49CFR §231.1- 231.30	(Sill Step or Additional Tread, Broken). PELDAÑO INFERIOR O ADICIONAL QUEBRADO	Las penalidades por violar la norma 231 - 130.A2 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
144	49CFR §231.1- 231.30	(Side Step Missing). PELDAÑO LATERAL FALTANTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 132.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
145	49CFR §231.1- 231.30	(Side Door Step Broken). PELDAÑO DE PUERTA LATERAL QUEBRADO	Las penalidades por violar la norma 231 - 132.A2 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
146	49CFR §231.1- 231.30	(Hand or Safety Railing Missing). PASAMANO O BARANDA DE SEGURIDAD FALTANTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 138.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
147	49CFR §231.1- 231.30	(Hand or Safety Railing Broken). PASAMANO O BARANDA DE SEGURIDAD QUEBRADA	Las penalidades por violar la norma 231 - 138.A2 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

148	49CFR §231.1- 231.30	(Coupler Missing). CONJUNTO DE ENGANCHE FALTANTE	Las penalidades por violar la norma 231 - 144.A1 , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
149	49CFR §231. 31	(Drawbars, standard height). ALTURA ESTÁNDAR DEL CONJUNTO DE ENGANCHE	Las penalidades por violar la norma 231.31: “altura fuera de rango del conjunto de enganche”, trocha estándar: 31 ½”- 34 ½” y trocha angosta: 23” – 26” , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
150	49CFR §232.15	(Movement of Defective Equipment). MOVIMIENTO DE EQUIPOS CON DEFECTOS	Las penalidades por violar la norma 232.15 Movimiento con defectos en la Potencia de Frenos en general (11) Falta en determinar y notificar del defecto en ruta , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
151	49CFR §232.15	(Movement of Defective Equipment). MOVIMIENTO DE EQUIPOS CON DEFECTOS	Las penalidades por violar la norma 232.15 Movimiento con defectos en la Potencia de Frenos en general (11) Falta en determinar y notificar del defecto en ruta , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
152	49CFR §232.15	(Complete Failure to Tag). FALLA TOTAL EN ETIQUETAR	Las penalidades por violar la norma 232.15 (b) Movimiento con defectos en la Potencia de Frenos y Falta en Etiquetar apropiadamente equipo (en ambos lados de un vagón, y en la cabina de la locomotora) , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

153	49CFR §232.103	(General Requirements for all train brake systems). REQUISITOS EN GENERAL PARA TODOS LOS SISTEMAS DE FRENOS DEL TREN	Las penalidades por violar la norma 232.103 (d) Falta de tener el apropiado porcentaje de frenos operativos (100%) en la Prueba de Frenos Clase I , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
154	49CFR §232.103	(General Requirements for all train brake systems). REQUISITOS EN GENERAL PARA TODOS LOS SISTEMAS DE FRENOS DEL TREN	Las penalidades por violar la norma 232.103 (e) Operando con menos de 85% de frenos operativos , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
155	49CFR §232.103	(General Requirements for all train brake systems). REQUISITOS EN GENERAL PARA TODOS LOS SISTEMAS DE FRENOS DEL TREN	Las penalidades por violar la norma 232.103 (n) (1) Falta en aplicar suficiente número de frenos de mano al equipo que se deja , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
156	49CFR §232.103	(General Requirements for all train brake systems). REQUISITOS EN GENERAL PARA TODOS LOS SISTEMAS DE FRENOS DEL TREN	Las penalidades por violar la norma 232.103 (n) (4) Falta en adoptar o cumplir con el procedimiento para asegurar una locomotora que se deja sola , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
157	49CFR §232.105	(General Requirements for Locomotives). REQUISITOS EN GENERAL PARA LOCOMOTORAS	Las penalidades por violar la norma 232.105 (b) Falta en no equipar la locomotora con Freno de Mano apropiado , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
158	49CFR §232.105	(General Requirements for Locomotives). REQUISITOS EN GENERAL PARA LOCOMOTORAS	Las penalidades por violar la norma 232.105 (g) Falta en no tener los frenos en condiciones operativas , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

159	49CFR §232.107	(Air source requirements and cold weather operations). REQUERIMIENTO DE FUENTE DE AIRE Y OPERACIONES EN CLIMA FRÍO	Las penalidades por violar la norma 232.107 (a) (1), (2) Falta en adoptar o cumplir con el programa de monitoreo de fuentes de aire en el patio , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
160	49CFR §232.109	(Dynamic brake requirements). REQUERIMIENTOS DE FRENO DINÁMICO	Las penalidades por violar la norma 232.109 (b) Falta en realizar reparaciones , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
161	49CFR §232.109	(Dynamic brake requirements). REQUERIMIENTOS DE FRENO DINÁMICO	Las penalidades por violar la norma 232.109 (b) Falta en realizar reparaciones , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
162	49CFR §232.109	(Dynamic brake requirements). REQUERIMIENTOS DE FRENO DINÁMICO	Las penalidades por violar la norma 232.109 (d) Falta en mantener antecedentes de reparaciones , son desde \$2,000 y hasta \$4,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
163	49CFR §232.109	(Dynamic brake requirements). REQUERIMIENTOS DE FRENO DINÁMICO	Las penalidades por violar la norma 232.109 (h) Falta en no equipar con Freno Dinámico una locomotora reconstruida , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
164	49CFR §232.109	(Dynamic brake requirements). REQUERIMIENTOS DE FRENO DINÁMICO	Las penalidades por violar la norma 232.109 (j) Falta en adoptar o cumplir con las normas operativas del freno dinámico , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
165	49CFR §232.111	(Train Handling Information). INFORMACIÓN DE CONDUCCIÓN DEL TREN	Las penalidades por violar la norma 232.111 (a) Falta en adoptar o cumplir con los procedimientos de Conducción de Tren , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

166	49CFR §232.111	(Train Handling Information). INFORMACIÓN DE CONDUCCIÓN DEL TREN	Las penalidades por violar la norma 232.111 (b) Falta en dar a conocer información específica a la tripulación reemplazante para la Conducción del Tren , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
167	49CFR §232.203	(Inspection and Testing Training Requirements). REQUISITOS DE CAPACITACIÓN EN LA INSPECCIÓN Y PRUEBAS DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 232.203 (a) Falta en adoptar o cumplir con los requisitos de capacitación en la inspección y prueba de frenos son desde \$7,500 y hasta \$11,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
168	49CFR §232.205	(Class I brake test-initial terminal inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE I DURANTE LA INSPECCIÓN DEL TERMINAL INICIAL	Las penalidades por violar la norma 232.205 (a) Falta total en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE I , son desde \$10,000 y hasta \$15,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
169	49CFR §232.205	(Class I brake test-initial terminal inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE I DURANTE LA INSPECCIÓN DEL TERMINAL INICIAL	Las penalidades por violar la norma 232.205 (b) (1)- (4)m (6)-(8) Falta parcial en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE I , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
170	49CFR §232.205	(Class I brake test-initial terminal inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE I DURANTE LA INSPECCIÓN DEL TERMINAL INICIAL	Las penalidades por violar la norma 232.205 (b) (5) Falta en ajustar la carrera de los pistones de los frenos en cada carro durante la prueba de frenos CLASE I , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

171	49CFR §232.205	(Class I brake test-initial terminal inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE I DURANTE LA INSPECCIÓN DEL TERMINAL INICIAL	Las penalidades por violar la norma 232.205 (c) Falta en utilizar a un mecánico de frenos donde se requiere durante la prueba de frenos CLASE I , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
172	49CFR §232.205	(Class I brake test-initial terminal inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE I DURANTE LA INSPECCIÓN DEL TERMINAL INICIAL	Las penalidades por violar la norma 232.205 (f) Falta en inspeccionar vagones añadidos al tren durante la prueba de frenos CLASE I , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
173	49CFR §232.207	(Class IA brake tests-1,000 mile inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE IA – INSPECCIÓN DE 1,609 KILÓMETROS	Las penalidades por violar la norma 232.207(a) Falta total en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE IA , si se encuentran varias faltas en la misma locomotora puede agregar la primera falta desde \$15,000 diario y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
174	49CFR §232.207	(Class IA brake tests-1,000 mile inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE IA – INSPECCIÓN DE 1,609 KILÓMETROS	Las penalidades por violar la norma 232.207 (c) (1) Falta en inspeccionar en la localidad asignada la prueba de frenos CLASE IA , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
175	49CFR §232.209	(Class II brake tests-Intermediate inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE II – INSPECCIÓN INTERMEDIA	Las penalidades por violar la norma 232.209 (a) Falta total en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE II , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

176	49CFR §232.209	(Class II brake tests-Intermediate inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE II – INSPECCIÓN INTERMEDIA	Las penalidades por violar la norma 232.209 (b) (1)-(5) Falta parcial en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE II , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
177	49CFR §232.211	(Class III brake tests-Trainline Continuity Inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE III – INSPECCIÓN DE CONTINUIDAD DEL TUBO DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 232.211 (a) Falta total en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE III , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
178	49CFR §232.211	(Class III brake tests-Trainline Continuity Inspection). PRUEBAS DE FRENOS CLASE III – INSPECCIÓN DE CONTINUIDAD DEL TUBO DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 232.211 (b) (1)-(4), (c) Falta parcial en realizar la inspección y la prueba de frenos CLASE III , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
179	49CFR §232.215	(Transfer Train brake tests). PRUEBAS DE FRENOS DE TRENES CARGUEROS	Las penalidades por violar la norma 232.215 (a) Falta en realizar la inspección y la prueba de frenos de trenes cargueros , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
180	49CFR §232.303	(Periodic Maintenance and Testing General Requirements). REQUERIMIENTOS PARA EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y PRUEBAS EN GENERAL	Las penalidades por violar la norma 232.303 (b)-(d) Falta en realizar la inspección y la prueba de frenos cuando el vagón estuvo en taller de frenos , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

181	49CFR §232.303	(Periodic Maintenance and Testing General Requirements). REQUERIMIENTOS PARA EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y PRUEBAS EN GENERAL	Las penalidades por violar la norma 232.303 (f) Falta en rotular prueba de frenos cuando se hizo mantenimiento al vagón en taller de frenos , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
182	49CFR §232.407	(Operating Requirements for two-way devices). REQUERIMIENTOS OPERATIVOS EN TELÉMETROS DE COLA	Las penalidades por violar la norma 232.407 (f) (1) Falta en armar y poner en operación el Telémetro de cola , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
183	49CFR §238.15	(Movement of passenger Equipment with Power Brake Defects). MOVIMIENTO DE EQUIPOS DE PASAJEROS CON DEFECTOS DE POTENCIA DE FRENOS	Las penalidades por violar la norma 238.15 (b) Falta en el movimiento de equipos de pasajeros sin la prueba de frenos CLASE I ó IA , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
184	49CFR §238.103	(Fire Safety). SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS	Las penalidades por violar la norma 238.103 (a) Falta en la utilización de materiales apropiados para prevenir incendios , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
185	49CFR §238.107	(Inspection, testing, and maintenance plan). INSPECCIÓN, PRUEBAS, Y PLAN DE MANTENIMIENTO	Las penalidades por violar la norma 238.107 (b) Falta en desarrollar el plan , son desde \$7,500 y hasta \$11,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
186	49CFR §238.113	(Emergency Window Exits). VENTANAS DE SALIDA DE EMERGENCIA	Las penalidades por violar la norma 238.113 Falta en ventanas de salida de emergencia (4 por vagón) , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
187	49CFR §238.115	(Emergency lighting). LUCES DE EMERGENCIA	Las penalidades por violar la norma 238.115 Falta en luces de emergencia , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

188	49CFR §238.221	(Glazing). VENTANAS CON VIDRIO DE SEGURIDAD	Las penalidades por violar la norma 238.221 Falta en vidrios de seguridad en ventanas de locomotoras y equipos de pasajeros , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
189	49CFR §238.303	(Exterior calendar day mechanical inspection of passenger equipment). INSPECCIÓN MECÁNICA DIARIA DEL EQUIPO DE PASAJEROS	Las penalidades por violar la norma 238.303 (a) (1) Falta en llevar a cabo la inspección mecánica , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
190	49CFR §238.303	(Exterior calendar day mechanical inspection of passenger equipment). INSPECCIÓN MECÁNICA DIARIA DEL EQUIPO DE PASAJEROS	Las penalidades por violar la norma 238.303 (e) (8) Falta en rueda en malas condiciones (B) una aplanadura de 3" o más en longitud , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
191	49CFR §238.303	(Exterior calendar day mechanical inspection of passenger equipment). INSPECCIÓN MECÁNICA DIARIA DEL EQUIPO DE PASAJEROS	Las penalidades por violar la norma 238.303 (e) (8) Falta en rueda en malas condiciones (vi) (B) pestaña de 13/16" o menor , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
192	49CFR §238.303	(Exterior calendar day mechanical inspection of passenger equipment). INSPECCIÓN MECÁNICA DIARIA DEL EQUIPO DE PASAJEROS	Las penalidades por violar la norma 238.303 (e) (8) Falta en rueda en malas condiciones (viii) (B) altura de pestaña de 1 5/8" o más , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
193	49CFR §238.313	(Class I brake test). PRUEBA DE FRENOS CLASE I	Las penalidades por violar la norma 238.313 Falta de llevar a cabo la prueba de frenos CLASE I al tren de pasajeros , son desde \$10,000 y hasta \$15,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

194	49CFR §238.315	(Class IA brake test). PRUEBA DE FRENOS CLASE IA	Las penalidades por violar la norma 238.315 Falta de llevar a cabo la prueba de frenos CLASE IA al tren de pasajeros , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
195	49CFR §238.317	(Class II brake test). PRUEBA DE FRENOS CLASE II	Las penalidades por violar la norma 238.317 Falta de llevar a cabo la prueba de frenos CLASE II al tren de pasajeros , son desde \$2,500 y hasta \$5,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
196	49CFR §238.319	(Running brake tests). PRUEBA DE FRENOS EN MARCHA	Las penalidades por violar la norma 238.319 Falta de llevar a cabo la prueba de frenos EN MARCHA al tren de pasajeros , son desde \$2,000 y hasta \$4,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
197	49CFR §239.101	(Emergency preparedness plan). PLAN DE PREPARACIÓN DE EMERGENCIA	Las penalidades por violar la norma 239.101 (a) Falta del ferrocarril para adoptar un plan escrito de preparación de emergencia para los trenes de pasajeros , son desde \$7,500 y hasta \$11,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
198	49CFR §239.107	(Emergency exits). SALIDAS DE EMERGENCIA	Las penalidades por violar la norma 239.107 (b) (1) Falta en tener itinerario de inspección, mantenimiento, y reparaciones de las ventanas y puertas de emergencia en trenes de pasajeros , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

199	49CFR §240.101	(Certification program required). PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN REQUERIDO PARA MAQUINISTAS	Las penalidades por violar la norma 240.101 (a) Falta en tener un programa , son desde \$5,000 y hasta \$10,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
200	49CFR §240.117	(Criteria for consideration of operating rules compliance data). ANTECEDENTES DE CRITERIA PARA LA CONSIDERACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS OPERACIONALES	Las penalidades por violar la norma 240.117 (a) Falta en tener los procedimientos de un programa , son desde \$5,000 y hasta \$10,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
201	49CFR §240.119	(Criteria for consideration of data on substance abuse disorders and alcohol/drug rules compliance). ANTECEDENTES DE CRITERIA PARA LA CONSIDERACIÓN DE LA ENFERMEDAD EN EL ABUSO DE SUSTANCIAS Y EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS CONTRA EL USO DE DROGAS Y ALCOHOL	Las penalidades por violar la norma 240.119 (a) Falta en tener los procedimientos de un programa , son desde \$5,000 y hasta \$10,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
202	49CFR §240.205	(Procedures for determining eligibility based on prior safety conduct). PROCEDIMIENTOS PARA 1DETERMINAR ELEGIBILIDAD BASADA EN CONDUCTA DE SEGURIDAD ANTERIOR	Las penalidades por violar la norma 240.205 (a) Seleccionando a una persona que no tiene elegibilidad , son desde \$5,000 y hasta \$7,500 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.
203	49CFR §240.305	(Prohibited conduct). CONDUCTA PROHIBIDA	Las penalidades por violar la norma 240.305 (c) Falta del Maquinista de notificar al Ferrocarril que excede su certificación o del Ferrocarril de permitir al Maquinista su servicio sin la certificación apropiada , son desde \$4,000 y hasta \$8,000 por violarla a propósito y con conocimiento de causa.

