

..... de octubre del 2006

FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.

Y

PERURAIL S.A.

CONTRATO DE ACCESO A LA VIA

INDICE

CLAUSULA	PAGINA
1. INTERPRETACION	3
2. CONDICIONES SUSPENSIVAS.....	11
3. OFERTA PARA UTILIZAR LA RED	11
4. SEGURIDAD	13
5. INCORPORACION DE LAS CONDICIONES DE ACCESO	13
6. OBLIGACIONES DE LAS PARTES	14
7. OBLIGACIONES MUTUAS	17
8. INDEMNIZACION Y RESPONSABILIDADES.....	17
9. VIGENCIA Y CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO	19
10. COMUNICACIONES Y NOTIFICACIONES	23
11. CONTROVERSIAS Y RECLAMOS.....	24
12. CESION.....	25
13. INVALIDEZ	25
14. AUSENCIA DE RENUNCIA	26
15. PAGOS , INTERESES, IGV Y GASTOS.....	26
16. LEY APLICABLE Y REGLAS PARA LAS DISPUTAS SOBRE ACCESO	28
17. CONFIDENCIALIDAD	28
18. DISPOSICIONES VARIAS	29
ANEXO 1	31
ESPECIFICACIONES DEL CONTRATO.....	31
ANEXO 2.....	33
RUTAS	33
ANEXO 3.....	34
CONTRATOS COLATERALES.....	34
ANEXO 4	35
REGLAS DE LA RUTA Y REGLAS DEL PLAN	35
ANEXO 5.....	36
LOS SERVICIOS Y EL EQUIPO ESPECIFICADO.....	36
ANEXO 6.....	41
REGLAS DE SEGURIDAD Y NORMAS TECNICAS.....	41
ANEXO 7	42
CARGOS	42
APENDICE 7.....	43
CARGOS POR EL USO DE LA RED FERROVIARIA.....	43
ANEXO 8.....	45
REGIMEN DE CUMPLIMIENTO	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO 9.....	46
CONTRATOS DE OPERACIONES DE ENAFER.....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO 10.....	47
CONDICIONES DE ACCESO.....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO 11	73
MATERIAL RODANTE	73

Conste por el presente el Contrato celebrado el de octubre del 2006 entre:

- (1) **FERROCARRIL TRANSANDINO S.A.** (con No. de RUC 20432747833) y domicilio legal en Alcanfores 775, Miraflores, Lima, Perú (en adelante el "Concesionario"); y
- (2) **PERURAIL S.A.** (con No. de RUC 20431871808) y domicilio legal en Alcanfores 775, Miraflores, San Isidro, Lima, Perú (en adelante "PeruRail").

CONSIDERANDO:

- (A) Que al Concesionario se le ha entregado la posesión de las Redes Ferroviarias del Sur y del Sur Oriente de conformidad con un Contrato de Concesión de fecha 21 de setiembre de 1999.
- (B) Que el Concesionario otorgó a PeruRail Permiso para acceder a utilizar ciertas vías comprendidas en las Redes Ferroviarias del Sur y del Sur Oriente bajo los términos y condiciones de este Contrato.
- (C) Que las partes han acordado modificar el contrato de acceso a utilizar la vía férrea que mantenían a los términos y condiciones indicadas en dicha Resolución.

POR EL PRESENTE SE ACUERDA LO SIGUIENTE:

1. INTERPRETACION

1.1 Definiciones:

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

"Términos de Acceso" significa las condiciones establecidas en el Anexo 10 del presente según pudiera ser modificado de tiempo en tiempo e inclusive anulado por decisión unilateral de EL CONCESIONARIO con arreglo a los procedimientos para modificarlo que se establecen en el mismo;

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

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

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

"Movimientos Auxiliares" significa los Movimientos de Trenes que no forman parte expresa de cualesquier Servicios pero que son necesarios o razonablemente requeridos para dar plena vigencia a los Movimientos de Trenes que no forman parte

expresa de cualesquier Servicios, e incluirán los Movimientos de Trenes que se utilicen para probar las características físicas u operativas o la capacidad de cualquier activo ferroviario;

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

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

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

“Día Útil” significa un día (que no sea sábado o domingo o cualquier otro día no laborable en el Perú) en que los bancos están abiertos para la atención al público en Lima, Perú;

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

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

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

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

“Fecha de Cierre” significa el 21 de setiembre de 1999;

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

“Fecha de Inicio” significa la fecha en que inicia la vigencia del presente contrato que es el 20 de octubre del 2006.;

“Información Confidencial” significa cualquier información de carácter confidencial divulgada, por escrito, verbalmente o por cualquier otro medio, directa o indirectamente

por una de las Partes contratantes a la otra ya sea antes o después de la fecha de este Contrato y con respecto al mismo o a la relación creada por éste;

“Contrato de Concesión” significa el contrato de fecha 21 de setiembre de 1999 suscrito entre el MTC y el Concesionario en virtud del cual el Concesionario ha adquirido la administración y explotación de la infraestructura vial de la Red Ferroviaria del Sur y del Sur Oriente (incluyendo todas las vías, señalización, estaciones, talleres y material rodante);

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

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

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

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

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

“Condición Ambiental” significa:

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

los cuales (en cualquier caso) en la opinión razonable del Concesionario, podrían hacer que el Concesionario incurra en alguna responsabilidad material o esté sujeto a cualquier directiva, requerimiento, instrucción o norma de cualquier Autoridad del Gobierno pertinente;

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

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

“Causal de Fuerza Mayor” significa cualquier caso fortuito, insurrección, incendio, inundación condiciones climáticas extremas, actos de terrorismo, conmoción civil, manifestación, explosión, daños a, o destrucción o pérdida de propiedad física, epidemia, actos de una Autoridad del Gobierno, cualquier huelga o disputa laboral que cause el cese, demora o interrupción del trabajo o cualquier otro evento o suceso, esté o no mencionado arriba y sea o no similar a los antedichos, en la medida en que dicho evento o suceso esté fuera del control del Concesionario o de Peru Rail, afectando

directa o indirectamente la capacidad de ambas partes de realizar sus obligaciones bajo este Contrato;

“Fecha de Vencimiento” significa la fecha que se indica en el párrafo 4, del Anexo 1;

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

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

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

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

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

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

“Red Ferroviaria” significa toda o cualquier parte de la línea férrea que constituye las Redes Ferroviarias del Sur y del Sur Oriente cuya administración y explotación ha sido adquirida por el Concesionario en virtud del Contrato de Concesión (incluyendo, sin limitarse a ello, todas las vías, líneas o rieles, desvíos o ramales que se hayan rehabilitado para los efectos de la línea férrea, todas las estaciones, señalización,

talleres, depósitos y otras obras construidas para los efectos de o en relación con la línea férrea y cualquier ferrocarril que esté siendo construido por o para el Concesionario);

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

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

“OSITRAN” significa la entidad del gobierno peruano exclusivamente facultada para supervisar la explotación e inversión en infraestructura para uso público (creada por la Ley No. 26971);

“Trayectorias” significa las Trayectorias con sus horarios en la Red Ferroviaria del Sur y Sur Oriente con sus horarios las cuales PeruRail puede usar y se indican en la Tabla A del Anexo 5.

“Partes” significa el Concesionario y PeruRail una “Parte” se interpretará del mismo modo.

“Casa Matriz” significa una compañía que efectivamente controla a otra compañía, o que posee más del 50% de las acciones con derecho a voto de otra compañía, o cuya representación, directa o indirecta, en el directorio u órgano equivalente es superior al 50%;

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

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

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

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

“Procedimientos de Seguridad” significan 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.

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

Ferroviaria o cualquier otra instalación e infraestructura ferroviaria en el Perú en la cual PeruRail 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. efectuadas de tiempo en tiempo;

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

“Características del Servicio” con relación a cualquier Servicio, significa las características de ese Servicio especificadas en la Parte I del Anexo 5 o, a falta de dicha especificación, las características de dicho Servicio especificadas en la ampliación requerida por PeruRail y aceptadas por el Concesionario;

“Red Ferroviaria del Sur” significa la siguientes secciones del ferrocarril:

- (a) Matarani – Arequipa (incluyendo el ramal Mollendo – Empalme) desde el km. 0.0 (Matarani) hasta el km 147 (Arequipa) (incluyendo 18.0 km de la línea Mollendo – Empalme);
- (b) Arequipa – Juliaca, desde el km 0.0 (Arequipa) hasta el km 304.0 (Juliaca);
- (c) Juliaca – Puno, desde el km 304.0 (Juliaca) hasta el km 351.0 (Puno); y
- (d) Juliaca – Cusco, desde el km. 0.0 (Juliaca) hasta el km. 338.0 (Cusco);

“Red Ferroviaria del Sur Oriente” significa el tramo ferroviario de Cusco a Hidroeléctrica desde el km. 0.0 (Cusco) hasta el km. 121.0 (hidroeléctrica), incluyendo 13.0 km. de la línea Pachar – Urubamba;

“Equipo Especificado” significa, con respecto a cada parte de la Red Ferroviaria, los vehículos ferroviarios a ser utilizados para proporcionar los Servicios en esa parte de la Red Ferroviaria, según se especifica en el Anexo 11;

“Estacionamiento” significa el parqueo o estacionamiento del Equipo Especificado (u otros vehículos ferroviarios que PeruRail 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;

“Subsidiaria” significa una compañía:

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

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

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

“Reglamento del Departamento de Tráfico” significa el Código General de Normas Operacionales elaborado por EL CONCESIONARIO que se encuentra en vigencia desde el 15 de febrero del 2006 y comprende las normas que se dictan para regir las operaciones de los diferentes operadores en la Red Ferroviaria del Sur y Sur Oriente y que deben ser cumplidas por todos los trabajadores cualquiera sean sus funciones y el Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por el D.S. 032-2005-MTC, según pudieran ser modificados de tiempo en tiempo;

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

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

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

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

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

“Fecha de 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.

“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 REMA, REA FT y el presente contrato; o aquél que desarrolle Servicios de Transporte Ferroviario y/o tenga acceso a Infraestructura Esencial dentro del marco y procedimiento establecido en el presente contrato.

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

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

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

1.2 Interpretación

En el presente Contrato:

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

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

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

1.5 “Cláusulas, Anexos, Párrafos y Condiciones”. Salvo disposición en contrario, las referencias a las Cláusulas y a los Anexos constituyen referencias a las cláusulas y anexos de este Contrato y las referencias a las sub-cláusulas o párrafos, constituyen, salvo pacto en contrario, referencias a las sub-cláusulas de la Cláusula o párrafo del Anexo en el cual la referencia aparece. Las referencias a cualquier Condición se considerarán como una referencia a la Condición de Acceso pertinente.

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

2. CONDICIONES SUSPENSIVAS

PeruRail no tendrá derecho a continuar con el Acceso a la utilización de la Vía Ferrea, de conformidad con lo estipulado en la Cláusula 3, a menos que las siguientes condiciones suspensivas hayan sido íntegramente cumplidas o se haya renunciado a las mismas:

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

3. OBJETO DEL CONTRATO

- (a) Las partes convienen en señalar que constituye objeto del presente contrato el uso de la Facilidad Esencial constituido por, la vía férrea de la Red Ferroviaria del Sur y Sur Oriente cuya utilización resulta indispensable para la prestación del servicio esencial constituido por el uso de vía férrea. La relación entre el servicio esencial y la facilidad esencial cuyo acceso es objeto del contrato, radica en la necesidad de usar la vía férrea para desarrollar el servicio de transporte ferroviario.
- (b) Es así que mediante el presente contrato se adecua el contrato del acceso a la vía férrea celebrado anteriormente con Peru Rail, por el cual PERURAIL continuará teniendo acceso a utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria con arreglo a lo estipulado en este Contrato, para los Espacios de los Trenes y las Características del Servicio especificados aquí, sujeto a:

- (i) la suscripción y otorgamiento de todos los Contratos Colaterales por las respectivas partes de los mismos, siendo éstos incondicionales en todo aspecto (excepto si cumplimiento de cualquier condición relativa a este Contrato se torna incondicional);
 - (ii) la recepción previa por parte del Concesionario de un certificado de seguros y compromiso de un corredor de seguros en forma satisfactoria para el Concesionario en e que conste que PeruRail ha contratado todos los seguros a que se refiere la Cláusula 8.4; y
 - (iii) la recepción previa por el Concesionario de una garantía corporativa a satisfacción de EL CONCESIONARIO o una carta fianza cuyos términos se indican en el REA FT artículo 5.2.;
- (c) Las referencias contenidas en este Contrato al Acceso para utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria significarán el Permiso:
- (i) para utilizar la vía férrea de la Red Ferroviaria para prestar los Servicios utilizando el Equipo Especificado;
 - (ii) para efectuar Movimientos Auxiliares;
 - (iii) para Estacionar, lo cual, para despejar cualquier duda, será tratado como el uso de un Espacio de Tren;
 - (iv) en la medida en que sea razonablemente necesario para dar plena vigencia a los permisos en las Cláusulas (i) hasta (iii) precedentes y sujeto a la Cláusula 2(b):
 - (A) para que PeruRail pueda ingresar a la Red Ferroviaria, con o sin vehículos; y
 - (B) para que PeruRail pueda traer cosas que no sean Equipo Especificado pero que incluyan vehículos en la Red Ferroviaria y mantenerlos allí;

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

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

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

- (d) Permiso bajo la Cláusula 3(c)(iv)

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

- (a) PeruRail deberá primero obtener el consentimiento del Concesionario;
 - (b) PeruRail deberá retirar de inmediato cualquier vehículo o otra cosa que haya sido llevada a cualquier parte de la Red Ferroviaria bajo las ordenes del Concesionario; y
 - (c) durante el ejercicio de cualesquier derechos conferidos por la Cláusula 3(c)(iv) PeruRail deberá cumplir con las restricciones o instrucciones que el Concesionario especifique.
- (e) Las partes dejan expresa constancia en reconocer que Peru Rail requiere el acceso a la Facilidad Esencial a que se refiere el presente contrato de una manera permanente, no siendo factible establecer fechas ni horarios específicos; debiendo considerarse permitido el acceso a las áreas de infraestructura esencial descritas en el Anexo 1 adjunto, las 24 horas del día de los 365 días del año. El operador podrá hacer uso de esta facultad cuando no entre en conflicto con el horario preestablecido de cualquier operador ferroviario y cuente con la autorización de EL CONCESIONARIO.

4. SEGURIDAD

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

5. INCORPORACION DE LOS TÉRMINOS DE ACCESO

- (a) Los Términos de Acceso se incorporan al presente Contrato y forman parte integral del mismo.
- (b) Salvo disposición en contrario por cualquier Autoridad del Gobierno, el Concesionario se asegurará que todos los operadores de trenes que tengan Permiso para utilizar cualquier vía comprendida en la Red Ferroviaria cumplan con los Términos de Acceso.
- (c) Cada una de las Partes acuerda que para los efectos de los Términos de Acceso, no existe actualmente ninguna Estrategia de Ingeniería aplicable al presente Contrato y, por consiguiente, mientras esté pendiente un acuerdo sobre una Estrategia de Ingeniería apropiada, cualesquier enmiendas a las Reglas de la Ruta o Reglas del Plan propuestas por el Concesionario se

considerará que se encuentran dentro de y que son consistentes con la Estrategia de Ingeniería.

- (d) PeruRail deberá cumplir con las Normas de Operación y Seguridad de EL CONCESIONARIO adicionalmente a los términos de acceso y encontrándose entre ellas el Código General de normas Operacionales, Circulares de Instrucciones Especiales, Manual de Seguridad, Plan de Emergencia, Reglamento de Seguridad, las disposiciones establecidas por el Departamento de Transporte, Departamento de Mecánica y departamento de vía.

6. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

6.1 Equipo Especificado

- (a) PeruRail se asegurará que cualquier Equipo Especificado que se utilice en la operación de un Servicio en la Red Ferroviaria:
 - (i) sea de un tipo y composición que permita la prestación de dicho Servicio de conformidad con sus Características de Servicio Planeadas;
 - (ii) no dañe a la Red Ferroviaria (exceptuando el desgaste normal por el uso) o a cualquier empleado, activo o bien del Concesionario; y
 - (iii) cumpla con las reglas de seguridad y normas técnicas que se indican en el Anexo 6.
- (b) PeruRail deberá garantizar que todo el Equipo Especificado sea adecuadamente mantenido y operado bajo una norma que permita la prestación de los Servicios de conformidad con el Horario de Trabajo.
- (c) PeruRail deberá garantizar que personal idóneo y debidamente calificado y con experiencia en el rubro sea contratado para la prestación de los Servicios y adjunta como Anexo 09. La relación del personal que asumirá la gestión de operación del servicio de transporte ferroviario de carga y pasajeros. EL CONCESIONARIO podrá efectuar la evaluación del personal de Peru Rail, en cualquier momento posterior a la suscripción del presente documento con el fin de verificar la idoneidad y calificación del personal de Peru Rail.
- (d) PeruRail deberá garantizar que el Equipo Especificado no permanezca en la Red Ferroviaria una vez que los Servicios hayan sido prestados de una forma contraria a lo estipulado en este Contrato.

6.2 Cargos

- (a) PeruRail deberá cumplir con sus obligaciones relativas a los Cargos según se indica en el Anexo 7 de este Contrato.
- (b) EL CONCEIONARIO garantiza la adecuación del cargo de acceso y/o de las condiciones económicas estipuladas en este documento, en caso se establecieran condiciones más favorables en contratos de acceso suscritos con otros operadores, con posterioridad a la entrada en vigencia del presente contrato siempre y cuando se cumplan los supuestos establecidos en el contrato de concesión.

6.3 Movimiento de Trenes dentro y fuera de la Red Ferroviaria

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

6.4 Entrega de Información

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

6.5 Estacionamiento

- (a) PeruRail deberá especificar en la solicitud aplicable cualesquier requerimientos de Estacionamiento para permitir que el Movimiento de Trenes previsto en

cualquier Espacio específico de Trenes se realice sin obstruir la Red Ferroviaria.

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

6.6 Telecomunicaciones y señalización

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

6.7 Plan de Emergencia

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

6.8 Subasta de Horarios

El Permiso para el uso de la Red Ferroviaria estará sujeto a la obligación del Concesionario, bajo el Contrato de Concesión, de realizar una subasta, en el caso que dos o más operadores deseen utilizar el mismo segmento del Ferrocarril si los Servicios de cada uno de ellos limita, restringe o previene al otro durante el tiempo en que se desea realizar ambos Servicios. PeruRail aceptará la subasta de dicho Servicio de conformidad con el procedimiento establecido en el REA FT cláusula 10°. párrafo 5 del Apéndice 7 del Anexo 7.

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

6.10 Fuerza Mayor

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

6.11 Servicios Complementarios

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

6.12. Modificaciones a la infraestructura

- (a) Peru Rail no podrá llevar a cabo reparación, ni modificación alguna a la facilidad esencial sobre la que versa el presente contrato.
- (b) EL CONCESIONARIO podrá llevar a cabo la modificación de la facilidad esencial sobre la que versa el presente contrato siempre y cuando cumpla con las normas contenidas en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y el contrato de concesión respecto. **EL CONCESIONARIO** se obliga a informar a **EL OPERADOR** y a OSITRAN, sobre los cambios que vaya a introducir en su infraestructura, que impidan el acceso a la Facilidad Esencial objeto de contratación, tan pronto como se adopte la decisión de introducirlos y con al menos cinco (05) días naturales de anticipación al inicio de dichas modificaciones. En dicha comunicación se deberá informar el plazo en el que se ejecutarán las obras correspondientes. En caso que la modificación se deba llevar de manera urgente, esta podrá ser llevada a cabo sin la información previa debiendo regularizar dicha información dentro de las 72 horas de ejecutada la labor. Las partes son conocedoras de estas limitaciones por lo cual no se generarán daños, ni perjuicios en PeruRail en caso que EL CONCESIONARIO deba impedir el uso de la vía férrea por modificaciones que este último deba realizar en la vía férrea.

7. OBLIGACIONES MUTUAS

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

8. INDEMNIZACION Y RESPONSABILIDADES

8.1 Indemnizaciones

- (a) Peru Rail deberá indemnizar al Concesionario y mantenerlo indemnizado (antes de impuestos) contra daños, pérdidas (incluyendo lucro cesante), reclamos, acciones, demandas, costos, daños y perjuicios, ordenes y gastos efectivos (incluyendo los costos en que incurra relacionados con la investigación o defensa de cualquier reclamo, proceso, demanda u orden y cualesquier gastos en que incurra en prevenir, evitar o mitigar la pérdida,

responsabilidad o daño) en que el Concesionario incurra o sufra (ya sea directa o indirectamente):

- (i) como resultado del incumplimiento de PeruRail con sus obligaciones bajo este Contrato;
- (ii) como resultado de cualquier Daño Ambiental derivado directa o indirectamente de las acciones u omisiones de PeruRail o de las medidas adecuadamente tomadas por el Concesionario para prevenir, mitigar o remediar una Condición Ambiental con arreglo a los Términos de Acceso, incluyendo la supervisión de trabajos a ser llevados a cabo por PeruRail; o
- (ii) derivados directa o indirectamente de cualquier acto u omisión de PeruRail,

excepto la medida en que dicho daño, pérdidas, reclamos, procesos, demandas, responsabilidades, costos, daños, ordenes y gastos efectivos resulten directamente de la negligencia del Concesionario o del incumplimiento de sus obligaciones bajo este Contrato.

- (b) **Peru Rail** deberá indemnizar a **EL CONCESIONARIO** como resultado del incumplimiento de cualquiera de las obligaciones estipuladas en el presente contrato, o como consecuencia de los daños que se le hubiesen ocasionado, derivados, directa o indirectamente, de cualquier acto u omisión por parte de **Peru Rail**. **EL CONCESIONARIO** remitirá a **Peru Rail** el monto de los daños y perjuicios causados, los que deberán ser cancelados por **Peru Rail** dentro de los 05 días siguientes a ser recibidos. En el supuesto que incumpla cancelar dichos gastos en el tiempo establecido, cualquier monto de dinero entregado por **Peru Rail** a **EL CONCESIONARIO** será reputado para pagar los daños y perjuicios sufridos por **EL CONCESIONARIO**.

8.2 Responsabilidad por Trenes Demorados

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

8.3 Exclusión de Reclamos por Pérdidas Consecuentes

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

8.4 Seguros

- (a) PeruRail ha acreditado satisfactoriamente ante el Concesionario que mantiene una cobertura de seguro contra todo riesgo para todos los riesgos asegurables de pérdida física de o daños al Material Rodante que va a utilizar.

- (b) Las partes dejan constancia que, a la fecha de suscripción del presente documento, Peru Rail acredita satisfactoriamente ante **EL CONCESIONARIO**, que mantiene una cobertura de seguro contra todo tipo de riesgo de destrucción de la Facilidad Esencial, incluyendo la propiedad de **EL CONCESIONARIO** o de terceros, contratada con una compañía de seguros de primera categoría. Dicha cobertura incluye pero no se limita, a los supuestos de destrucción a causa de desastres naturales, terrorismo o sabotaje, por un monto de hasta US\$ 12'000,000.00 (Doce Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica)
- (c) Peru Rail acredita satisfactoriamente ante **EL CONCESIONARIO**, que mantiene una cobertura de responsabilidad civil contra terceros con respecto a responsabilidad legal por el fallecimiento, lesiones corporales o enfermedades de cualquier persona y/o la pérdida accidental de, o daños a la propiedad causados por, o directa o indirectamente derivados de, o en conexión con el servicio esencial prestado, así como los demás riesgos de responsabilidad civil contra terceros que pudieran ser requeridos por la legislación aplicable, con relación a cualquier tipo de siniestro, entre los que destacan los daños derivados de la polución y contaminación ambiental, entre otros. Dicha póliza tiene una cobertura de 5'780,000.00 (Cinco Millones Setecientos Ochenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) Dicha cobertura responde a sentencias otorgadas bajo cualquier jurisdicción
- (c) PeruRail deberá asegurarse que se cumplan todos los requerimientos legales relativos a los seguros para el Material Rodante que pudieran ser impuestos de tiempo en tiempo por las Leyes Aplicables, (incluyendo, sin limitarse a ello, el seguro requerido para los empleados).
- (d) **Peru Rail** se compromete a mantener vigente en todo momento las pólizas antes referidas, las cuales deberán contener estipulaciones que aseguren que el pago de las indemnizaciones a favor de los eventuales afectados no se vea perjudicado en ningún momento y bajo ninguna circunstancia, aún en los casos en que existiese discrepancias entre Peru Rail y **EL CONCESIONARIO**, respecto del siniestro ocurrido.

8.5. Las partes declaran que Peru Rail ha otorgado y entregado a EL CONCESIONARIO en virtud al artículo 15. (J) del REA FT una Carta Corporativa de garantía con las características indicadas en el Artículo 5.2 literal b. del REA FT.

9. VIGENCIA Y CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO

9.1 Vigencia

Con sujeción a las Cláusulas 2, 3 y 6.8, el Permiso de uso se considerará adecuado a las modificaciones del REA FT desde el 20 de octubre del 2006, tendrá una duración indeterminada, la misma que no podrá ser mayor a la vigencia del Contrato de Concesión, teniendo por ello una vigencia indefinida a partir de la fecha de su suscripción por ambas partes y continuará vigente hasta lo que ocurra primero entre:

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

9.2 Causales de Incumplimiento

(a) Causales de Incumplimiento

Las siguientes constituirán Causales de Incumplimiento de PeruRail:

- (i) que PeruRail deje de estar autorizada por cualquier Autoridad del Gobierno a ser el operador de los trenes para la prestación de cualquiera de los Servicios o si cualquier consentimiento, autorización, licencia, permiso, certificado o aprobación de o registro con o declaración a cualquier Autoridad del Gobierno en conexión con este Contrato es modificada, retenida, revocada, suspendida, cancelada, retirada, terminada o no renovada, o cesara de tener plena fuerza y vigencia de cualquier otra forma y, en la opinión del Concesionario, ello tiene un efecto material adverso;
- (ii) que ocurra una Causal de Insolvencia con respecto a PeruRail;
- (iii) que PeruRail no cumpla cualquier Ley Aplicable en su ejecución del presente Contrato ya sea en el ejercicio del Derecho de acceso a la Infraestructura esencial y/o en la prestación del servicio de transporte;
- (iv) que se produzca cualquier incumplimiento por parte de PeruRail de las Obligaciones y procedimientos de Seguridad o cualquier incumplimiento material por parte de PeruRail de cualquiera de los Contratos Colaterales que, por sí solo o conjuntamente con cualquier otro incumplimiento de PeruRail, el Concesionario considera que constituye una amenaza a la operación segura de cualquier parte de la Red Ferroviaria. Para despejar cualquier duda, la operación segura de la Red Ferroviaria se verá seriamente comprometida en el caso que el material rodante utilizado por PeruRail en la Red Ferroviaria no cumpla:
 - (A) con las Normas Técnicas y de Seguridad que se indican en el Anexo 6 (en el caso de todo el material rodante); y
- (v) que cualesquier Cargos u otros montos adeudados por PeruRail al Concesionario de conformidad con este Contrato permanezcan impagos durante más de 14 Días Útiles luego de su fecha de vencimiento, sin que sea necesaria la intimación en mora prevista en el artículo 1333° del Código Civil
- (vi) que cualquier incumplimiento de este Contrato o cualquier incumplimiento material de cualquiera de los Contratos Colaterales por parte de PeruRail, que por sí solo o conjuntamente con otro incumplimiento por parte de PeruRail, resulte, o probablemente resultará, en la opinión del Concesionario, en una pérdida financiera para el Concesionario;
- (vii) que cualquier incumplimiento de este Contrato o cualquier incumplimiento material de cualquiera de los Contratos Colaterales por parte de PeruRail, que por sí solo o conjuntamente con otro incumplimiento por parte de PeruRail, resulte, o probablemente

resultará, en la opinión del Concesionario, en una interrupción de los Servicios y/o las operaciones de trenes de otro operador de trenes;

- (viii) Que Peru Rail 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 sea debidamente justificado. En éste último caso, se otorgará una ampliación de 30 días adicionales, después de lo cual si aún no se ha hecho uso de la facilidad esencial, el acceso otorgado será revocado de pleno derecho.
- (ix) que las obligaciones de PeruRail Bajo este Contrato se tornen total o parcialmente inválidas e inejecutables y, en el caso de invalidez parcial o sólo inejecutabilidad, las mismas, en la opinión del Concesionario, tienen un efecto material adverso;
- (x) que PeruRail suspenda o cese, o amenace con suspender o cesar, todo o parte sustancial de su negocio;
- (xi) que cualesquier seguros que deban ser tomados y mantenidos bajo este Contrato por PeruRail no sean tomados o mantenidos por cualquier motivo, o que dichos seguros se cancelen, revoquen, caduquen o no se renueven, y que cualquiera de las circunstancias antedichas continúe sin ser remediada durante 7 Días Útiles después que la notificación de dicha causal de incumplimiento haya sido cursada a PeruRail por el Concesionario.
- (xii) Que Peru Rail no cumpla con mantener vigente y/o renovar la garantía a que se refiere la cláusula siguiente, dentro de los plazos previstos.
- (xiii) Que Peru Rail incurra en alguno de los supuestos establecidos en la cláusula tercera.
- (xiv) Que Peru Rail haga uso indebido de información confidencial obtenida como consecuencia del contrato de acceso, que ocasione o constituya un potencial perjuicio para **EL CONCESIONARIO**

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

(b) Causales de Incumplimiento del Concesionario

Las siguientes constituirán Causales de Incumplimiento del Concesionario:

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

El Concesionario deberá notificar a PeruRail inmediatamente después de haberse enterado de la ocurrencia de una Causal de Incumplimiento o de

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

9.3 Terminación

(a) Derecho de Terminación del Concesionario

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

(b) Derecho de Terminación de PeruRail

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

(c) Contenido de la Notificación de Terminación

Una Notificación de Terminación deberá especificar:

- (i) la naturaleza de la Causal de Incumplimiento pertinente y la justificación para el envío de la Notificación de Terminación de conformidad con la Cláusula 9.3(a) o la Cláusula 9.3(b);
- (ii) una fecha y hora (que no deberá preceder la fecha de la Notificación de Terminación y que deberá ser razonable dadas las circunstancias) en que será efectiva la terminación;
- (iii) cuando la Causal de Incumplimiento pertinente sea susceptible de ser corregida:
 - (A) las medidas razonablemente requeridas para corregir la Causal de Incumplimiento; y
 - (B) un período de gracia razonable antes de la fecha efectiva de la terminación durante el cual podrán tomarse tales medidas (cuando la Causal de Incumplimiento que se ha producido se debe incumplimiento por parte de PeruRail con el pago de los Cargos, 5 Días Útiles de gracia será un período de gracia razonable).

(d) Efecto de la Notificación de Terminación

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

- (i) el envío de dicha Notificación de Terminación no afectará las obligaciones continuas de las Partes bajo este Contrato hasta la fecha de terminación según se especifica en la Notificación de Terminación o en una fecha posterior que la Parte que Termina pudiera notificar a la otra Parte luego del envío de la Notificación de Terminación pero dicha

fecha posterior deberá ser notificada antes de la fecha de terminación especificada en dicha Notificación de Terminación;

- (ii) la Parte que Termina deberá retirarla mediante notificación cursada a la otra Parte, una vez que esté razonablemente satisfecha durante el período de gracia establecido en la Notificación de Terminación (o cualquier extensión del mismo) que la Causal de Incumplimiento pertinente ha sido remediada;
- (iii) con sujeción a la Cláusula 9.3(d)(ii), este Contrato terminará en la fecha y hora especificadas en la Notificación de Terminación o en la fecha y hora posterior que la Parte que Termina notifique a la otra antes de la fecha y hora en que se especificó que dicha Notificación de Terminación tendría efecto.

9.4 Consecuencias de la Terminación

Inmediatamente antes de, al momento de o luego de la terminación o vencimiento de este Contrato, PeruRail deberá cumplir o disponer que se cumplan todas las directivas impartidas por el Concesionario relativas al posicionamiento y ubicación del Equipo Especificado. En el caso que PeruRail no cumpla o disponga el cumplimiento de tales directivas, el Concesionario tendrá el derecho a retirar de la Red Ferroviaria o a estacionar cualquier Equipo Especificado (y cualesquier otros bienes) que hayan sido dejados en la Red Ferroviaria o a impartir instrucciones a un tercero para que lo haga, y cualesquier costos en que el Concesionario incurra en tomar dichas medidas deberá ser pagado de inmediato por PeruRail al Concesionario. Esta Cláusula 9.5 sobrevivirá la terminación de este Contrato independientemente del motivo de la terminación.

9.5 Exclusión de los Derechos de Terminación del Derecho Común

La suspensión y los derechos de terminación estipulados en esta Cláusula 9 constituirán los únicos derechos de las Partes de suspender este Contrato, ya sea mediante los términos del mismo o por ley, pero serán sin perjuicio de lo estipulado en la Cláusula 11.

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

10. **COMUNICACIONES Y NOTIFICACIONES**

10.1 Método para el Envío de Notificaciones Escritas

- (a) Cualquier notificación enviada bajo o de conformidad con este Contrato deberá, salvo estipulación en contrario aquí contenida, constar por escrito y enviarse a la Parte a quien está dirigida a la dirección para el envío de notificaciones de dicha Parte indicada en el Anexo 1 o a otra dirección que dicha Parte notifique a la otra de tiempo en tiempo de conformidad con esta Cláusula 10.1:

- (i) por correo certificado cuando se envíe de y hacia cualquier lugar dentro del Perú; o
 - (ii) por mano o entregada con acuse de recibo; o
- (b) En el caso que se indique en el Anexo 1 a cualquier persona a quien se le debe enviar copias de las notificaciones, la Parte que envía la notificación de la forma requerida por esta Cláusula 10.1 deberá enviar una copia de la notificación en cuestión a dicha persona a la dirección para el envío de copias que se indica en el Anexo 1, o a cualquier otra persona o dirección que pudiera ser notificada de tiempo en tiempo por la Parte a ser notificada a la Parte que notifica de conformidad con esta Cláusula 10.1. Dicha copia de la notificación deberá ser enviada inmediatamente después de la notificación original (tanto vía fax así como vía courier cuando la notificación deba ser enviada fuera del Perú).
- (c) Cada notificación, demanda, solicitud, declaración u otra comunicación cursada, entregada o efectuado por una Parte a la otra bajo el presente Contrato o en conexión con el mismo, deberá estar en el idioma Inglés o acompañada por una traducción al Inglés.

10.2 Recepción Considerada

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

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

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

11. **CONTROVERSIAS Y RECLAMOS**

- (a) Con sujeción a la Cláusula 16(b), en el caso que surja una controversia derivada del presente Contrato o relacionada con el mismo, o con el incumplimiento, terminación, validez o materia del mismo, o con respecto a cualquier reclamo extracontractual, de equidad o de conformidad con cualquier estatuto o ley doméstico o internacional, las partes acuerdan someter su controversia a negociación, seguida, de ser necesario, por arbitraje, siendo de aplicación lo siguiente:
 - (i) una Parte que reclame que ha surgido una controversia deberá notificar a la otra Parte informándole sobre la naturaleza de la misma;

- (ii) una vez recibida la notificación señalada en la Sub-Cláusula (i), las Partes en disputa deberán tratar, dentro de los 14 días siguientes a su recepción, de resolver la disputa mediante negociación directa entre los ejecutivos principales de las Partes (o de la empresa tenedora de una Parte en el caso que sea una subsidiaria de otra compañía);
- (iii) en el caso que la disputa no se resuelva en el plazo de 14 días o un plazo mayor acordado entre las Partes, la disputa será sometida al procedimiento establecido en el Reglamento General para la Solución de Controversias en el ámbito de OSITRAN.;
- (iv) En el supuesto que la materia en discusión entre las partes aún se derive del presente contrato pero que no sea competente OSITRAN, dentro de los 7 días siguientes al término del plazo que se indica en la Sub-Cláusula (iii), las Partes deberán intercambiar listas de hasta tres personas propuestas como árbitro, incluyendo información biográfica adecuada de cada uno de ellos. Cada persona nombrada deberá ser competente para tratar la disputa específica u otro asunto a ser arbitrado. Dentro de un plazo adicional de 7 días, las Partes deberán ponerse de acuerdo sobre el árbitro o, en caso de no llegar a un acuerdo, éste será nombrado por el Centro de Conciliación Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima para Arbitraje de Derecho;
- (v) el arbitraje se llevará a cabo en el idioma inglés de conformidad con el procedimiento del Centro de Conciliación Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima para Arbitraje de Derecho; y
- (vi) el laudo arbitral será obligatorio para las Partes, salvo por errores de ley o procesales.

12. CESION

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

13. INVALIDEZ

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

14. AUSENCIA DE RENUNCIA

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

15. PAGOS , INTERESES, IGV Y GASTOS

15.1 Pagos

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

15.2 Intereses

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

15.3 IGV

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

15.4 Deducción o Retención Legal de Pagos

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

15.5 Gastos

Cada una de las Partes sufragará sus propios gastos (incluyendo gastos legales y otros costos) en que incurra en conexión con la preparación, negociación e implementación

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

16. LEY APLICABLE Y REGLAS PARA LAS DISPUTAS SOBRE ACCESO

- (a) Este Contrato se registrará y será interpretado de conformidad a la legislación del Perú y supletoriamente por la legislación de Inglaterra.

17. CONFIDENCIALIDAD

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

18. PENALIDAD

- (a) En el supuesto que PeruRail incumpla alguna de las disposiciones contenidas en el presente contrato, EL CONCESIONARIO podrá evaluar la infracción e imponer una sanción que irá acorde con la infracción al presente contrato pudiendo ella ir de 0.1UIT hasta 100 UITs.
- (b) Las partes acuerdan la indemnización del daño ulterior. La penalidad a pagar se computarán como parte de los daños y perjuicios si fueran mayores.

19. DISPOSICIONES VARIAS

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

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

Firmado por:)
FERROCARRIL)

TRANSANDINO S.A.)

Firmado por:)
PERURAIL S.A.)

ANEXO 1

ESPECIFICACIONES DEL CONTRATO

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

Ferrocarril Transandino S.A.

Alcanfores 775
Miraflores
Lima
Peru

Tel: (00) (511) 440 5020
Fax: (00) (511) 447 5926

Todas las notificaciones escritas deberán decir:

“URGENTE: A LA ATENCION DEL GERENTE GENERAL”

con copia al:

Director de Servicios Legales
Sea Containers Services Ltd.
Sea Containers House
20 Upper Ground
London SE1 9PF
Inglaterra

Fax: (44) 171 805 5912

- (b) La dirección de PeruRail para el envío de notificaciones es:

Peru Rail S.A.

Alcanfores 775
Miraflores
Lima
Peru

Tel: (00) (511) 440 5025
Fax: (00) (511) 447 5926

Todas las notificaciones escritas deberán decir:

“URGENTE: A LA ATENCION DEL GERENTE GENERAL”

con copia al:

Director de Servicios Legales
Sea Containers Services Ltd.
Sea Containers House
20 Upper Ground
London SE1 9PF
Inglaterra

Fax: (44) 171 805 5912

2. La Tasa de Interés Moratoria será una tasa anual de 2 por ciento encima de US\$LIBOR.
3. Fecha de Inicio de la adecuación: 20 de octubre del 2006

ANEXO 2

RUTAS

1. Cusco .- Machu Picchu
2. Cusco – Juliaca – Puno
3. Juliaca – Arequipa – Matarani
4. Juliaca – Arequipa – Mollendo
5. Pachar - Urubamba

ANEXO 3

CONTRATOS COLATERALES

1. Contrato de Arrendamiento de Material Rodante celebrado el 2 de enero del 2006 entre el Concesionario y PeruRail.
2. Garantía otorgada por UN BANCO O COMPAÑÍA ACEPTABLE a nombre de PeruRail al Concesionario, con respecto a las obligaciones de PeruRail bajo este Contrato (incluyendo las obligaciones de indemnización de PeruRail establecidas en la Cláusula 8).

ANEXO 4

REGLAS DE LA RUTA Y REGLAS DEL PLAN

1. El Concesionario deberá proporcionar a PeruRail copias de las Reglas Aplicables de la Ruta y de las Reglas Aplicables del Plan, con respecto a cualquier parte específica de la Red en la cual PeruRail deberá operar dentro de un plazo razonable después que PeruRail le haya solicitado tales documentos. PeruRail se compromete ante el Concesionario que no solicitará, bajo este Contrato, copias de las Reglas Aplicables de la Ruta o de las Reglas Aplicables del Plan a menos que se relacionen con una parte o partes de la Red Ferroviaria por las cuales es razonablemente probable que PeruRail Oferte para operar los Servicios (tal como se indican en la Tabla A del Anexo 5) de este Contrato.
2. En el caso que el Concesionario proponga cualquier modificación a las Reglas Aplicables de la Ruta o a las Reglas Aplicables del Plan, sólo se le requerirá considerar dicha modificación con PeruRail, en el caso que:
 - (i) afecte a cualquier parte de la Red en un momento en que sea probable que afecte a cualquier Espacio de Trenes por el cual PeruRail ha Ofertado o notifique al Concesionario que probablemente Ofertará bajo este Contrato y que el Concesionario no ha rechazado en ese momento o PeruRail no se ha retirado en ese momento.
 - (ii) que sea con respecto a las otras partes de la Red sobre las cuales PeruRail notifique al Concesionario por escrito que desea ser consultado.

PeruRail se compromete ante el Concesionario que no requerirá, bajo este Contrato, ser consultado con respecto a cualesquier modificaciones a las Reglas Aplicables de la Ruta o a las Reglas Aplicables del Plan, a menos que considere que tales modificaciones razonablemente afectarán la operación o la operación propuesta de cualquier Servicio (tal como se define en el Anexo 5) bajo este Contrato.

ANEXO 5

LOS SERVICIOS Y EL EQUIPO ESPECIFICADO

Parte 1: Los Servicios

1. Derecho a operar

Sujeto al cumplimiento de las Condiciones Suspensivas establecidas en la Cláusula 2, PeruRail podrá Ofertar para operar los Servicios (que se indican en la Tabla A) en la Red Ferroviaria utilizando el Equipo Especificado.

2. Restricciones Generales sobre los Derechos de PeruRail

(a) Cuando el movimiento Planeado de un Servicio exceda de veinticuatro horas, el exceso será considerado como un Servicio Separado. Salvo acuerdo en contrario por el Concesionario y con sujeción a las Reglas Aplicables de la Ruta, cualesquier Movimientos Auxiliares Planeados que PeruRail requiera antes del inicio o una vez terminado el movimiento de un Servicio deberá Planearse para ser llevado a cabo:

- (i) no más de veinticuatro horas antes de la hora Planeada de salida de dicho movimiento de su Origen; y
- (ii) no más de veinticuatro horas después de la hora Planeada de Llegada de dicho movimiento a su Destino.

3. Estaciones y Talleres

Es responsabilidad de PeruRail asegurar que obtenga todos los derechos de acceso y egreso de las estaciones, talleres de mantenimiento e instalaciones de terceros que pudieran requerirse en conexión con la operación de cualquier Oferta de Espacio de Trenes bajo este Contrato. Inmediatamente después de una solicitud del Concesionario, PeruRail deberá acreditar estos derechos según lo requiera el Concesionario.

Parte II: El Equipo Especificado

4. El Equipo Especificado consiste del material rodante que se indica en el Anexo 11, siempre que el Concesionario pueda rechazar la Oferta para utilizar y/u operar el material rodante en cualquier parte de la Red en la cual su operación no está permitida en virtud de cualesquier Reglas Aplicables de la Ruta o Reglas Aplicables del Plan o debido a que la ruta no ha sido saneada.

APENDICE B

Ferrocarril Transandino S.A
Alcanfores 775
Miraflores
Lima

Fecha: []

Estimados señores:

Uso de facultad otorgada en cláusula del Contrato de Acceso a la Vía

En donde el contexto lo admita, los términos y expresiones utilizados en el contrato de acceso a la vía celebrado entre nosotros (el "**Contrato de Acceso a la Vía**") serán de aplicación en la presente carta.

Habiendo cumplido con las condiciones establecidas en la Cláusula 2 del Contrato de Acceso a la Vía, por la presente les hacemos llegar nuestra Oferta por los Servicios de pasajeros y/o flete (incluyendo sus itinerarios, frecuencias y horarios) que se indican en la Tabla A del Anexo 5 del Contrato de Acceso a la Vía, utilizando el Equipo Especificado, con arreglo a los términos y condiciones estipulados en el Contrato de Acceso a la Vía.

Muy atentamente,

.....-
(en nombre de PeruRail S.A.

APENDICE C

PeruRail S.A
Alcanfores 775
Miraflores
Lima

Fecha: []

Estimados señores:

Uso de facultad otorgada en cláusula del Contrato de Acceso a la Vía

En donde el contexto lo admita, los términos y expresiones utilizados en el contrato de acceso a la vía celebrado entre nosotros (el "**Contrato de Acceso a la Vía**") serán de aplicación en la presente carta.

Mediante la presente aceptamos su Oferta por los Servicios de pasajeros y/o fletes (incluyendo sus itinerarios, frecuencias y horarios), que se indican en el la Tabla A del Anexo 5 del Contrato de Acceso a la Vía, utilizando el Equipo Especificado y, por consiguiente, les otorgamos Permiso para utilizar la Red Ferroviaria para dichos Servicios de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Acceso a la Vía.

La vigencia de dicho Permiso para utilizar la Red Ferroviaria será, con sujeción a la Cláusula 6.8 del Contrato de Acceso a la Vía, de 10 años contados a partir de la fecha de la presente. Seis meses antes del vencimiento del plazo de diez años, nos reservamos el derecho a negociar los términos y condiciones de una prórroga del mismo la cual no deberá exceder 10 años.

Muy atentamente,

.....-
(en nombre de Ferrocarril Transandino S.A.

**TABLA A DEL ANEXO 5
SERVICIOS**

RED FERROVIARIA DEL SUR ORIENTE

**TABLA A DEL ANEXO 5
SERVICIOS**

RED FERROVIARIA DEL SUR

Ruta	Horario de Trayectorias Diarias
1. Puno – Cusco – Puno :	Cada hora, en la hora
2. Puno – Arequipa – Puno:	Cada hora, en la media hora.
3. Cusco – Arequipa – Cusco:	Cada hora en la media hora
4. Mollendo/Matarani – Arequipa – Mollendo/Matarani:	Cada hora en la hora.

ANEXO 6

REGLAS DE SEGURIDAD Y NORMAS TECNICAS

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

1. United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II
2. 49CFR229 Locomotive Safety Standards
3. 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards
4. 49CFR215 Freight Car Safety Standards
5. 49CFR221 Rear End Marking Devices for Passenger, Commuter and Freight Cars
6. Cualquier enmienda o reemplazo de las normas precedentes.

Todo el Material Rodante (que no haya sido originalmente transferido al Concesionario por el MTC de conformidad con el Contrato de Concesión) que PeruRail utilice en la Red Ferroviaria deberá cumplir en todos los casos con las normas indicadas líneas arriba

El Concesionario deberá asegurarse que (excepto en el caso que esté exonerado de este requerimiento bajo el Contrato de Concesión) todo el material tractivo comprendido en la Red Ferroviaria cumple con la United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II.

ANEXO 7

CARGOS

Parte 1 – Definiciones

1. “Cargo Fijo de Vía” significa el cargo anual pagadero de conformidad con el párrafo 2.1;

“año pertinente” significa el período de un año que se inicia en la Fecha de Inicio o cualquier aniversario del mismo; y

“Cargo de Saneamiento de Ruta” significa, con respecto a un Espacio de Trenes en particular, el cargo pagadero por el trabajo mencionado en el párrafo 2.2, calculado de conformidad con dicho párrafo.

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

2.1 Cargo Fijo de Vía

Durante cada año pertinente, el Concesionario deberá cobrar y PeruRail deberá pagar (de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 15) un Cargo Fijo de Vía por el año pertinente, por el monto que se indica en el Anexo 7, el cual será pagadero por adelantado en cuotas iguales correspondientes al número de Períodos de Cobranza en cada año pertinente durante el cual el Contrato está vigente.

2.2 Cargo de Saneamiento de Ruta

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

APENDICE 7

CARGOS POR EL USO DE LA RED FERROVIARIA

1. Cargos pagaderos mientras haya sólo un operador con acceso a la Red Ferroviaria

Mientras haya sólo un operador con acceso a la Red Ferroviaria, los Cargos pagaderos por el uso de la misma serán:

- (a) US\$0.55 (cincuenta y cinco centavos de dólar americano) por cada kilómetro recorrido por cada unidad de vagón, autovagón y carro (cargado o no) que utiliza la Red Ferroviaria del Sur; y
- (b) US\$3.77 (tres y 77/100 dólares americanos) por cada kilómetro recorrido por cada unidad de vagón, autovagón y carro (cargado o no) que utiliza la Red Ferroviaria del Sur Oriente; y

Los cargos arriba mencionados no incluyen IGV.

2. Mecanismo de Reajuste Automático

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

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

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

4. Opción para variar los Cargos

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

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

- (a) En el caso que dos o más operadores deseen utilizar el mismo segmento de la Red Ferroviaria o si el Servicio de cualquier de ellos limita, restringe o impide el otro durante el tiempo en que ambos servicios desean ser realizados, el Concesionario deberá, a partir del segundo Año de Concesión, cuando exista cualquiera de tales circunstancias, realizar una subasta para seleccionar al operador al que se le otorgará el horario en cuestión. Dicha subasta será convocada tan pronto como el Concesionario reciba notificación escrita de cualquier operador (que no sea una Compañía Vinculada del Concesionario)

indicando los detalles de las partes interesadas en el mismo horario del mismo segmento del Ferrocarril y/o la misma frecuencia o en cualquier de ellas que limite, restrinja o impida el Servicio realizado por otro operador. Ninguna subasta será requerida cuando la solicitud de un operador se refiera a un horario previamente reajustado de conformidad con el procedimiento que se indica en este párrafo 5.

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

ANEXO 8

ANEXO 9

ANEXO 10

TÉRMINOS DE ACCESO

Introducción

El propósito de la Condición de Acceso es:

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

Esta introducción no forma parte de los Términos de Acceso.

Parte A – Organización de los Términos de Acceso y Definiciones

Nota Explicativa

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

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

CONDICION A1 – GENERALIDADES

1.1 Interpretación General

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

- (a) “Estos Términos de Acceso”

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

- (b) “Partes, Condiciones y párrafos”

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

- (c) “Disposiciones Legales”

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

(d) “Incluye”

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

(e) “Otros documentos etc.”

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

(f) “Plazos”

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

(g) “Encabezamientos”

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

(h) “Idioma”

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

1.2 Definiciones

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

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

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

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

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

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

literales (a) o (b) precedentes tenga efecto en una forma distinta a la que tuvo efecto anteriormente;

“Red Ferroviaria”

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

“Rutas”

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

“Reglas del Plan”

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

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

“Reglas de la Ruta”

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

- (a) la ubicación, número, oportunidad y duración de cualquiera de las posesiones de cualquier vía o sección de vía, que permite la inspección, mantenimiento, renovación y reparación de los mismos o de cualquier otro activo de la vía o cualesquier otros trabajos relacionados con los

mismos, y cualesquier restricciones relativas a esas posesiones;

- (b) cualquier velocidad temporal y otras restricciones sobre la operación de los trenes o de cualquier sección de la vía, que pudieran ser necesarias para realizar cualquier inspección, mantenimiento, renovación o reparación a que se refiere el párrafo (a) precedente; y
- (c) cualquier ruta alternativa de trenes o patrones de parada que se pudiera aplicar durante cualesquier posesiones a que se refiere en el párrafo (a) anterior;

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

“Servicios”

significa, con respecto a un Contrato de Acceso:

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

en cada caso según se estipule en dicho contrato;

“Tripulación de Trenes”

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

“Operador de Trenes”

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

1.3 Referencias a Operador de Trenes

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

1.4 Notificaciones etc.

Cuando en estos Términos de Acceso se estipule el envío de cualquier notificación, consentimiento o aprobación por cualquier persona, dicha notificación, consentimiento o aprobación deberá, salvo especificación en contrario, estar conforme con los

requerimientos de notificación que se indican en el Contrato de Acceso, y los términos “notificar”, “consentimiento” y “aprobar” (y las expresiones relacionadas) serán interpretadas del mismo modo.

1.5 Buena Fe

El Operador de Trenes deberá, en el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones bajo estos Términos de Acceso (inclusive cuando lleve a cabo conversaciones o negociaciones derivadas de la aplicación de estos Términos de Acceso o se ejerza cualquier discreción bajo las mismas) actuar en todo momento de buena fe.

Parte B – Control de la Ejecución

Nota Explicativa

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

DEFINICIONES

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

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

CONDICION B1 – PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DEL DESEMPEÑO

1.1 Sistema de Control de Desempeño

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

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

CONDICION B2 – DIAGNOSTICO DE DEMORAS

2.1 Determinación de las causas de demoras

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

2.2 Información relativa a las causas de las demoras

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

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

2.3 Notificación y acuerdo sobre demoras

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

CONDICION B3 – INVESTIGACION DEL SISTEMA

3.1 Notificaciones de un sistema no satisfactorio

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

3.2 Investigación del sistema

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

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

3.3 Adecuación a los resultados previos

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

CONDICION B4 – REGISTROS, AUDITORIA Y PRUEBAS

4.1 Obligación de mantener la información

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

4.2 Derecho a auditar e inspeccionar

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

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

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

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

4.4 Costos a ser sufragados por la parte sujeta a investigación

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

CONDICION B5 – COLABORACION

5.1 Revisión de la Operación

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

5.2 Implementación de alteraciones

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

5.3 Obligaciones en el Contrato de Acceso

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

PARTE C – MODIFICACION DE LOS TÉRMINOS DE ACCESO

CONDICION C1 – RECIBO Y NOTIFICACION DE CAMBIO PROPUESTO

1.1 Derecho a efectuar un Cambio

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

1.2 Notificación de Cambio

1.2.1 Notificación a las partes

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

1.2.2 Coordinaciones para la implantación de un Cambio

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

1.2.3 Fecha efectiva del Cambio

El Concesionario deberá determinar la fecha efectiva aplicable.

PARTE D – PROTECCION AMBIENTAL

Nota Explicativa

- A. La Parte D se refiere a protección ambiental. Se requiere que los Operadores de Trenes notifique al Concesionario sobre cualesquier materiales que se proponen transportare los cuales, debido a su naturaleza o al volumen a ser transportado, podrían dar lugar a un Daño Ambiental en el caso que escapen, y deberán proporcionar al Concesionario una

copia de cualquier autorización pertinente para el transporte de los mismos (por ejemplo, una licencia o certificado de registro).

- B. El Concesionario y los Operadores de Trenes deberán notificar inmediatamente al otro sobre cualesquier circunstancia que razonablemente podría dar lugar a un Daño Ambiental.
- C. Cuando el Concesionario tome conocimiento de o reciba una directiva de cualquier Autoridad del Gobierno en el sentido que como resultado directo o indirecto de las actividades de un Operador de Trenes, se ha producido un daño ambiental o existe la probabilidad de que éste ocurra y se requiere tomar medidas para prevenir, mitigar o remediar dicho daño, deberá efectuar una evaluación utilizando la mejor información que tenga disponible en ese momento para determinar cuál entre el Concesionario y el Operador de Trenes que utiliza esa parte de la Red Ferroviaria es o son las personas más adecuadas para tomar medidas.
- D. En el caso que un Operador de Trenes no cumpla con tomar cualquier medida que se requiera para prevenir, remediar o mitigar el Daño Ambiental dentro de un plazo razonable o a satisfacción del Concesionario o de algún otro modo en casos de emergencia, existen procedimientos para que el Concesionario tome las medidas necesarias.
- E. El Concesionario tiene el derecho a restringir el acceso a la vía en forma temporal cuando sea necesario hacer frente a un Daño Ambiental.
- F. Esta Nota Explicativa no forma parte de los Términos de Acceso.

DEFINICIONES

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

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

CONDICION D1 – INFORMACION AMBIENTAL REQUERIDA

1.1 Cumplimiento con la licencia del Operador de Trenes

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

1.2 Información sobre los materiales a ser transportados

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

- (a) información sobre cualesquier materiales que se propone transportar en la Red Ferroviaria los cuales, en virtud de su naturaleza o el volumen transportado,

podrían dar lugar a un Daño Ambiental en el caso que éstos sean descargados o emitidos o escapen o migren;

- (b) con respecto a los materiales a que se refiere el sub-párrafo (a) precedente, una copia de cualquier licencia, autorización, consentimiento o certificado de registro requerido para su transporte.

1.3 Información General – Operador de Trenes

Cada Operador de Trenes deberá notificar de inmediato al Concesionario (y cuando dicha notificación sea verbal deberá confirmar la misma de inmediato por escrito) sobre cualesquier circunstancias sobre que han llegado al conocimiento del Operador de Trenes y que razonablemente prevé que podrían dar lugar a un Daño Ambiental como resultado de o afectando las actividades del Operador de Trenes. Cada Operador de Trenes deberá actuar en todo momento con la debida diligencia para informarse sobre cualesquier circunstancias que requerirían dicha notificación.

CONDICION D2 – MEDIDAS CORRECTIVAS

2.1 Evaluación sobre las personas idóneas para tomar las medidas pertinentes

2.1.1 Evaluación por parte del Concesionario

Cuando:

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

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

2.1.2 Criterios Pertinentes

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

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

persona tome tales medidas, independientemente de los asuntos a que se refiere el literal (a) precedente; y

- (c) todas las demás circunstancias relevantes del caso.

2.1.3 Notificación sobre la evaluación del Concesionario

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

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

2.2 **Medidas pertinentes que se requiere tomar**

2.2.1 Obligación

El Operador de Trenes deberá:

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

2.2.2 Ayuda y supervisión del Concesionario

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

2.3 **Derecho del Concesionario de tomar las medidas pertinentes**

En el caso que:

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

- (ii) no es posible bajo las circunstancias que el Operador de Trenes tome cualquier medida pertinente,

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

2.4 Responsabilidad

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

2.5 Acceso a tierras

Cada Operador de Trenes deberá procurar que el Concesionario obtenga acceso a cualesquier tierras en las que se encuentren ubicados la planta, equipos, material rodante o maquinaria del Operador de Trenes según sea necesario para permitir que el Concesionario tome cualquier medida relevante.

2.6 Derecho general de restringir el acceso a la Red Ferroviaria

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

PARTE E – CAMBIO A UN VEHICULO

Nota Explicativa

- A. La Parte E contiene un procedimiento mediante el cual pueden efectuarse cambios a los vehículos ferroviarios, el uso de los cuales está permitido en el contrato de acceso, con respecto a las especificaciones contenidas en el contrato de acceso. El Cambio a un Vehículo incluye cualquier alteración de las características físicas de los vehículos, cualquier incremento en la longitud de los trenes que va más allá de aquella especificada en el contrato de acceso pertinente y cualquier introducción de vehículos distintos en las rutas pertinentes lo cual, en cualquiera de los casos, podría afectar el mantenimiento u operación de la Red Ferroviaria o la operación de trenes en la Red Ferroviaria.
- B. El Operador de Trenes que desee efectuar un Cambio a un Vehículo debe presentar una propuesta al Concesionario, quien deberá consultar con las partes afectadas y dar al Operador de Trenes una respuesta inicial dentro de un plazo de 28 días. El Concesionario tiene derecho a ser reembolsado por todos los costos relacionados con cualquier investigación adicional de la propuesta después del período de 28 días.
- C. Un Operador de Trenes tiene derecho a implementar un Cambio propuesto a un Vehículo excepto en ciertas circunstancias específicas, inclusive si dicho cambio podría resultar en el deterioro del desempeño de la Red Ferroviaria o del incumplimiento de cualquier tren en la Red Ferroviaria de cualquier otro contrato de acceso.
- D. Un Operador de Trenes podría tener que pagarle una compensación al Concesionario por cualesquier pérdidas, costos o gastos en que el Concesionario, cualquier otro Operador de

Trenes o cualquier otro operador de bienes ferroviarios incurra como resultado de un Cambio a un Vehículo.

E. La presente Nota Explicativa no forma parte de los Términos de Acceso.

DEFINICIONES

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

“Cambio a un Vehículo” significa, con respecto a un Operador de Trenes, cualquier cambio al Equipo Especificado, incluyendo lo siguiente:

- (a) alteración de las características físicas;
- (b) cualquier incremento en la longitud de los trenes que va más allá de aquella especificada en el Contrato de Acceso del cual es parte;
- (c) la inclusión en el Equipo Especificado de cualquier vehículo ferroviario que no está incluido,

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

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

1.1 Normas del Grupo

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

1.2 Entrega de Propuesta

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

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

1.3 Evaluación de propuesta

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

- (a) evaluar y discutir la propuesta con ese Operador de Trenes para el período que considere razonable tomando debida cuenta del efecto probable que el Cambio a un Vehículo propuesto tendría ya sea sobre el Concesionario u otros operadores de trenes o ambos; y

- (b) consultar con todos los demás operadores de activos ferroviarios que posiblemente se verían materialmente afectados por el cambio propuesto en la medida en que lo considere razonablemente necesario.

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

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

1.5 Reembolso de costos

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

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

2.1 Obligación de notificar la respuesta

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

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

Cualquier notificación del tipo mencionado en los párrafos (c) o (d) deberá incluir una liquidación del monto de la compensación requerida y los medios por los cuales la

compensación debe ser pagada, incluyendo cualquier garantía u otro medio de garantizar el pago que el proponente podría proporcionar.

2.2 Monto de la Compensación

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

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

Si:

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

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

CONDICION E3 – CAMBIOS IMPUESTOS POR LAS AUTORIDADES DEL GOBIERNO

4.1 Cuando se le requiera a un Operador de Trenes (que no sea a solicitud de o por instigación del Operador de Trenes) que implemente un Cambio a un Vehículo como resultado de un Cambio en la Ley o cualquier Directiva de una Autoridad del Gobierno:

- (a) cada Parte del Acceso deberá, en la medida en que el Cambio de Ley o Directiva pertinente requiera otra cosa, cumplir con las Condiciones E1.2, E1.3 y E1.4 (distinto a la oración final) con respecto a tal Cambio a un Vehículo;}
- (b) el Concesionario deberá hacer los cambios (si los hubiere) en la Red Ferroviaria que considere razonablemente necesarios para que se adecue a dicho Cambio a un Vehículo; y
- (c) cada Parte del Acceso deberá sufragar sus propios costos y pérdidas derivados de la implementación de un Cambio a un Vehículo o las consecuencias del mismo.

PARTE F – INTERRUPCION EN LAS OPERACIONES

Nota Explicativa

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

DEFINICIONES

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

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

cercando en donde sea razonablemente posible estacionarlo;

<u>“interrupción menor”</u>	significa la ocurrencia de un evento o circunstancia que impide o interrumpe la operación de trenes en cualquier parte de la Red Ferroviaria de conformidad con el Horario de Trabajo (incluyendo un Horario de Trabajo modificado establecido de conformidad con la Condición F7.3) y que no es una Casual de Interrupción.
<u>“Centro de Control del Concesionario”</u>	significa, con respecto a una Ruta, la parte de la organización del Concesionario responsable por el manejo de las Causales de Interrupción en esa Ruta;
<u>“Objetivo de la Contingencia”</u>	tiene el significado que se indica en la Condición F3.1.;
<u>“Plan de Contingencia”</u>	significa un plan de acción desarrollado de conformidad con los procedimientos señalados en la Condición F5.
<u>“Punto de Control”</u>	significa la persona o sección dentro de la organización del Operador de Trenes cuya responsabilidad incluye el manejo de Causales de Interrupción;
<u>“el manejo de”</u>	con respecto a una Causal de Interrupción o a una Interrupción Prolongada, incluye el manejo de las consecuencias de la interrupción en cuestión;
<u>“Causal de Interrupción”</u>	tiene el significado que se indica en la Condición F1.
<u>“Interrupción Prolongada”</u>	tiene el significado que se indica en la Condición F7.1;
<u>“Tren Defectuoso”</u>	significa un tren que es materia de un Desperfecto de un Tren;
<u>“cliente de flete”</u>	significa una persona a quien se le suministra o se le suministrará servicios para el transporte de bienes por ferrocarril;
<u>“tren que no es de pasajeros”</u>	significa un tren que no es de pasajeros;
<u>“tren de pasajeros”</u>	significa un tren que presta servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril;
<u>“Plan de Ruta”</u>	significa, con respecto a un Operador de Trenes, cualquier de sus Rutas cubiertas por un Plan de Contingencia;
<u>“bienes dependientes del tiempo”</u>	significa los bienes que se transportan por ferrocarril con respecto a los cuales la hora en que son entregados a su destino es de importancia material:
	(a) ya sea tanto para la persona que los envía como para el consignatario, debido ya sea a su naturaleza perecible, los términos de su contrato de venta, otra disposición o transporte o por cualquier otro motivo; o

(b) debido a seguridad industrial o seguridad; y

“Desperfecto de un Tren”

significa cualquier falla que impida a un tren moverse por sí solo (incluyendo un desperfecto o no cargar adecuadamente tren) que afecta en forma adversa ya sea la operación de otros trenes en la Red Ferroviaria u otros trabajos realizados o a ser realizados por o en nombre el Concesionario durante una posesión a la cual el Concesionario tiene derecho de conformidad con estos Términos de Acceso o cualquier Contrato de Acceso.

CONDICION F1 – CAUSALES DE INTERRUPCION Y ESTABLECIMIENTO DE COMUNICACIONES

1.1 Definiciones

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

1.2 Notificación por parte de los Operadores de Trenes

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

1.3 Notificación por parte del Concesionario

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

1.4 Notificación de Causales de Interrupción esperadas

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

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

Cada notificación entregada de conformidad con las Condiciones F.12, F1.3 y F1.4 deberá incluir, tan pronto como sea razonablemente posible, una especificación sobre la naturaleza y alcance de la Causal de Interrupción en cuestión y la duración probable de la misma, con tanto detalle como sea razonablemente requerido para que la persona que reciba la misma pueda informar a su personal, pasajeros y otros asociados sobre la interrupción en cuestión y minimizar la inconveniencia e interrupción que posiblemente serían causadas.

1.6 Designación de los Centros de Control de Concesionario

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

1.7 Puntos de Control del Operador de Trenes

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

1.8 Conflicto con las Normas del Grupo

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

1.9 Relación con los regímenes de desempeño

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

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

2.1 Determinación por parte del Concesionario

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

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

CONDICION F3 – OBJETIVO DE LA CONTINGENCIA

3.1 Definición

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

3.2 Consideraciones pertinentes

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

- (a) la maximización del número de pasajeros transportados por vehículos ferroviarios disponibles (siempre y cuando, en la medida en que sea razonablemente posible, se deberá mantener un equilibrio entre el nivel hacinamiento de los vehículos de

ferrocarril y el tiempo y la distancia involucrados en el servicio de pasajeros pertinente);

- (b) la minimización del tiempo de recorridos;
- (c) la completación del recorrido total;
- (d) la necesidad de mantener a los pasajeros movilizándose hacia sus destinos utilizando los medios que sean adecuados (incluyendo el uso de buses y el desvío de pasajeros en rutas alternas);
- (e) la necesidad de mantener a los bienes dependientes del tiempo movilizadas hacia su destino utilizando los medios que sean adecuados (incluyendo el desvío y, de ser el caso, el cambio en la modalidad de transporte); y
- (f) seguridad industrial y seguridad.

CONDICION F5 – DESARROLLO Y ESTABLECIMIENTO DE PLANES DE CONTINGENCIA

5.1 Desarrollo y establecimiento

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

5.2 Conformidad con el Objetivo de la Contingencia

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

5.3 Información

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

5.4 Copias

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

CONDICION F6 – APLICACIÓN DE PLANES DE CONTINGENCIA etc.

6.1 Implementación

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

6.2 Conocimiento de la Tripulación del Tren

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

6.3 Adecuación del plan

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

6.4 Objetivo de la Contingencia

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

CONDICION F7 – INTERRUPCION PROLONGADA – PROCEDIMIENTO PARA HORARIOS DE EMERGENCIA

7.1 Definición

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

7.2 Modificación acordada del Horario de Trabajo

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

7.3 Establecimiento de un Horario de Trabajo modificado por el Concesionario

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

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

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

CONDICION F8 – DESPEJE DE BLOQUEOS DE VÍA

8.1 Desperfecto de un Tren del Operador de Trenes

8.1.1 Notificación del Desperfecto de un Tren

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

8.1.2 Obligación del Concesionario de consultar con los operadores

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

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

8.1.3 Retiro del tren defectuoso por su operador

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

8.1.4 Consulta sobre ayuda requerida

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

8.1.5 Cumplimiento de las instrucciones del Concesionario

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

8.2 Asistencia a un Tren Defectuoso

8.2.1 Uso de un tren que viene detrás

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

8.2.2 Uso de otros trenes

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

8.2.3 Cumplimiento de las instrucciones

Cuando un Operador de Trenes proporcione un tren o locomotora de ayuda, éste deberá cumplir con cualesquier instrucciones impartidas por el Concesionario para mover dicho Tren Defectuoso a la Ubicación Apropiada que le ha sido notificada y, sujeto a dicha notificación, la Tripulación del Tren de tal operador deberá, mientras se encuentra moviendo el Tren Defectuoso, actuar bajo las pautas y control del operador del Tren

Defectuoso. Nada de lo estipulado en esta Condición F8.2.5 obligará al Operador de Trenes a infringir cualquier Norma del Grupo de Ferrocarriles.

8.2.4 Movimiento hacia una Ubicación Adecuada

El Concesionario hará todo lo que esté razonablemente dentro de su alcance para garantizar que un Tren Defectuoso sea movido a la Ubicación Apropriada notificada al Operador de Trenes de conformidad con esta Condición F8.2. Un Operador de Trenes encargado de mover un Tren Defectuoso bajo esta Condición F8.2 estará obligado a mover dicho Tren Defectuoso sólo a una Ubicación Apropriada notificada al Operador de Trenes de conformidad con esta Condición F8.2.

8.3 **Compensación por mover Trenes Defectuosos**

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

CONDICION F9 – CONDICIONES CLIMATICAS ADVERSAS Y OBSTRUCCIONES

9. Suministro de equipos y ayuda

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

CONDICION F10 – RESTAURACION DEL HORARIO DE TRABAJO

10.1 **Obligación de resumir las operaciones normales**

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

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

10.2 **Continuación de horario de emergencia**

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

ANEXO 11

MATERIAL RODANTE