

## RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 026-2003-CD/OSITRAN

**PROCEDENCIA** : PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

**ENTIDAD PRESTADORA** : FERROVIAS CENTRAL ANDINA S.A.  
TRANSANDINO S.A.

**MATERIA** : RECURSO DE APELACIÓN CONTRA LA RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL Nº 036-2003-GG/OSITRAN – INCUMPLIMIENTO DE NUMERAL 12.3 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

**SECTOR** : EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL FERROVIARIA.

**SUMILLA** : Se declara infundado en todos sus extremos el Recurso de Apelación presentado por Ferrovías Central Andina S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 036-2003-GG/OSITRAN y en consecuencia se confirma la sanción impuesta a Ferrovías Central Andina S.A., ascendente al pago de una multa equivalente al 1% de los ingresos brutos del mes anterior por haber incumplido el numeral 12.3 del Contrato de Concesión.

Lima, 12 de diciembre del 2003

### I. ANTECEDENTES:

1. El 15 de octubre de 2003, mediante Oficio Nº 483-03-GG-OSITRAN, se notificó a FVCA la Resolución de Gerencia General Nº 036-2003-GG-OSITRAN recaída en el procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN, por incumplimiento de la obligación dispuesta en el Numeral 12.3 del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro.

2. Dicha Resolución dispuso lo siguiente:

**“PRIMERO:** Declarar que la Entidad Prestadora Ferrovías Central Andina S.A. ha incumplido con lo dispuesto en el numeral 12.3 del Contrato de Concesión cuyo calificación de conformidad con el Anexo Nº 9 del propio Contrato califica como Muy Grave.

**SEGUNDO:** Disponer como sanción a Ferrovías Central Andina S.A. una multa equivalente al 1% de los Ingresos Brutos del Mes Anterior a la imposición de la sanción que corresponde a la calificación de infracciones Graves en atención a lo dispuesto en el artículo 49º del RIS.

**TERCERO:** Notificar la presente resolución y los Informes números 202-03-GS-A3-OSITRAN y 065-03-GAL-OSITRAN, a Ferrovías Central Andina S.A. y, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente”.

3. El 05 de noviembre de 2003, se recibe el recurso de apelación presentado por FVCA contra la mencionada resolución de Gerencia General, a través del cual FVCA solicita se declare fundado el recurso interpuesto y se revoque la resolución en todos su

extremos. Dicha solicitud de revocación se sustenta en que FVCA considera que no existe evidencia que acredite que presentó información falsa cuando comunicó a OSITRAN que ya había llegado al estándar FRA Class II en julio de 2002, por lo que entiende que de acuerdo a lo previsto en el numeral 9 del artículo 230° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, debe presumirse que actuó con licitud y por tanto no corresponde la imposición de una sanción

Para argumentar la falta de evidencia menciona los siguientes principales argumentos:

- a. Los fundamentos en que OSITRAN sustenta que no se cumplió con alcanzar el estándar FRA Class II, no permiten acreditar dicha conclusión, en la medida que la verificación del estándar por parte de OSITRAN no se efectuó de forma inmediata, (como fuera requerido por FVCA en la comunicación en la que manifestó que había alcanzado el estándar FRA Class II) sino 130 días después.

En ese sentido, precisa que el estándar de un vía férrea varía con el transcurso del tiempo y se deteriora, básicamente por concepto de uso, por efectos climatológicos y por razones de daños infringido sobre la misma, por lo que las mediciones de estándares sólo puede verificarse si de forma inmediata se procede a realizar inspecciones.

- b. Las conclusiones del informe de inspección pese a que la inspección se efectuó después de 130 días, dan cuenta que gran parte de la vía férrea aún se encontraba dentro de los estándares lo cual constituye a su entender un indicio más que había cumplido con el estándar FRA Class II en julio de 2002 cuando así lo reportaron a OSITRAN.
4. Dado los principales argumentos de FVCA, el 11 de noviembre de 2003, mediante Memorando N° 123-03-GAL-OSITRAN se solicita a la Gerencia de Supervisión opinión técnica sobre los sustentos de FVCA; y particularmente, si dicha empresa alcanzó el estándar FRA Class II en julio de 2002.
  5. Finalmente, la Gerencia de Supervisión emite el Informe N° 320-03-GS-03-OSITRAN de fecha 03 de diciembre de 2003, a través del cual se pronuncia técnicamente sobre los sustentos de FVCA.

## **II. ANÁLISIS DEL RECURSO DE RECONSIDERACION:**

### **1. Consideraciones Previas:**

- a. El Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 006-99-CD/OSITRAN, (en lo sucesivo RIS), establece en su artículo 50° que las sanciones impuestas en primera instancia por la Gerencia General, son impugnables por los interesados en vía de recurso de reconsideración o de apelación.
- b. El artículo 52° del referido Reglamento señala que en caso el interesado opte por interponer el recurso de apelación, lo hará en el plazo de quince (15) días hábiles contados desde la notificación de la Resolución de la Gerencia General a través de la cual se hubiese impuesto la sanción.

Establece además, que la Gerencia General deberá elevar los actuados ante el Consejo Directivo de OSITRAN en el plazo de tres (3) días hábiles, para que el Consejo Directivo resuelva si concede la apelación.

Señala también, que el Consejo Directivo deberá resolver en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha del concesorio, poniendo fin a la vía administrativa.

- c. Por su parte la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, (en lo sucesivo LPAG), de aplicación al presente procedimiento en virtud de lo dispuesto en la Disposición, Complementaria, Transitoria y Final de la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2001-CD/OSITRAN, que modificó diversos artículos de la Resolución de Consejo Directivo N° 006-99-CD/OSITRAN, establece en su artículo 207° que los recursos administrativos son:
- Recurso de reconsideración
  - Recurso de apelación
  - Recurso de revisión

Señala además, que el término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deberán resolverse en el plazo de treinta (30) días.

- d. El artículo 209° de la Ley N° 27444, señala que el recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico.
- e. Asimismo, el artículo 217° de la referida Ley señala que la resolución del recurso estimará en todo o en parte o desestimara las pretensiones formuladas en el mismo o declarará su inadmisión.
- f. Teniendo en cuenta dichos dispositivos normativos resulta ajustado al procedimiento administrativo sancionador que FVCA interponga recurso de apelación contra la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN; y, que el Consejo Directivo se pronuncie en un plazo de 30 días hábiles siempre que se acredite el cumplimiento de los requisitos necesarios para su admisión y procedencia.

## **2. Verificación de requisitos de admisibilidad y procedencia:**

2.1 Los requisitos para la interposición válida del recurso de apelación, según las normas antes mencionadas son los siguientes:

- a. Que se interponga contra la Resolución de la Gerencia General a través de la cual se hubiese impuesto la sanción. (artículo 52° del RIS).***
- b. Que se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho. (artículo 209° de la LPAG).***

- c. Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días previsto para ello, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar. (artículo 52° del RIS y 207° de la LPAG).**

2.2 En ese sentido, a continuación se analiza el cumplimiento de cada uno de dichos requisitos en el Recurso de Reconsideración interpuesto por FVCA:

- a. Que se interponga contra la Resolución de la Gerencia General a través de la cual se hubiese impuesto la sanción. (artículo 52° del RIS).**

a.1. El Recurso de Apelación interpuesto por FVCA, según lo expresado en su propio escrito, ha sido interpuesto contra la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN que impone una sanción a dicha empresa equivalente al 1% de sus ingresos brutos del mes anterior por haber incumplido con lo dispuesto en el Numeral 12.3 del Contrato de Concesión.

a.2 En ese sentido, se entiende cumplido el requisito contemplado en el artículo 52° del RIS referido a que el recurso de apelación sea interpuesto contra la resolución de Gerencia General que impuso la sanción.

- b. Que se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho. (artículo 209° de la LPAG).**

b.1. FVCA sustenta su escrito de apelación al considerar que no existen evidencias que permitan acreditar que incumplieron con haber alcanzado el estándar FRA Class II en la vía férrea cuando lo comunicaron a OSITRAN por lo no se puede concluir que presentaron información falsa y debe presumirse la licitud de su accionar de acuerdo a lo previsto en el numeral 9 del artículo 230 de la LPAG.

b.2. En tal sentido, FVCA sustenta su apelación en una distinta valoración jurídica de los pruebas y hechos producidos, lo que motiva que se entienda cumplido también el requisito contemplado en el artículo 209° de la LPAG referido a que el recurso de apelación procede cuando se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho.

- c. Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días previsto para ello, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar. (artículo 52° del RIS y 207° de la LPAG).**

c.1. Como fuera mencionado en los antecedentes, la resolución que se pretende impugnar fue notificada a FVCA el 15 de octubre de 2003, con el Oficio N° 483-03-GG-OSITRAN. En ese sentido,

FVCA tenía hasta el 05 de noviembre de 2003 para interponer el recurso impugnativo de apelación.

- c.2. En el presente caso, FVCA ha interpuesto el recurso de apelación el mismo 05 de noviembre de 2003 por lo que ha interpuesto el recurso de apelación dentro del plazo previsto y en consecuencia, se entiende cumplido el requisito contemplado en los artículos 52° del RIS y 207° de la LPAG.

- 2.2. En conclusión **resulta admisible y procedente el recurso de apelación presentado por FVCA** contra la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN, por lo que corresponde que el Consejo Directivo se pronuncie sobre el mismo.

### 3. Cuestión a Resolver:

- 3.1. De lo expuesto en el recurso de apelación presentado por FVCA se desprende que las cuestión a resolver consiste en determinar:

***Si existe evidencia suficiente que permita acreditar que FVCA no alcanzó el estándar FRA Class II en julio de 2002 o si por el contrario, no existe tal evidencia, conforme lo señala FVCA en su escrito de apelación.***

- 3.2. En ese sentido, al resolverse dicha cuestión controvertida se determinará si en julio de 2002, FVCA presentó información falsa a OSITRAN y por lo tanto si corresponde confirmar o revocar lo dispuesto en la Resolución N° 036-2003-GG-OSITRAN. Para tal efecto se efectúa el análisis sobre la base de las siguientes consideraciones generales e información remitida por la Gerencia de Supervisión.

#### a. Consideraciones Generales:

- a.1 Sobre el particular, debe tenerse presente que la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN, declaró que FVCA ha incumplido el numeral 12.3 del Contrato de Concesión al considerar que había presentado información falsa al señalar en julio de 2002 que había alcanzado el estándar FRA Class II en la vía férrea ante el requerimiento de información que le hiciera la Gerencia de Supervisión mediante el Oficio N° 303-02-GG-OSITRAN.
- a.2 Dicha declaración se sustentó en la información remitida por la Gerencia de Supervisión, que sostenía que FVCA no había alcanzado dicho estándar en julio de 2002 considerando principalmente: (i) los resultados de la inspección realizada por dicha Gerencia entre el 26 y 29 de noviembre de 2002, cuyos resultados se encuentran contenidos en el informe del Ingeniero Rober Fish; y, (ii) la remisión por parte de FVCA en marzo de 2003, de la información que contiene el denominado “Plan Maestro” precisando las actividades necesarias que va desarrollar FVCA para alcanzar el estándar FRA Class II en setiembre de 2004 conforme

se encuentra prescrita la obligación en el numeral 7.7 del Contrato de Concesión.

- a.3 En ese sentido, la Gerencia de Supervisión consideró que existían suficientes evidencias y pruebas que demostraban que FVCA no había alcanzado el estándar FRA Class II en julio de 2002, por lo que la información remitida por dicha empresa no era veraz.
- a.4 No obstante ello, FVCA ha interpuesto recurso de apelación contra la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN, al considerar que en el presente caso se está transgrediendo el principio sancionador de presunción de licitud que dispone que las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencias suficientes.
- a.5 En efecto, FVCA considera que no existen evidencias suficientes que permitan acreditar que en julio de 2002 no habían alcanzado el estándar FRA Class II al considerar que: (i) la inspección que da cuenta de ello fue realizada 130 días después de que ellos manifestaron que habían alcanzado dicho estándar y no en forma inmediata como lo solicitaron en su comunicación; y (ii) por cuanto los resultados del Informe del Ingeniero Rober Fish hacen presumir que la vía férrea estaba en condiciones muy cercanas al FRA Class II que bien podrían haberse perdido por el uso de la vía férrea, por efectos climatológicos y por razones de daños infringido sobre la misma, acontecidos desde que informaron que habían alcanzado el estándar hasta que se realizó la inspección.
- a.6 FVCA sostiene que debe revocarse la resolución, pues los sustentos de la misma no permiten concluir que en julio de 2002 no habían alcanzado el FRA Class II y por lo tanto no se ha acreditado que remitieron información no veraz.
- a.7 Sobre el particular, debe tenerse presente que el estándar FRA Class II de la vía férrea es una estándar que se sustenta en el estado de los componentes o elementos de la vía férrea tales como los rieles, durmientes, eclisas, tirafondos, balasto, etc; que permiten que se trasladen trenes sobre la misma a determinadas velocidades en forma segura.
- a.8 Dichas condiciones, como lo menciona FVCA, pueden variar con el tiempo debido al uso de la vía, a efectos climatológicos y a razones de daños infringido sobre la misma, por lo que se aconseja un mantenimiento permanente.
- a.9 FVCA en el presente caso, da a entender que si bien en julio de 2002 habían alcanzado el estándar FRA Class II, en noviembre de dicho año, el estándar pudo haber sufrido variaciones como consecuencia de los factores antes mencionados (uso, climatológicos y daños infringidos).

a.10 **Ello, obliga a averiguar si en efecto, como lo menciona FVCA, (sin perjuicio de su obligación de mantenimiento de la vía que podría motivar el inicio de otro procedimiento sancionador), no existe evidencia de los resultados de la inspección que permita acreditar que la vía no alcanzó el estándar FRA Class II en julio de 2002.**

a.11 En ese sentido, de encontrarse en los resultados de dicha inspección prueba contundente de alguna de las condiciones necesarias de los elementos de la vía férrea que permita acreditar que dichas condiciones no pueden haber variado por los factores antes mencionados entre julio de 2002 y noviembre de 2002, el argumento de FVCA deviene en infundado; y, por el contrario, de no encontrarse pruebas sobre dichas condiciones el argumento de FVCA deviene en fundado.

b. **Información remitida por la Gerencia de Supervisión:**

b.1 Sobre el particular, debe tenerse presente que la Gerencia de Supervisión sustentó su posición en los resultados de la visita de inspección realizada entre el 26 y 29 de noviembre de 2002.

b.2 Dicha Gerencia luego de evaluar los fundamentos del recurso de apelación de FVCA, sostiene en el Informe N° 320-03-GS-O3-OSITRAN que el estado de la vía férrea en el mes de noviembre del año 2002, no pudo haber cambiado sustancialmente desde el mes de julio del mismo año, mes en que la empresa FVCA manifestó haber alcanzado la clase II de la FRA.

Asimismo, dicha Gerencia concluye en el Informe N° 320-03-GS-O3-OSITRAN que:

- “El retraso de 130 días que argumenta la Empresa Ferrovías Central Andina S. A, en haber realizado la inspección de la vía no invalida las conclusiones a las que se llegaron inicialmente.
- La inspección de la vía férrea, se pudo realizar en el mes de julio de 2002 o en cualquier mes siguiente, desde que la empresa Ferrovías Central Andina S. A. declaró que había cumplido con alcanzar los requisitos y estándares de la Federal Railroad Administration Class a lo largo del Ferrocarril del Centro, debido a que de acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, una vez alcanzados dichos estándares la mencionada Empresa tenía la obligación de mantenerlos”

- b.3 Por otro lado, la Gerencia de Supervisión señala que de acuerdo al informe del Ing. Robert Fish, se encontró algunos sectores de la vía férrea que se encontraban cubiertos de lodo o simplemente tapados con tierra, por lo que no es adecuado para realizar una inspección al no poder observar los durmientes y los elementos de sujeción. En ese sentido, precisa que teniendo en consideración los mejores factores climáticos, se puede deducir que la vía tapada o con la presencia de escombros, permaneció así durante el mes de julio de 2002, y ni OSITRAN ni la empresa FVCA, podían haber calificado en ese mes, que se había alcanzado los estándares de seguridad de la Clase II de la FRA, en el Ferrocarril del Centro, al no poder visualizar ni analizar los componentes de la vía férrea.
- b.4 A mayor abundamiento, la Gerencia de Supervisión menciona que no es posible certificar una clase de vía al no poder observar el estado de sus componentes y que los estándares de la Clase II de la FRA, involucran emitir opinión sobre los componentes involucrados en la vía, y en este caso en particular no se pudo hacer debido a que la vía como se mencionó, se encontraba en algunos sectores tapada con lodo o con tierra, por lo que el Ing. Robert Fish recomendó la remoción de todo el lodo y escombros de la vía para poder efectuar una adecuada inspección de la estructura de la vía.
- b.5 Asimismo, la Gerencia de Supervisión menciona como prueba de que la vía no pudo alcanzar el estándar en julio de 2002, el que en la nueva enrielladura de Vizcas se encontró sólo la estructura de ella, vale decir sin balasto e inclusive en algunas zonas con desmonte de piedra y tierra, situación que se encontraba por mucho tiempo, de acuerdo a lo manifestado por el Ing. Robert Fish en su informe. Menciona la Gerencia de Supervisión que una de las funciones del balasto es el drenaje de la vía, su estabilidad, el confort para el paso del tren y la falta de él puede ocasionar también la afectación de sus componentes en el futuro. En ese sentido señala que ello se comprueba al examinar el proyecto de Vizcas, al cual se ha comenzado a rociar balasto durante el presente año, tal como la misma empresa FVCA lo indica (adjunto a su carta del 20 de enero de 2003), al haber presentado a OSITRAN, en el cierre del año 2002, el resumen del proyecto mencionado, en el cual sólo se colocó el 1.58% de balasto sobre un total de 17 KM.
- b.6 En otras palabras, la Gerencia de Supervisión, señala que **lo mencionado prueba que desde el término de la tendida de los rieles a fines del año 2001 o inicios del año 2002, hasta julio de 2002, y más aún hasta que se realizó la inspección en el mes de noviembre de 2002, la vía en dicho sector se encontraba sin balasto, ya que sólo contaba, de acuerdo a su propia manifestación de FVCA, con el 1.58% de balasto del total del proyecto.**
- b.7 Dicha situación, de conformidad con lo dispuesto en la normas FRA constituye una prueba contundente de que en julio de 2002, la vía

no alcanzó el estándar FRA Class II. Ello en consideración que las normas FRA indican que, “a menos que esté soportado estructuralmente de otra forma, toda vía debe estar apoyada sobre material que:

- a) Transmita y distribuya la carga de la vía y material rodante a la sub rasante;
- b) Restrinja la vía lateral, longitudinal y verticalmente bajo las cargas dinámicas impuestas por el material rodante y el esfuerzo térmico producidos por los rieles;
- c) Proporcione un adecuado drenaje a la vía; y
- d) Mantenga a la vía en su correcto alineamiento y nivelación transversal y longitudinal.”

b.8 **Ello, demuestra el incumplimiento de haber alcanzado el estándar FRA Class II, pues la Gerencia de Supervisión sostiene y acredita que el tramo mencionado anteriormente, durante el año 2002, no tuvo balasto y la vía no estaba soportada estructuralmente de otra forma.**

b.9 De otro lado, señala la Gerencia de Supervisión para sustentar el incumplimiento, además de lo mencionado, que se encontraron muchas juntas con sólo 1 perno en cada cabeza de riel y que los estándares de seguridad de la FRA indican que “En vías con juntas convencionales, cada riel debe estar empernado por lo menos con dos pernos en cada unión en Vías Clase 2 a 5, y al menos con un perno en Vías Clase 1”.

b.10 En ese sentido, menciona que tal como se indicó en el informe del Ing. Robert Fish, en el caso de FVCA se encontró sectores inclusive donde las eclisas estaban cortadas por la mitad de forma que sólo cabía 1 sólo perno en cada cabeza de riel, de forma que no cumplían con la norma y por lo tanto dichos sectores sólo podrían haber sido calificados como de la Clase 1 y no de la Clase 2 de acuerdo a los estándares de seguridad de la FRA.

b.11 Asimismo, menciona la Gerencia de Supervisión que en el informe N° 026-GS-V-OSITRAN, correspondiente a la visita de supervisión realizada los días 11 y 12 de junio de 2002, al tramo del Km 0 al 7 de la línea Oroya – Cerro de Pasco, se observaron la existencia de eclisas sin pernos completos, comentando que ese hecho se debía tener en cuenta para establecer las restricciones de velocidad en dicha zona y para la elaboración del Plan Maestro para alcanzar la Clase 2, de la FRA, que se había solicitado.

b.12 De igual forma, se señala en el informe del Ing. Robert Fish que se encontraron también muchos problemas de eclisas rotas por el centro o por la cuarta parte de ellas. Las roturas centrales en ellas no son permitidas en los estándares de la FRA, e inmediatamente de ocurridas deben ser reemplazadas. En el caso de las que tienen roturas en un cuarto de ellas, la acción que debe proceder es bajar la velocidad a la de la Clase 1, y más aún si el defecto no es

corregido, la mayor presión sobre una de ellas lleva a la rotura de la otra. Por esa razón se encontró una gran cantidad de ambas eclisas quebradas en las juntas.

- b.13 En lo que se refiere al ancho máximo de la vía permitido de 57  $\frac{3}{4}$  pulgadas (1  $\frac{1}{4}$  pulgadas mas del estándar de la trocha 56  $\frac{1}{2}$  ). Durante la inspección realizada con el Ing. Robert Fish, se encontró el ancho de la vía férrea con las medidas muy cercanas a los límites máximos permitido en las curvas, y excediéndolos en por lo menos una curva.
- b.14 De igual forma durante la inspección realizada en el mes de noviembre de 2002, en los Cambios, se encontraron medidas que estaban al límite de lo establecido por las normas FRA, como también la falta de algunos elementos que los conforman, que también se especifican como violaciones a las normas FRA, tal como se indica en el informe del Ing. Robert Fish.
- b.15 En ese sentido, señala la Gerencia de Supervisión que si la empresa FVCA, asegura que en el mes de julio del año 2002, había logrado alcanzar los estándares de seguridad de la Clase II del FRA, no resulta posible haber encontrado los grandes porcentajes de fallas presentados en el mes de noviembre del mismo año, detallados en el informe del Ing. Robert Fish.
- b.16 Por otro lado, en lo que se refiere a drenaje, los estándares de seguridad de la FRA establecen que todas las instalaciones para la conducción de aguas por debajo o en zonas inmediatamente adyacentes a la vía deben mantenerse y conservarse libres de obstrucciones.
- b.17 Sobre este aspecto, menciona la Gerencia de Supervisión, que durante la inspección en el mes de noviembre de 2002, se observó que en algunas áreas las instalaciones de drenaje eran mínimas o inexistentes, de forma que dicha falla puede contribuir al rápido deterioro de la estructura de la vía férrea.
- b.18 De acuerdo a la Gerencia de Supervisión, existen pruebas contundentes que permiten concluir que la vía férrea no pudo alcanzar el estándar FRA Class II en julio de 2002, lo cual motiva que se desestime la apelación de FVCA.
- b.19 En efecto, dichas pruebas contundentes entre otras son:
  - La falta de balasto de la enrielladura de Vizcas durante todo el año 2002 comprobada en la inspección realizada en noviembre de dicho año y confirmada por la propia empresa FVCA, en su comunicación adjunta del 20 de enero de 2003 donde da cuenta de los trabajos en dicho proyecto.

- La presencia de muchas juntas con sólo 1 perno en cada cabeza de riel lo que aunado a la presencia de muchas eclisas cortadas por la mitad impiden el cumplimiento de las normas FRA Class II.

b.20 Por lo tanto, al haberse demostrado que en julio de 2002 la vía no pudo haber alcanzado el FRA Class II, se desestima el fundamento de FVCA de que la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN haya transgredido el principio del procedimiento administrativo sancionador contemplado en el numeral 9 del artículo 230 de la Ley N° 27444.

- 3.3. Considerando los resultados de la evaluación de la cuestión a resolver se determina que corresponde declarar infundado el recurso de apelación presentado por FVCA, por cuanto se ha acreditado que existen pruebas contundentes que en julio de 2002 FVCA no había alcanzado el estándar FRA Class II, lo que permite concluir que la información remitida por dicha empresa no fue veraz; y, por lo tanto, confirmar la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG-OSITRAN que impuso como sanción la aplicación de una multa equivalente al 1% de los ingresos brutos del mes anterior.

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión del 12 de diciembre de 2003;

**SE RESUELVE :**

**Artículo Primero.-** Declarar infundado en todos sus extremos el Recurso de Apelación presentado por Ferrovías Central Andina S.A. contra la Resolución de Gerencia General N° 036-2003-GG/OSITRAN y en consecuencia se confirma la sanción impuesta a Ferrovías Central Andina S.A., ascendente al pago de una multa equivalente al 1% de los ingresos brutos del mes anterior por haber incumplido el numeral 12.3 del Contrato de Concesión.

**Artículo Segundo.-** Notificar la presente resolución a Ferrovías Central Andina S.A., y en su calidad de concedente, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dando por agotada la vía administrativa.

**Artículo Tercero.-** Encargar a la Gerencia de Administración y Finanzas de OSITRAN que adopte las acciones necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente resolución.

Regístrese, comuníquese.

**ALEJANDRO CHANG CHIANG**  
Presidente