

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS N° GCSU-004-2024
PROCESO POR ADJUDICACIÓN SELECTIVA N° SEL-0104-2022-OFP/PETROPERÚ –
SEGUNDA CONVOCATORIA
“SERVICIO DE TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS A GRANEL
MEDIANTE BUQUE TANQUE (TBN 5) EN LA RUTA DE CABOTAJE MARÍTIMO, EN
LOS TERMINALES DEL LITORAL”

CONSULTAS PRESENTADAS POR: NAVIERA TRANSOCEÁNICA S.A.

Condiciones Técnicas

CONSULTA N° 3:

CONSULTA N°3	Condiciones Técnicas
NUMERAL 8.8: Requerimiento Técnicos Mínimos (RTM) para Evaluación en el Proceso de Selección	Página N°3
<p>Los contratos navieros tipo que rigen en la industria (Shelltime, BPTIME, Exxon, Petrobras, ENAP, Petroecuador, etc.), no consideran la obligatoria sustitución de naves en caso de ser rechazada por un SIRE OCIMF (Vetting) de una Oil Major. En caso la nave sea rechazada, usualmente se le otorga al contratista un plazo razonable para subsanar las observaciones y sólo posterior a ello el fletador tendría la opción de resolver el contrato.</p> <p>En ese sentido, solicitamos que ante una eventual necesidad de sustitución de la nave, ésta sea previamente evaluada y acordada entre las partes y que no sea una exigencia unilateral de Petroperú para el contratista.</p> <p>Adicionalmente, <u>favor señalar cuales son los “Majors de petróleo con terminales ubicados en el Perú”, a los que hacen referencia en la presente cláusula.</u></p> <p>Los postores no se pueden comprometer a cumplir una inspección o inspecciones de empresas que no se conocen.</p>	

RESPUESTA:

Se aclara que, la aplicación del numeral 8.8 de las Condiciones Técnicas, durante la ejecución del servicio, PETROPERÚ **podrá** exigir al Contratista reemplazar a la brevedad la nave propuesta por otra sustituta de similares características a la que le permitió ganar la Buena Pro; lo cual, corresponde a una situación extrema al no ser viable levantar las observaciones en el corto plazo.

En cuanto a los Majors de petróleo señalados en las Condiciones Técnicas, es en previsión a los que pudieran ingresar en un futuro a operar en el Perú.

Por lo que, nos reafirmamos en lo indicado en el *numeral 8.8. Requerimientos Técnicos Mínimos (RTM) para evaluación en el Proceso de Selección* de las Condiciones Técnicas.

CONSULTA N° 4:

CONSULTA N°4	Condiciones Técnicas
NUMERAL 8.9: Requerimiento Técnicos Mínimos (RTM) para Evaluación en el Proceso de Selección	Página N°3
<p>Respecto a la Constancia de Velocidad, emitida por el fletador de la nave, correspondiente al último contrato ejecutado con la nave propuesta o al último periodo realizado por la nave, agradeceremos precisar que el contrato debe haber finalizado o tener el tiempo adecuado para calcular la data solicitada.</p> <p>Esto debido a que existen naves con contratos en curso (en ejecución) con un periodo menor o igual a 30 días, tiempo insuficiente para contar con la data correspondiente que permita emitir una constancia, por lo cual se deberá recurrir al contrato anterior de la nave, contrato ya ejecutado y finalizado.</p>	

RESPUESTA:

La constancia de velocidad emitida por el fletador de la nave puede ser de un contrato ya finalizado o en ejecución. Se precisa que, si la nave propuesta se encuentra en un contrato en ejecución, es preferible que la Constancia a presentar sea del periodo realizado por la nave en un contrato en ejecución, teniendo en cuenta que es la información más reciente del rendimiento de la nave.

CONSULTA N° 5:

CONSULTA N°5	Condiciones Técnicas
NUMERAL 11: Pólizas- Obligaciones que debe cumplir el contratista respecto a las pólizas de seguros	Página N°6
<p>Se indica lo siguiente: <i>"El Contratista se obliga a cumplir con todas las condiciones, cargas y obligaciones estipuladas en las pólizas contratadas, a fin de garantizar que la cobertura se encuentre y mantenga siempre vigente. Caso contrario, la reposición de los daños directos y consecuentes serán de entera responsabilidad del Contratista y asumirá directamente el pago de la indemnización de terceros, PETROPERÚ y a su personal."</i></p> <p>Al respecto, señalamos que en caso el contratista incumpla con TODAS las condiciones, cargas y obligaciones estipuladas en las pólizas contratadas, será SÓLO responsable por la reposición de daños directos y NO consecuentes.</p> <p>En ese sentido, solicitamos eliminar el texto "...consecuentes...":</p>	

RESPUESTA:

El daño consecuencial está referido a la consecuencia indirecta de un siniestro que pudiera ocurrir por responsabilidad del Contratista.

De acuerdo con lo anterior, no se acepta lo solicitado; por lo que, es obligación del Contratista mantener las pólizas y coberturas vigentes durante toda la ejecución del servicio.

CONSULTA N° 6:

CONSULTA N°6	Condiciones Técnicas
NUMERAL 17: Obligaciones y Responsabilidades del Contratista	Página N°12
<p>17.14. "... Hasta el término del contrato, PETROPERÚ no pagará al Contratista un mayor flete US\$/Día, ni reconocerá garantías mayores a las establecidas en su oferta económica."</p> <p>Los precios actuales de los fletes en el mercado naviero, por su volatilidad o inestabilidad, proporcionan una desventaja significativa en desmedro de Petroperú, ya que, si el contratista debe incluir la posible sustitución de la nave a su costo, el incremento a asignarse en la oferta significará un perjuicio económico para Petroperú.</p> <p>Por lo tanto, solicitamos eliminar la obligación por parte del contratista de sustituir la nave en caso de diqueo programado o en su defecto PETROPERU asuma el diferencial de un mayor flete siempre y cuando a su necesidad, requerimiento y aceptación solicite realizar la sustitución de la nave por una de igual o mejores condiciones.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta vuestra solicitud; por lo que, nos reafirmamos en lo señalado en el *numeral 17.14. Obligaciones y Responsabilidades del Contratista* de las Condiciones Técnicas.

Al respecto, se hace notar que la *Cláusula Adicional N° 3. Sustitución de la Nave* de la Proforma de Contrato de Fletamento por Tiempo Determinado, precisa que la sustitución se realiza de ser necesario previa verificación y autorización de PETROPERÚ.

CONSULTA N° 7:

CONSULTA N°7	Condiciones Técnicas
Apéndice 4- CUADRO I: Propuesta de Consumos de Combustibles de la Nave	Página N°28
<p>"(9) En la etapa contractual, en caso la nave haya presentado una Constancia no emitida por PETROPERÚ o Declaración Jurada, para las garantías de combustibles de uso propio de la nave (Diesel Marino e IFO-380), se deberá tener en cuenta lo siguiente:</p> <p>La evaluación de performance, desde el inicio del servicio, se hará luego de haber evaluado el rendimiento real de la nave, según sus reportes de ingeniería de los seis (6) primeros viajes de iniciado el servicio, cuyos resultados incrementados en un 5% se determinará la garantía real, la misma que, se aplicará de la siguiente manera:</p> <p>i. Cuando la garantía real resulte mayor a la garantía contractual se mantendrá la garantía contractual durante la vigencia del contrato.</p> <p>ii. Cuando la garantía real resulte menor a la garantía contractual se establecerá la garantía real como la nueva garantía contractual, la cual será aplicada de forma retroactiva desde el inicio del servicio."</p> <p>Con el transcurrir del tiempo en servicio, los buques suelen reducir su performance (por ejemplo: pérdida de deslizamiento por incrustaciones en el casco), por lo que considerar como garantía real un performance determinado al inicio del contrato sería irreal. Por ello, los buques garantizan un consumo que es sustentado con las garantías indicadas por el fabricante y el factor experiencia.</p> <p>Asimismo, es importante tomar en cuenta que cada viaje está sujeto a distintas condiciones climáticas (fuera del alcance o manejo de ambas partes), ya sea de manera favorable o desfavorable, en el desempeño/performance de la nave.</p> <p>Adicionalmente a lo arriba indicado, lo señalado en el punto ii del ítem 9 resultaría perjudicial para el contratista, y carece de reciprocidad considerando lo estipulado en el punto i, lo cual brindaría un beneficio unilateral para Petroperú.</p> <p>Por lo tanto, solicitamos eliminar el ítem 9 del Cuadro I.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado, por lo que se reafirma lo indicado en la *Nota 9 del Cuadro I – Propuesta de Consumos de Combustible de la Nave* de las Condiciones Técnicas.

Criterios y Parámetros de Evaluación**CONSULTA N° 8:**

CONSULTA N°8	Criterios y Parámetros de Evaluación
NUMERAL I: Evaluación Técnica- Factor a Evaluar	Página N°1
<p>Aclarar cuál es la diferencia en la Experiencia del Personal Profesional No Embarcado, entre "(i) <i>Coordinación o administración de Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel en Buque Tanque</i>" y "(ii) <i>Coordinación o administración Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel</i>".</p> <p>Un servicio de las características de la presente contratación no debería dar lugar a otra experiencia, que no sea la de operaciones en un Buque Tanque, que finalmente es la nave objeto de contratación del proceso y que requiere de especialización específica.</p> <p>Abrir la posibilidad a postores sin antecedentes en la operación de un Buque Tanque, podría incluir a participantes con experiencia en unidades menores como barcasas, motonaves, etc.; y/o en otro tipo de naves destinadas a transporte de otras mercancías, que no cuentan con la debida preparación para operar una nave de alto bordo de transporte líquidos a granel como un Buque Tanque, desvirtuando así la naturaleza de la contratación del presente concurso y añadiendo un potencial riesgo a las operaciones solicitadas, en desmedro de Petroperú.</p> <p>Por lo expuesto, solicitamos eliminar los ítems "(ii) <i>Coordinación o administración Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel</i>".</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en la columna ii, del *punto 1 - Numeral I – Evaluación Personal asignado al servicio* de los Criterios y Parámetros de Evaluación, en concordancia con el *literal g) Libre Competencia del Artículo 2* del Reglamento de Contrataciones de PETROPERÚ S.A. Sin perjuicio a ello, se aclara que se está otorgando mayor puntaje al Postor que tenga experiencia específica en Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel en buques tanque.

CONSULTA N° 9:

CONSULTA N°9	Criterios y Parámetros de Evaluación
NUMERAL 2: Experiencia del Postor- Factor a Evaluar	Página N°2
<p><i>"Se evaluará la experiencia del postor en el transporte marítimo de hidrocarburos líquidos a Granel y/o transporte marítimo en general (otros líquidos distintos a hidrocarburos, carga seca, etc.), tanto en la ruta de cabotaje o en el tráfico internacional, mediante cualquier modalidad de contratación, considerando que los servicios hayan sido ejecutados dentro de los últimos 10 años, tomando como referencia la fecha de presentación de propuestas de este Proceso."</i></p> <p>Solicitamos precisar sobre la experiencia del postor respecto a <i>"ruta de cabotaje o en el tráfico internacional"</i> dado que también existe servicio de bahía /entrega de combustibles/ tráfico de hidrocarburos que no califica como "cabotaje", como es el caso de embarcaciones menores que navegan dentro de la misma jurisdicción del Callao, siendo que el significado de "CABOTAJE" señala lo siguiente: <i>"Navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa."</i></p>	

RESPUESTA:

Se precisa que, la experiencia del postor para el presente proceso se refiere al transporte marítimo en la ruta de cabotaje en el litoral peruano o de otro país, o en el tráfico internacional; por lo que, no se tomará en cuenta la experiencia del postor en los servicios de bahía/entrega de combustibles al no ser servicios de cabotaje.

CONSULTA N° 10:

CONSULTA N°10	Criterios y Parámetros de Evaluación
NUMERAL 2: Experiencia del Postor- Factor a Evaluar	Página N°3
<p>Aclarar cuál es la diferencia en la Experiencia del Postor, entre <i>"(i) Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel en Buques Tanque"</i> y <i>"(ii) Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel"</i>.</p> <p>Un servicio de las características de la presente contratación no debería dar lugar a otra experiencia, que no sea la de operaciones en un Buque Tanque, que finalmente es la nave objeto de contratación del proceso y que requiere de especialización específica.</p> <p>Abrir la posibilidad a postores sin antecedentes en la operación de un Buque Tanque, podría incluir a participantes con experiencia en unidades menores como barcas, motonaves, etc.; y/o en otro tipo de naves destinadas a transporte de otras mercancías, que no cuentan con la debida preparación para operar una nave de alto bordo de transporte líquidos a granel como un Buque Tanque, desvirtuando así la naturaleza de la contratación del presente concurso y añadiendo un potencial riesgo a las operaciones solicitadas, en desmedro de Petroperú.</p> <p>Por lo expuesto, solicitamos eliminar los ítems <i>"(ii) Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel"</i>.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en la columna ii, del punto 2 - Numeral 1 – Experiencia del Postor de los Criterios y Parámetros de Evaluación, en

concordancia con el literal g) Libre Competencia del Artículo 2 del Reglamento de Contrataciones de PETROPERÚ S.A. Sin perjuicio a ello, se aclara que se está otorgando mayor puntaje al Postor que tenga experiencia específica en Transporte Marítimo de Hidrocarburos Líquidos a Granel en buques tanque.

Proforma Contrato de Fletamento

CONSULTA N° 11:

CONSULTA N°11	Proforma Contrato de Fletamento
Cláusula 12: Instrucciones y Bitácora	Página N°4
<p><i>"Los FLETADORES eventualmente darán al capitán todas las instrucciones y órdenes de navegación respecto a la carga y capacidad útil de la nave (productos, bodegas, tanques etc.) ..."</i></p> <p>Las instrucciones y órdenes de navegación respecto a la carga y capacidad útil de la nave deben ser, y son en la práctica brindadas por Petroperú al operador de la nave y éste a su vez es quien tendrá la comunicación directa con el capitán para coordinar y confirmar la factibilidad de dichas instrucciones/órdenes.</p> <p>Solicitamos a Petroperú modificar el texto en ese sentido.</p>	

RESPUESTA:

La *Cláusula 12: Instrucciones y Bitácora* de la Proforma de Contrato de Fletamento adjunto en la página del SEACE no indica lo que describen en su consulta, la cual textualmente señala lo siguiente:

INSTRUCCIONES Y BITÁCORA

12. Los **FLETADORES** darán a los **ARMADORES** todas las instrucciones y órdenes de navegación respecto a la carga y capacidad útil de la nave (productos, bodegas, tanques etc.), y éstos mantendrán una bitácora completa y correcta de la travesía o travesías, la misma que los **FLETADORES** o sus agentes podrán inspeccionar según sea necesario. Cuando así se lo soliciten, los **ARMADORES** proporcionarán a los **FLETADORES** o a sus agentes una copia fiel de la referida bitácora, con hojas debidamente llenadas sobre puertos de carga y descarga y reportes de navegación para cada travesía, así como otras declaraciones que los **FLETADORES** necesiten. Los **FLETADORES** tendrán derecho a sacar copias, por cuenta de los **ARMADORES**, de cualquier documento que no le sea proporcionado por los **ARMADORES**.

Asimismo, en casos específicos que se requieran aclarar las instrucciones y órdenes de navegación respecto a la carga y travesía o información respecto a la bitácora de la nave, los **FLETADORES** podrán coordinar eventualmente con el capitán de la nave.

De acuerdo con lo anterior, se mantiene lo indicado en dicha cláusula de la Proforma de Contrato de Fletamento.

CONSULTA N° 12:

CONSULTA N°12	Proforma Contrato de Fletamento
Cláusula 13: Conocimientos de Embarque	Página N°4
<p><i>"El capitán (aunque sea designado por los ARMADORES) se encontrará bajo las órdenes y el mando de los FLETADORES en lo que respecta al trabajo de la carga de la nave..."</i></p> <p>El capitán en todo momento se encuentra bajo las instrucciones del armador al que representa y cuenta con la autonomía correspondiente para la toma de decisiones sobre la nave que comanda.</p> <p>Solicitamos a Petroperú modificar el texto en ese sentido.</p>	

RESPUESTA:

La *Cláusula 13: Conocimientos de Embarque* de la Proforma de Contrato de Fletamento adjunto en la página del SEACE no indica lo que describen en su consulta, la cual textualmente señala lo siguiente:

CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

13. (a) Los **ARMADORES** se encontrarán bajo las órdenes y el mando de los **FLETADORES** en lo que respecta al trabajo de la carga de la nave, los contratos de agencia y otros convenios; asimismo, el capitán de la nave firmará los conocimientos de embarque que los **FLETADORES** o sus agentes soliciten (siempre con sujeción a las Cláusulas 35(a) y 40)) sin perjuicio de este Contrato de Fletamento. Por el presente documento, los **FLETADORES** se obligan a indemnizar a los **ARMADORES** por todas las consecuencias o responsabilidades que puedan derivarse de:

....."

De acuerdo con lo anterior, se mantiene lo indicado en dicha cláusula de la Proforma de Contrato de Fletamento.

CONSULTA N° 13:

CONSULTA N°13	Proforma Contrato de Fletamento
Cláusula 16: Estibadores, Prácticos y Remolques	Página N°5
<p>Debido a que el tipo de nave objeto de contratación y la naturaleza de los productos a transportar no exigen la asistencia o servicio de estibadores y que adicionalmente el armador no es quien contrata a los Prácticos y/o empresa de remolcaje, solicitamos eliminar la cláusula en su totalidad.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo requerido; por lo que, se mantiene lo indicado en la *Cláusula 16. Estibadores, Prácticos, Remolques* de la Proforma de Contrato de Fletamento.

CONSULTA N° 14:

CONSULTA N°14	Proforma Contrato de Fletamento
Cláusula Adicional N°8: ALIJO	Página N°14
<p><i>"...Además, el ARMADOR deberá cumplir con las exigencias e inspecciones que disponga el representante de la nave que entrega el producto importado (Nave Alijadora), con una anticipación no menor a diez (10) días calendario. En caso el ARMADOR no cumpla con las exigencias debido a observaciones no subsanadas en la inspección SIRE, o se niegue con realizar la operación de alijo programada, la nave será declarada en OFF HIRE y se aplicará la penalidad correspondiente indicada en el numeral 13 de las Condiciones Técnicas."</i></p> <p>- Solicitamos modificar el párrafo como sigue:</p> <p><i>"Además, el ARMADOR deberá cumplir con las exigencias e inspecciones que disponga el representante de la nave que entrega el producto importado (Nave Alijadora), lo cual será notificado por PETROPERÚ previo a la operación y posterior a ello el ARMADOR tendrá un plazo de diez (10) días calendario para levantar dichas observaciones. Cabe señalar que no se considerarán observaciones de fabricación de la nave, sobre las cuales no se puede realizar cambio alguno."</i></p> <p>- Solicitamos añadir el siguiente párrafo:</p> <p><i>Además, el representante de la nave que entrega el producto importado (Nave Alijadora), deberá cumplir con las exigencias e inspecciones que disponga el ARMADOR, lo cual será notificado por PETROPERÚ previo a la operación y posterior a ello el representante de la nave que entrega el producto importado (Nave Alijadora) tendrá un plazo de diez (10) días calendario para levantar dichas observaciones. Cabe señalar que no se considerarán observaciones de fabricación de la nave, sobre las cuales no se puede realizar cambio alguno. En caso el representante de la nave que entrega el producto importado (Nave Alijadora), no cumpla con las exigencias debido a observaciones no subsanadas en la inspección SIRE, o se niegue con realizar la operación de alijo programada, el ARMADOR, no estará obligado a realizar la operación hasta que la otra parte no cumpla con subsanar/levantar las observaciones realizadas sin que su nave sea declarada en OFF HIRE ni aplicación de penalidad alguna por parte de PETROPERÚ.</i></p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado, teniendo en cuenta que, previo a la declaración de Off-Hire se analizará la posibilidad de emplear la nave observada en otra operación de cabotaje, según lo establecido en la Cláusula Adicional N° 8. Alijo de la Proforma de Contrato de Fletamento.

CONSULTA N° 15:

CONSULTA N°15	Proforma Contrato de Fletamento
Certificación del Análisis	Página N°20
<p>En caso de presentarse un reclamo por contaminación de la carga comercial o de uso propio de la nave, el Contratista evaluará los antecedentes de cada operación y evaluará si la cadena operativa que dio origen a la contaminación podría involucrar a la nave, considerando que la responsabilidad de la nave llega hasta el manifold. En ese sentido, PETROPERÚ no podrá efectuar ningún cobro de gastos en caso el ARMADOR se niegue justificadamente a realizar el análisis dirimente, por las razones antes expuestas.</p>	

RESPUESTA:

Teniendo en cuenta que, la transferencia de custodia es en el manifold de la nave, los pasos previos a la operación de carga o descarga de combustibles debieron efectuarse en forma normal y sin ninguna observación en cuanto a la calidad del producto a cargar o descargar.

De acuerdo con lo anterior, y de detectarse alguna contaminación el procedimiento indicado en la *Parte C – Contaminaciones* de la Proforma del Contrato de Fletamento, describe todos los pasos a seguir cuando se detecta una contaminación en las operaciones de carga o descarga, y en la parte de Certificación del Análisis se señala que si el Armador se negará a realizar el análisis dirimente de las muestras o contramuestras, los FLETADORES procederán a efectuar el cobro correspondiente a los gastos originados por la contaminación, los que deberán ser asumidos por los ARMADORES.

Por lo expuesto, se mantiene lo señalado en el *numeral 17.35 de las Obligaciones y Responsabilidades del Contratista* de las Condiciones Técnicas y lo indicado en la *Parte C. Contaminaciones* de la Proforma del Contrato de Fletamento.

CONSULTAS PRESENTADAS POR TRANSGAS SHIPPING LINES S.A.C.**CONSULTA N° 1:**

CONSULTA N° 1	CONDICIONES TÉCNICAS
NUMERAL 8. Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) inciso 8.9	N° de Página: Pagina N° 3
<p><u>"9.- La velocidad promedio de la nave mediante una Constancia emitida por el fletador de la nave, correspondiente al último contrato ejecutado con la nave propuesta o al último periodo realizado por la nave.</u></p> <p><u>Teniendo en cuenta que la velocidad promedio obtenida por la nave en contratos ejecutados e indicada en la Constancia, no necesariamente corresponderá a la ruta establecida en estas Condiciones Técnicas y a las condiciones que tendrá la nave durante la ejecución del servicio, se aceptará como sustento válido Constancias que indiquen valores de velocidad que difieran en un rango de +/-5% respecto de la velocidad promedio propuesta por el Postor.</u></p> <p><u>En caso la nave no haya sido fletada mediante contrato tipo Time Charter el postor deberá entregar una declaración jurada indicando:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>• El nombre de la empresa que tiene o tuvo contratada la nave, así como el (los) nombres y número(s) telefónico(s) de la persona(s) de contacto.</u> <u>• La velocidad promedio de la nave (con carga / sin carga) refrendada por el Capitán de la nave propuesta, garantizando que esta velocidad ha sido tomando en cuenta los criterios establecidos en estas Condiciones Técnicas y a las condiciones de la nave para la ejecución de este servicio.</u> <p><u>El Postor debe tener en cuenta que la nave debe estar en condiciones de mantener una <u>velocidad promedio mínima de 11 nudos</u> navegando en vía marítima (con carga y sin carga) para la Ruta de Cabotaje en el litoral del Perú considerando un viaje redondo (Round trip) de acuerdo a las condiciones establecidas en estas Condiciones Técnicas y las condiciones de la nave durante el tiempo de ejecución de servicio"</u></p> <p><u>Comentarios:</u></p> <p>Este requisito requiere de documentos, muchas veces privados y/o fedateados, y que, por tratarse de armadores, charteadores, brókeres o capitanes de los buques que mantienen reservas propias y una cultura organizacional diferente, resulta ser documentos difíciles de obtener, muchas naves que están en el mercado no necesariamente son contratadas por un solo fletador, pueden estar en "time charter" o "voyage charter" y conseguir la firma de estos fletadores prácticamente es imposible. Así mismo la velocidad que se garantiza se realiza bajo el concepto de casco limpio cuando empieza el servicio de fletamento con el charteador de turno.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>La velocidad de un buque es una condición técnica que está prevista en las características de diseño y se mantiene bajo el control del operador y el comando de la nave; cualquier constancia anterior resulta irrelevante ante un compromiso del nuevo armador y/u operador que sabe lo que está comprando; además, cualquier incumplimiento, está en la potestad de PETROPERÚ para sancionarlo, por lo que pedir constancias fedateadas de los fletadores y el Capitán de la nave y/o datos de contacto de los mismos es un requisito de difícil obtención más aún si la nave ha</p>	

estado bajo diferentes tipos de contratación. Además, PETROPERU realiza los análisis de performances a los 2 meses de iniciado el servicio y las condiciones de Mar ya no son las mismas de iniciado el servicio, por ello hay restricciones de velocidad y en Time Charters con otros fletadores como uso y costumbres del negocio marítimo, las demoras en la mar ocasionadas por el ensuciamiento del casco son asumidas en tiempo y combustible por el Fletador.

Consulta:

1) ¿PETROPERU aceptaría una declaración jurada con el compromiso de que el buque va a mantener una velocidad promedio mínima de 11 nudos *navegando* en vía marítima (con carga y sin carga) para la Ruta de Cabotaje en el litoral del Perú considerando un viaje redondo (Round trip) de acuerdo a las condiciones establecidas en estas Condiciones Técnicas y las condiciones de la nave durante el tiempo de ejecución de servicio?

PETROPERU debe solicitar en este caso una declaración Jurada por el postor, por ser casi imposible obtener la firma de capitán debidamente.

2) PETROPERU, deberá de asumir el costo y tiempo del ensuciamiento del casco producto de las incrustaciones agresivas en el cabotaje peruano y además de la reducción de velocidad garantizada como consecuencia de este problema sea asumida en su totalidad por el Fletador.

PETROPERU, pretende que se mantenga bajo las condiciones de velocidad garantizada y que el armador utilice más combustible para tal efecto y finalmente PETROPERU no asume su responsabilidad como el fletador.

RESPUESTA:

No se acepta la declaración jurada sugerida y tampoco que PETROPERÚ asuma el costo y tiempo referentes al ensuciamiento del casco de la nave durante su operación comercial; por lo que, se reafirma en lo indicado en los numerales 8.9 - *Requerimientos Técnicos Mínimos (RTM) para evaluación en el proceso de selección* y 17.36. *Obligaciones y Responsabilidades del Contratista* de las Condiciones Técnicas.

CONSULTA N° 2:

CONSULTA N° 2 CONDICIONES TÉCNICAS	
<u>NUMERAL</u> 14. FACTURACION Y FORMA DE PAGO	<u>N° de Página:</u> Pagina N° 10
<p>“Las Valorizaciones se presentarán en forma periódica en US\$ dólares americanos, es decir cada (30) días calendario, contados a partir de la fecha del inicio del servicio, después de ejecutada la respectiva prestación. El plazo para la conformidad de la prestación será de (05) días calendarios. Este plazo no está comprendido dentro del plazo de ejecución del servicio. El (los) comprobante (s) de pago será (n) pagados a los Sesenta (60) días calendarios de presentado (s)”</p> <p><u>Comentarios:</u> Este requisito NO es aceptable, ya que el pago será después de (30) días del servicio más (5) días de la prestación y (60) días de pago del comprobante, se totalizaría un total de (95) días de iniciados el servicio para el pago correspondiente, este procedimiento administrativo no es usual en el mercado Internacional ni Local para el servicio de Fletamento de naves.</p> <p><u>Análisis:</u> Este requisito ya sería una inversión de más de Un Millón y medio de dólares por fletes sin pagar de (95) días, así como ya la prestación de la carta Fianza que también tiene un costo adicional a los costos administrativos. Adicionalmente, en esta oportunidad nuestra empresa debe comprar una nave para este servicio, ya que las naves MR de bandera peruana en su totalidad están ya en servicio de fletamento en cabotaje, lo que quiere decir que la Inversión es aun mayor de no solo es la compra de la nave para el servicio, sino de invertir en el costo operacional e la nave a PETROPERU por (95) días.</p> <p>PETROPERU, debe tener en cuenta la inversión que realiza la Naviera Nacional en la compra de (01) MR y el posicionamiento de la nave e iniciar el servicio de transporte marítimo en cabotaje.</p> <p><u>Consulta:</u></p> <p>¿PETROPERU aceptaría se presenten las valorizaciones a los (30) días calendario, el plazo de conformidad de la prestación en (5) días y el pago a los (15) días de presentada el comprobante.</p>	

RESPUESTA:

Se aclara que el comprobante de pago será pagado a los Treinta (30) días calendarios de presentado y no a los Sesenta (60) días que indican en su consulta; por lo que, agradeceremos se sirvan revisar lo señalado en el *Numeral 14. Facturación y Forma de Pago* de las Condiciones Técnicas.

De acuerdo con lo anterior, se mantiene lo indicado en dicho Numeral.

CONSULTA N° 3:

CONSULTA N° 3 CONDICIONES TÉCNICAS	
NUMERAL 17.OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DEL CONTRATISTA – ítem 17.33	N° de Página: Página N° 11
<p><i>“17.33.- El contratista es responsable de ejecutar la totalidad de las obligaciones a su cargo, de acuerdo a lo establecido en estas Condiciones técnicas y en el contrato de Fletamento, Así mismo, reconoce que, si infringe dichas obligaciones, reconocerá por los daños y perjuicios que dicho incumplimiento ocasiona a PETROPERU”.</i></p> <p><u>Comentarios:</u> Este punto, es inaceptable, PETROPERU no quiere hacerse responsable de ningún evento operativo que pueda suceder en las operaciones de transporte de Cabotaje, obliga a reconocer la culpabilidad y donde hay temas que pueden derivarse del mismo terminal de PETROPERU y de terceros contratados por su representada.</p> <p><u>Análisis:</u> Por la experiencia del servicio que hoy mantenemos con el BT ALEJANDRO, hemos tenido eventos de derrames que han sido controlados por la inmediata reacción de la nave, sin embargo hemos temido que esa acciona sea contraria ya que PETROPERU no reconoce en principio los errores que pueden cometer la Refinería y/o Terminal, sin embargo toda reparación ha sido por cuenta de nuestra empresa y ser trasladada a PETROPERU, sin embargo no tienen sanción, en esta oportunidad este ítem 17.33 PETROPERU si se arroga que si hay algún problema deberá ser reconocido por daños y perjuicios.</p> <p><u>Consulta/Recomendación:</u> PETROPERU debe retirar de la Clausula 17 de las Condiciones técnicas el ítem 17.33., así como asumir toda la responsabilidad y gastos incurridos en algún evento ocasionado por su representada.</p>	

RESPUESTA:

El numeral 17.33. *Obligaciones y Responsabilidades del Contratista* de las Condiciones Técnicas adjunto en la página del SEACE no indica lo que describen en su consulta, la cual textualmente señala lo siguiente:

17.33. El Contratista es responsable de ejecutar la totalidad de las obligaciones a su cargo, de acuerdo con lo establecido en estas Condiciones Técnicas y en el Contrato de Fletamento.

De acuerdo con lo anterior, se mantiene lo indicado en dicho Numeral de las Condiciones Técnicas.

CONSULTA N° 4:

CONSULTA N°4	CONDICIONES TÉCNICAS
NUMERAL 19.CAUSALES DE RESOLUCION DE CONTRATO.	N° de Página: Pagina N° 15
<p>“La resolución del contrato será tratada de acuerdo a lo establecido en el artículo 76 del Reglamento de Contrataciones de Petroleos del Perú – PETROPERU S.A.</p> <p><u>Comentarios:</u> Este punto es inaceptable, la inversión que se realiza en esta oportunidad en de varios millones dólares, en adición a los pagos de fletes a (90) días, PETROPERU quiere desconocer y resolver el contrato en cualquier momento del periodo contratado de 3 años. El Artículo 76 no deben comprenderse en este contrato ninguna las descritas en las letras a) y b) y en todos sus alcances.</p> <p><u>Análisis:</u> En el mercado Internacional esta Clausula no es utilizada, contraviene contra todos los derechos marítimos y convencionales de un contrato de fletamento. PETROPERU en todos los concursos anteriores mantiene siempre esta posición, a pesar de las consultas ya realizadas solo cambia el tenor, pero direccionada siempre a lo mismo.</p> <p>SEL-107-2022-OFP/PETROPERU – CONDICIONES TECNICAS - ITEM18 pág. 14.</p> <p>“El contrato puede ser resuelto de conformidad con lo indicado en el artículo 76 del Reglamento de Contrataciones de PETROPERU. El contrato podrá ser resolverse por terminación anticipada. PETROPERU podrá resolver el contrato sin expresión de causa.</p> <p><u>Consulta/Recomendación:</u></p> <p>PETROPERU debe retirar de la Clausula 19 de las Condiciones técnicas. No aceptamos el reglamento de Contrataciones de PETROPERU para esta Clausula.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en el *numeral 19. Causales de Resolución de Contrato* de las Condiciones Técnicas. Sin perjuicio a ello, se aclara que lo indicado en los literales *a) ii) y b) iv) del Artículo 76. Resolución de Contrato* del Reglamento de Contrataciones de PETROPERÚ, sólo se podrán aplicar cuando se establezca en las Condiciones Técnicas, lo cual no ha sido establecido para este proceso.

CONSULTA N° 5:

CONSULTA N° 5 CONDICIONES TÉCNICAS	
NUMERAL 8. Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) inciso 8.8	N° de Página: Pagina N° 3
<p>“8.- Si durante la ejecución del contrato la nave propuesta no cumpliera con la inspección de REPSOL o PLUSPETROL o los majors de petróleos con terminales ubicados en el Perú, según lo solicitado, PETROPERU, unilateralmente podrá resolver el contrato suscrito, Alternativamente PETROPERU podrá exigir al contratista reemplazar a la brevedad, la nave propuesta por otra sustituta de similares características a la que le permitió ganar la Buena pro, debiendo cumplir con la inspección favorable antes indicada”</p> <p><u>Comentarios:</u> Este requisito requiere es inaceptable, el operador puede superar las observaciones que puedan existir, conseguir una nave y posicionarla es muy costoso en adición a las condiciones administrativas impuestas por PETROPERU, en uso y costumbres el majors le otorga un tiempo determinado para corregir las observaciones. PETROPERU no debe en ningún momento resolver el contrato unilateralmente.</p> <p><u>Análisis:</u> La experiencia como Operadores con experiencia y serios en mercado Nacional e Internacional no hemos tenido inconvenientes años anteriores, pero así existiese algunas observaciones el tiempo de levantamiento no debería estar sujeta a un término unilateral de contrato.</p> <p><u>Consulta:</u> PETROPERU debe retirar todo el párrafo referido en esta consulta.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en el *numeral 8.8. Requerimientos Técnicos Mínimos (RTM) para evaluación en el Proceso de Selección* de las Condiciones Técnicas.

CONSULTA N° 6:

CONSULTA N° 6	CRITERIOS Y PARAMETROS DE EVALUACION	
NUMERAL I.EVALUACION TECNICA., 1.- EVALUACION PERSONAL ASIGNADO AL SERVICIO. (1B y 1C)	N° de Página: Pagina N° 2	
<p>1.B.- Experiencia del Capitán en el transporte de HLG, se evaluará la experiencia dentro de los últimos (15) años contados de la fecha de presentación de propuestas hacia atrás.</p> <p>1C.- Experiencia del jefe de máquinas en el transporte de HLG, se evaluará la experiencia dentro de los últimos (15) años contados de la fecha de presentación de propuestas hacia atrás.</p>		
<p><u>Comentarios:</u> Estos puntos para calificación del Capitán y jefe de Máquinas son cuestionables ya que la experiencia de (10) años de parte del comando es difícil de obtener, ya que los (10) años son calendarizados día a día como experiencia</p>		
<p><u>Análisis:</u> Por la experiencia del servicio en todos estos años, se requiere de mucha pericia Marínica previa y muchos años de operación en buques PETROLEROS y sobre todo en buques ESPECIALIZADOS cumpliendo con las exigencias internacionales y Nacionales, vemos con mucha preocupación que PETROPERU exige muchos años (10), cuando los MAJORS (Repsol-Righth Ship-etc), Internacionales solo exigen (05) años de experiencia acumulados a cada uno.</p>		
<p><u>Consulta/Recomendación:</u></p> <p>PETROPERU debe cambiar en la evaluación técnica, 1.- EVALUACION y CALIFICACION DEL PERSONAL ASIGNADO AL SERVICIO del PUNTO 1.B y 1C los términos de calificación de la experiencia sean de más de 5 años c/u en el transporte de hidrocarburos líquidos a granel en Buque Tanques.</p>		

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en los *puntos 1B y 1C - Numeral I – Evaluación Personal* asignado al servicio de los Criterios y Parámetros de Evaluación y lo indicado en el *Numeral 17.22 Obligaciones y Responsabilidades del Contratista de las Condiciones Técnicas*.

CONSULTA N° 7:

CONSULTA N° 7	CRITERIOS Y PARAMETROS DE EVALUACION	
NUMERAL I.EVALUACION TECNICA., 1.- EVALUACION PERSONAL ASIGNADO AL SERVICIO. (1B y 1C)	N° de Página: Pagina N° 2	
1.B.- Experiencia del Capitán en el transporte de HLG (+ de 10 años), se evaluará la experiencia dentro de los últimos (15) años contados de la fecha de presentación de propuestas hacia atrás.		
1C.- Experiencia del jefe de máquinas en el transporte de HLG (+ de 10 años), se evaluará la experiencia dentro de los últimos (15) años contados de la fecha de presentación de propuestas hacia atrás.		
<u>Comentarios:</u> Estos dos puntos, PETROPERU actualmente en sus contratos exige que se cumpla con la experiencia del personal especializado como Capitán y Jefe de Máquinas quienes fueron presentados en dicho concurso, si este personal por ejemplo se presentó con 10 años experiencia debe ser reemplazado por uno de igual experiencia, en este negocio Marítimo la experiencia sobre todo en los seniors son personal muy difícil de conseguir esta los años de experiencia por lo especializado que este rubro de Transporte de Hidrocarburos en el mercado Local e Internacional.		
<u>Análisis:</u> Por la experiencia del servicio en todos estos años, los Majors y Terminales, así como lo demuestra inspección de condición SIRE, que requiere de una experiencia de 3 años como mínimo ya que por las condiciones laborales y sociales en cumplimiento de la OMI organización internacional debe estar en un periodo de tiempo abordó y bajo el servicio de este transporte especializado y se debe aceptar un cambio de unos de experiencia de 7 años por uno de 5 años es Aceptado por el SIRE y terminales en el mundo naviero. ¿¿En adición PETROPERU ha entendido esta situación en su propuesta del especialista CASS cuando antes en sus concursos pedían (05) años de experiencia en el rubro de hidrocarburos y ahora en este concurso solicitan que sean (02) años, por qué?? porque lo han entendido que NO es fácil obtener un especialista con toda la certificación y experiencia y la que han propuesto es de acuerdo a la experiencia de la industria en Local e Internacional.		
<u>Consulta/Recomendación:</u> PETROPERU debe aceptar un reemplazo donde se precise el motivo (vacaciones o permisos aprobados por PETROPERU) que este sujeto al mercado Internacional y condiciones SIRE de (03) años como mínimo una vez que el postor presente a un Capitán o jefe de máquinas por (05) o más, debe agregar en la evaluación técnica dicha condición ya que no va a variar en la operación real y servicio del postor, además cumpliendo con la normas internacionales y nacionales.		

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en los *puntos 1B y 1C - Numeral 1 – Evaluación Personal* asignado al servicio de los Criterios y Parámetros de Evaluación y lo indicado en el *Numeral 17.22 Obligaciones y Responsabilidades del Contratista* de las Condiciones Técnicas.

CONSULTA N° 8:**CONSULTA N°8**

EMPRESA:	TRANSGAS SHIPPING LINES SAC
RUC:	20159469388

CONSULTA N° 7	PROFORMA DE CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO DETERMINADO.
CLAUSULA 5 - DIAS DE ESTADIA/CANCELACION	N° de Página: Pagina N° 3
<p>“Asimismo, de existir incumplimiento en el inicio del servicio por parte de los ARMADORES se dispone lo establecido en el numeral 4. Plazo de Ejecución de las Condiciones Técnicas”</p> <p><u>Comentarios:</u></p> <p>Este punto es inaceptable, la inversión que se realiza en esta oportunidad en de varios millones dólares, en adición a los pagos de fletes a (90) días, PETROPERU quiere desconocer, reducir y resolver el contrato en cualquier momento del periodo contratado de 3 años.</p> <p>El Artículo 72 y 76 no deben comprenderse en este contrato ninguna las descritas en las letras a) y b) y en todos sus alcances.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>En el mercado Internacional esta Clausula no es utilizada, contraviene contra todos los derechos marítimos y convencionales de un contrato de fletamento y creemos que ningún Armador aceptara esta condición.</p> <p><u>Consulta/Recomendación:</u></p> <p>PETROPERU debe retirar de la Clausula 5 de la Proforma de Contrato dicho párrafo que indica lo establecido en el numeral 4 – Plazo de Ejecución de las Condiciones técnicas.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado con respecto al retiro de la *Cláusula 5. Días de Estadía/Cancelación* de la Proforma del Contrato de Fletamento; lo descrito en el *numeral 4. Plazo de Ejecución* de las Condiciones Técnicas flexibiliza la ventana de inicio de servicio, considerando los tiempos que se requieran para tramitar los permisos y zarpe de la nave; así como, el tiempo de tránsito hasta su arribo a un Puerto del Litoral Peruano.

CONSULTA N° 10:

CONSULTA N° 10	CONDICIONES TECNICAS.
4. PLAZO DE EJECUCION	N° de Página: Página N° 3
<p>“La nave debe arribar al Puerto de Talara, Bayóvar, Conchan o Callao a opción de PETROPERU en la ventana 01-05/02/2024”.</p> <p>“La nave debe será devuelta por PETROPERU al contratista en cualquier puerto del Litoral entre Talara e Ilo – Perú, al término de su último viaje (ultimo puerto de descarga).</p> <p><u>Comentarios:</u> Este punto debe de ser bien analizado por PETROPERU ya que exige que la oferta esté vigente hasta la suscripción del contrato, y sobre todo que NO precisa un único Puerto, esto es incompatible, ya que en esta oportunidad los buques deben tener un puerto específico y anunciar su arribo como se hace en el negocio marítimo internacional y No colocar varios puertos del litoral Norte como alternativas de posicionamiento y todo el litoral norte y Sur para devolver la nave, por ello, se debe precisar que la nave se entregue/devuelva en un solo puerto específico nominado por PETROPERU.</p> <p><u>Análisis:</u> Por la experiencia pasada en un Proceso anterior nuestra nave estando ya posicionada en el puerto de Talara y extendiendo su nota de arribo, fue obligada a cambiar al puerto de Conchan (buque fondeo en Callao) y además este puerto asignado se cerró por condiciones meteorológicas - simplemente la administración de PETROPERU no reconoció los días de navegación y fondeado en puerto del Callao, solo acepto cuando el puerto de Conchan se re apertura y pudo ingresar al servicio basándose en sus condiciones técnicas (4. Plazo de Ejecución). Lo que se debería determinar es que PETROPERU, deba dar un puerto y fecha determinada de ventana a la entrega y devolución de la nave. PETROPERU, Si insiste en su posición - las empresas navieras se verán en la decisión de no presentar ofertas o incrementar el costo del flete por los riesgos que asume ante esta operación.</p> <p><u>Consulta/Recomendación:</u></p> <p>PETROPERU debe precisar la entrega y devolución de la nave en un solo puerto y establecer una ventana acorde a los tiempos de la convocatoria.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en el numeral 4. *Plazo de Ejecución* de las Condiciones Técnicas, lo cual se ajusta a las necesidades logísticas de abastecimiento de hidrocarburos líquidos a granel de PETROPERÚ.

CONSULTA N° 11:

CONSULTA N° 11	PROFORMA DE CONTRATO.
PARTE A. Clausula Adicional N°3	Pagina N° 13
<p>“En caso de que se necesite una nave sustituta debido a dique o a la inoperatividad de la nave puede arriesgar el abastecimiento de productos combustibles al país o a cualquier otra razón” del Armador.</p> <p><u>Comentarios:</u></p> <p>Este punto debe de ser bien analizado por PETROPERU ya que exige que la nave sea reemplazada por el armador bajo su responsabilidad tal como lo presentó al concurso según el puntaje que le permitió ganarla Buena pro, previa verificación y autorización de los fletadores. El costo diario del reemplazo no podrá ser mayor al vigente y permanecerá hasta el final del contrato, <u>esto es incompatible e inaceptable</u>, ya que en circunstancias actuales de mercado es muy posible que el precio del flete sea mayor que el actual (PETROPERU sabe del mercado actual), además el fletador no da ninguna opción al armador para reducir los días por tiempos de dique siendo este “ el fletador” más eficiente en su plan logístico de abastecimiento por diferentes razones.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Por la experiencia pasada en otros fletes nacionales e internacionales, el Armador reemplaza la nave y el costo de dicho periodo es cubierto por el Fletador, PETROPERU no quiere reconocer más gastos adicionales insistiendo en que sea incorporado en el flete todos los gastos adicionales que se requieran y se incluyan el Flete, bajo esta perspectiva PETROPERU hará que los armadores coloquen los fletes más altos del mercado internacional y el que se perjudica finalmente es cliente final, pero PETROPERU buscara siempre el precio del flete más barato de esta zona del pacifico. ¿¿Nos preguntamos?? ¿¿Cuál es la intención de PETROPERU de no reconocer ningún adicional que es siempre sabido por los fletadores internaciones y que se haga un servicio de calidad exigiendo cabalmente los performances?? es que PETROPERU soplo quiere ganar a costas del fletador?</p> <p><u>Consulta/Recomendación:</u></p> <p>PETROPERU debe incluir en la cláusula adicional N°3, el costo del reemplazo solo del periodo del dique será por cuenta de PETROPERU.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en la Cláusula Adicional N° 3 4. *Sustitución de la Nave* de la Parte A de la Proforma del Contrato de Fletamento.

CONSULTA N° 12:

CONSULTA N°12	CONDICIONES TÉCNICAS
NUMERAL 13.PENALIDADES.	N° de Página: Pagina N° 6 al 10
<p>“A) Listado de penalidades generales es la siguiente:”</p> <p><u>Comentarios:</u> ¿Este punto es inaceptable, el incumplimiento injustificado de la obligación es sancionado por PETROPERU- como lo determina?? ¿¿¿y usa la UIT y el monto contractual??? Este concurso de por más de 45 millones de dólares, PETROPERU se ha puesto a revisar con las empresas navieras que está contratando que están debidamente certificado con niveles altos de estándares Internacionales.</p> <p><u>Análisis:</u> Si PETROPERU quiere sancionar con una infracción 01 pag.8 por evento el 1% el resultado seria 450 mil dólares americanos, entonces nos preguntaríamos cual es el criterio usado? ¿¿Quien tome la decisión de PETROPERU estará capacitado para tomar tan importante decisión??</p> <p><u>Consulta/Recomendación:</u></p> <p>PETROPERU debe analizar mejor la magnitud del concurso de contratación de buques petroleros y reevaluar las penalidades en su totalidad y precisar el uso de la UIT. El monto contractual incluyendo impuestos, este debe ser retirado definitivamente de las condiciones técnicas.</p>	

RESPUESTA:

No se acepta lo solicitado; por lo que, se reafirma lo indicado en el *Numeral 13. Penalidades* de las Condiciones Técnicas, las mismas que han sido establecidas por nuestra área de Seguridad en forma corporativa.