



GRUPOS DE SERVICIOS 1 y 2

ANEXO XI



CONDICIONES OPERATIVAS

1. CIRCULACION DE TRENES DE OTRAS EMPRESAS

El Concesionario deberá prever en la programación anual de servicios suburbanos la circulación de trenes de pasajeros interurbanos y de carga operados por terceros concesionarios u otros operadores.

Los horarios de los trenes interurbanos de pasajeros a tener en cuenta son los que se indican en el Anexo XV del Pliego de Condiciones Particulares. Las partes, de común acuerdo, convendrán los horarios de los trenes adicionales y las modificaciones a los horarios de trenes indicados en el mismo Anexo XV. En caso de agregarse frecuencias o nuevos trenes, ellos no deberán programarse dentro de las horas pico indicadas en los Anexos X/1-M y X/1-S.

Cuando un tren de pasajeros interurbanos circule fuera de su horario programado, el concesionario que tiene a su exclusivo cargo el control de la circulación establecerá los horarios para la circulación del mismo procurando conciliarla razonablemente con la del servicio suburbano a su cargo.

Los trenes de carga podrán utilizar las líneas de los Grupos de Servicios concedidos, siempre que ello no restrinja la posibilidad del Concesionario de prestar el servicio a su cargo dentro de los patrones de calidad especificados en el Pliego de Condiciones Particulares. Como norma general, en días hábiles, los servicios de carga no deberán circular en los sectores de línea con mayor circulación durante los períodos continuados de cinco horas en que se registre mayor tráfico, en los períodos de pico matutinos y vespertinos especificados en los Anexos X/1-M y X/1-S.

M.E. y P.
O. y S. P.
291



El concesionario preverá trazados horarios ("rutas") para la corrida de trenes de carga en las horas que no sean de pico, para absorber las circulaciones diagramadas y otras condicionales (de reserva). Esos trazados contemplarán, razonablemente, las necesidades comerciales de los servicios de carga de los terceros concesionarios u otros operadores, y los trenes de carga deberán ajustar su circulación a esos trazados. Fuera de las horas de pico el servicio de pasajeros a cargo del concesionario no deberá constituirse en un factor que haga inviable el servicio ferroviario de cargas que es considerado por el Gobierno Nacional como parte esencial del sistema de transporte del país .

Si un tren de cargas circula fuera de horario, el Concesionario dirigirá su circulación de manera de hacer mínima la perturbación del servicio a su cargo, y podrá demorar dicho tren hasta la siguiente ruta prevista.

Cuando un tren de pasajeros o de cargas circulando dentro del área del Concesionario sufriera una demora en su punto de destino o egreso, por causas atribuibles al Concesionario, se deberá contemplar lo establecido en los acuerdos vigentes en lo referido a Demora o Interrupción de la Circulación .

La circulación de los trenes de los terceros concesionarios u otros operadores se hará obedeciendo a la reglamentación operativa vigente sobre las líneas del Grupo de Servicios Concedido. Cuando el personal a cargo de dichos trenes no esté capacitado con la mencionada reglamentación operativa, o no estuviera familiarizado con la línea a recorrer, el concesionario suministrará un empleado que actuara como piloto, con cargo a la empresa que requiera ese servicio.

2
REGLAMENTACIONES OPERATIVAS

Las operaciones en los Grupos de Servicios Concedidos se realizarán obedeciendo a las disposiciones de la Ley 2873, el Reglamento General de Ferrocarriles y sus modificaciones, así como las normas del Reglamento Interno Técnico Operativo vigente en el área de la Concesión.

Las normas o reglamentación que modifiquen o sustituyan

M. E. y O. y S. P.
291

2



al Reglamento Interno Técnico Operativo y demás disposiciones especiales vigentes propuestas por el Concesionario, deberán contar con la aprobación de la Autoridad de Aplicación con anterioridad a su puesta en vigencia y no serán justificativos para no dar cumplimiento al servicio de trenes que el Concesionario se compromete a ofrecer en los Anexos X/1-M y X/1-S.

Toda modificación propuesta por el Concesionario a la reglamentación vigente debe considerar también las características técnicas y el equipamiento de los trenes de terceros concesionarios u otros operadores que circulen a la toma de posesión o a la fecha de aplicación de la nueva reglamentación, según corresponda, en todo aquello que pueda afectar la circulación de los mismos.

Las modificaciones que fueren aprobadas, tomarán vigencia en un plazo suficiente que permita la continuidad de los servicios, de acuerdo a lo que estipule la Autoridad de Aplicación. El Concesionario podrá apelar la decisión adoptada en este sentido, ante el Tribunal Arbitral del Transporte Ferroviario creado por el Decreto N° 2339/92 y su modificatorio el Decreto N° 454/94.

La capacitación del personal del Concesionario en las nuevas normas, será a su cargo.

La capacitación del personal de terceros concesionarios u otros operadores requerida a la fecha de implantarse las modificaciones, será a cargo del Concesionario, la que se efectuará en un único curso de los instructores de las nombradas empresas, que efectuarán la posterior capacitación a su personal, y de otro personal que las mismas empresas deseen designar, hasta un total conjunto máximo de sesenta personas.

Cumplida dicha capacitación todo otro requerimiento de capacitación posterior, será efectuado por el Concesionario con cargo a la empresa que lo requiera.

M.E. y
O.yS.P.
291

En particular, el Concesionario propone, para ser implementado a partir de la toma de posesión, un sistema de vía libre con testimonio operado desde un puesto central con las reglas AUV (Autorización de uso de vía) en los ramales Merlo-Lobos, Moreno- Mercedes, Victoria-Capilla del Señor (sólo en el

[Handwritten signatures and initials]

tramo Victoria-El Talar) y J.L. Suárez-Zárate.



Para la puesta en servicio de estos sistemas, Concesionario deberá cumplimentar los pasos que se indican continuación:

1. La aprobación por parte de la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario del Reglamento Operativo correspondiente, que deberá obtenerse antes de la Toma de Posesión.
2. La aprobación por parte de la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario de los procedimientos transitorios que utilizará el Concesionario hasta tanto disponga del sistema de comunicaciones radioeléctrico, que deberá obtenerse antes de la Toma de Posesión.
3. La aprobación por parte de la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario del equipamiento radioeléctrico que el Concesionario proponga en reemplazo de los sistemas utilizados en los procedimientos transitorios citados en el punto 2. Una vez instalados los nuevos equipos deberán ser verificados por la citada Comisión antes de su puesta en servicio.

El Concesionario asume la responsabilidad de que el nuevo sistema operativo no disminuirá la capacidad del sistema actual, garantizando las condiciones necesarias para el cumplimiento de la oferta de servicios comprometida en el presente contrato, como ser tiempos de viaje y frecuencias de trenes, y de los servicios de carga y pasajeros interurbanos previstos para cada sector.

M.E. y O. y S.P.
291

[Handwritten signatures and initials]