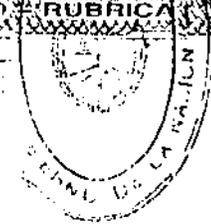


1549
REGIONAL



ACTUACION NOTARIAL
LEY 12.990 - RUBRICA

ANEXO



F 01103887

TI TULAR del Registro Notarial número 983.-

23.



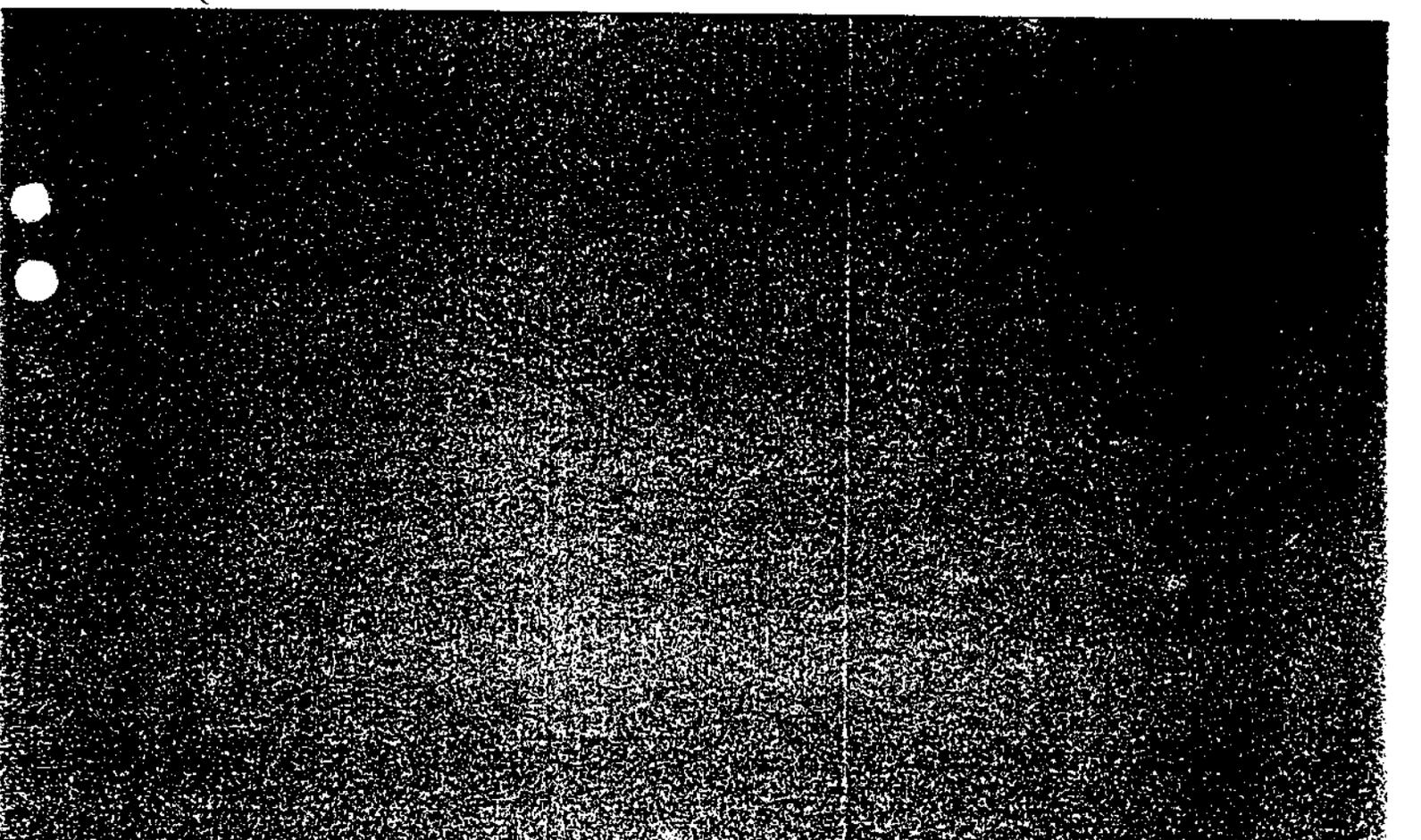
21 diciembre 93



[Handwritten signature]

M.E. y
O. y S. P.
59

[Handwritten initials]





ACTUACION NOTARIAL

LEY 12.990 - RUBRICA



EXTRAJUDICIAL

FOLIO 1222

A 00135937

1 CERTIFICO, en mi carácter de Escribano Titular del
2 Registro de Contratos Públicos número 983 de la Capital
3 Federal: PRIMERO) Que en fecha 23 de diciembre de 1993,
4 por expediente número 1.584.728 de la Inspección General
5 de Justicia, se ha iniciado ante el mencionado organismo,
6 el trámite de inscripción de los Estatutos Sociales de
7 "FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA", que fuera
8 constituida por escritura del 24 de noviembre de 1993, pa-
9 sada ante mí al folio 1318 de este mismo Registro, y SE-
10 GUNDO: Que en fecha de hoy, ha sido agregada al referido
11 expediente la escritura otorgada por ante mí, también en
12 fecha de hoy, al folio 80, en la que el señor Mauricio
13 Gesang acredita que inviste el carácter de APODERADO de la
14 Compañía Cooperativa "BELGIAN TRANSPORT AND URBAN INFRAS-
15 TRUCTURE CONSULT" en abreviatura "TRANSURB CONSULT", según
16 Poder que ésta le otorgara el 3 de noviembre de 1993, el
17 que se ha transcrito íntegramente en esta última escritu-
18 ra.- PARA LA SOCIEDAD, y a los efectos de su presentación
19 ante la Unidad de Coordinación para la Privatización Fe-
20 rroviaria, expido la presente que sello y firmo, en la
21 Ciudad de Buenos Aires, a los dos días del mes de febrero
22 de 1994.-

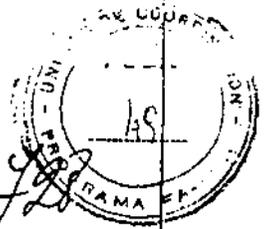
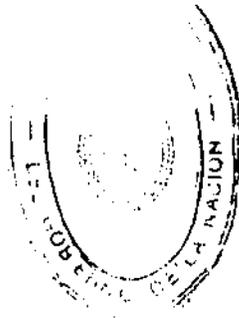
E. y
C. y S. P.
99



Mauricio Gesang



ANEXO



1.584.722



Buenos Aires, febrero 2 de 1994.-

Señor

Inspector General de Justicia

S _____ D

De mi consideración:

Acompaño a la presente, Testimonio, Fotocopia y Copia Protocolar de la Escritura del día de la fecha, pasada ante mí al folio 80 del Registro 983 a mi cargo, a los efectos de ser agregada al trámite de inscripción de los Estatutos Sociales de "FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA".-

Sin otro particular, saludo a usted con mi consideración más distinguida.-



[Handwritten signature]

INSPE. GEN. DE JUSTICIA

9 FEB 2

11 12 0

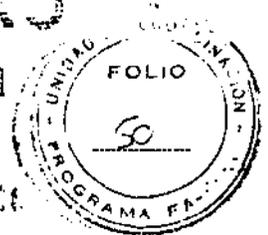
DIA. MESA DE ENTRADAS

Stamp area with fields for 'C. G. P.' and other administrative markings.

ANEXO



SECRETARÍA DE VIVIENDA



128: 77 21 62 2000

SECRETARÍA DE VIVIENDA



FERROVIAS .S.A. CONCESIONARIA

S A

RAMOS MAJIA

1430

4º

CAPITAL FORMAL

SOLICITUD DE PERSONALIDAD JURIDICA

E P

24/11/93

933

C F

417

TESTIMONIO ORIGINAL FOTOCOPIA Y MARGEN PROTOCOLAR

PAGO DE TASA

RESERVA DE NOMBRE

| |
|-----------------------|
| M. E. y C. y S. P. |
| 99 |
| |

ETCART JULIO CESAR

CTA. N° 790/30 C. C.

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Para el depositante

ANEXO

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

Denominación FERROVIAS S.A. CONCESIONARIA

N° de Registro I. G. J.:

Domicilio

Capital suscrito

al 31/12/ (p/tasa anual)

TASA DE CONSTITUCION

TASA ANUAL AÑO

(Indicar con una (x) lo que corresponda)

NOTA DE CREDITO PARA LA CUENTA N° 790/30 CASA CENTRAL
Dirección General Técnica y de Coordinación Administrativa de la
Secretaría de Justicia - Inspección General de Justicia

EFECTIVO
CHEQUE

O GIRO N° a cargo de la casa

O GIRO
CHEQUE

O GIRO N° c/Banco

O GIRO

Marcar donde corresponde

IMPORTE 71.--

N° 1397683
SON OCHENTA Y UNO PASOS SESENTA Y UNO

de de 19 93

(Filial del Banco) FIRMA DEL DEPOSITANTE

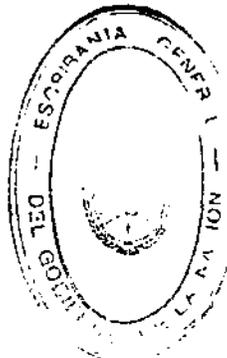
4 SELLO DE BANCO AL DORSO

BOLETA APTA EXCLUSIVAMENTE PARA EL PAGO DE TASAS (D. 1547/78)
Form. 200 e



M.E. y S.P.
50

Handwritten signature



GRUPO DE SERVICIOS 6

ANEXO II

CONTRATO CON EL OPERADOR

[Handwritten signatures and initials]

M.E. y
C. y S.P.
99



ANEXO



ACUERDO DE ASISTENCIA TECNICA

ARTICULO 1º - LAS PARTES

Este Acuerdo de Asistencia Técnica a la operación, comercialización y mantenimiento de los servicios ferroviarios de pasajeros del Grupo Nº 6 Belgrano Norte, a los 27 días del mes de octubre del año 1993, entre el Consorcio FERROVIAS, en su carácter de preadjudicatario, integrado por las firmas Transportes Automotores de Cuyo TAC-Limitada S.C., Seminara Empresa Constructora S. A., Emepa S. A. y Graglia, Picco & Asociados Ingenieros Consultores, representada por Pablo Parodi, Jorge Seminara, Benjamín G. Romero, Eduardo Graglia y Luis Javier Picco, (en adelante FERROVIAS o el Concesionario) domiciliado en Avda. Ramos Mejía 1430 4º Piso, Buenos Aires, Argentina, por una parte, y por la otra TRANSURB CONSULT S. C. (en adelante TRANSURB), con domicilio en Rue Ravenstein 60, 1000, Bruselas, Bélgica, representada en este acto por el Sr. Yvan Flecijn, en adelante y todas en conjunto llamadas "las Partes".



ARTICULO 2º - MARCO DEL CONTRATO

En virtud de ser necesario, por requerimiento del Pliego de Bases y Condiciones, la asistencia técnica de un operador extranjero, las partes a fin de cumplimentar con ese requisito acuerdan firmar al presente contrato de asistencia técnica sujeto a las siguientes cláusulas.

ARTICULO 3º - DEFINICIONES

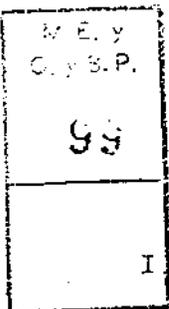
I. Designación de asistente técnico

Sujeto a las condiciones y términos del Acuerdo y las que se pudieran establecer más adelante, los Oferentes, en conjunto y por medio del presente, acuerdan en designar como Asistente Técnico del Concesionario en la explotación, comercialización y mantenimiento de los servicios de la Concesión a TRANSURB y TRANSURB acepta tal designación y se compromete a actuar en tal calidad de Asistente Técnico del Concesionario por todo el período de la Concesión.

II. Descripción General de la Asistencia Técnica

De conformidad con FERROVIAS, TRANSURB asume la responsabilidad técnica de la operación de los servicios, en los aspectos de comercialización, operación y mantenimiento de infraestructura y equipamiento de los servicios de transporte de pasajeros ferroviarios de la Concesión, por todo el período de la misma.

I I. Declaración de conocimiento y aceptación



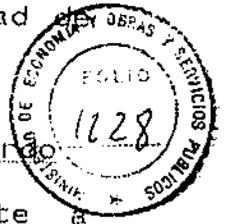
Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and initials 'A S' on the right.



ANEXO



TRANSURB declara en forma expresa conocer y aceptar los documentos que regulan la Licitación, a saber: Pliegos de Bases y Condiciones Generales, Particulares, y sus Circulares correspondientes emitidas por la Autoridad de Aplicación.



IV. Transferencia y vigencia de las obligaciones del Acuerdo

Las partes se comprometen por medio del presente a transferir todos los derechos y obligaciones derivados del Acuerdo en favor de la futura Sociedad Anónima Concesionaria, que se formare a consecuencia de la Concesión, (en adelante llamada Sociedad), de conformidad con lo establecido en los Pliegos de la Licitación, y en especial TRANSURB, en su condición de Asistente Técnico se compromete a respetar tal transferencia y a reconocer la vigencia de los derechos y obligaciones derivados del Acuerdo respecto y a favor de la Sociedad.

V. Declaración de responsabilidad

A los fines de la Licitación los Oferentes declaran y aceptan que los términos del Acuerdo no modifican la responsabilidad por ellos asumida en sus calidades de oferentes de la Licitación ni la del futuro Concesionario frente a la Autoridad de Aplicación.

VI. Compromiso de suscripción del contrato de asistencia técnica

En virtud de los antecedentes técnicos de TRANSURB en materia de explotación Ferroviaria cuyos antecedentes se agregan a fin de cumplimentar lo dispuesto en el Pliego de Condiciones las Partes han resuelto celebrar el presente Acuerdo, a fin que en su parte pertinente sea agregado al Contrato de Concesión. Este acuerdo se inscribe en lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Generales, y en las Circulares emitidas por la Autoridad de Aplicación.

TRANSURB acepta que FERROVIAS anexe al futuro Contrato de Concesión los aspectos técnicos operativos del contrato de asistencia técnica firmado entre las partes, dejando en claro que tal actitud no importara de manera alguna que TRANSURB acepte ser parte del mencionado contrato de concesión.

M.E. y
O.Y.S.P.
99

Una vez que los miembros integrantes del consorcio hubieren constituido la sociedad anónima concesionaria este contrato será transferido en todos sus términos a dicha sociedad y se entenderá celebrado entre la sociedad concesionaria por una parte y por la otra TRANSURB.



ANEXO



ARTICULO 4º - OBJETO DEL ACUERDO

El presente acuerdo tiene por objeto definir las condiciones básicas a ser respetadas entre TRANSURB y FERROVIAS.

ARTICULO 5º - MISION DE TRANSURB

La misión de TRANSURB consistirá en la asistencia técnica a la operación, comercialización y mantenimiento de los servicios de transportes incluidos en el Grupo de Servicios N°6, desarrollando las tareas que se describen en el ARTICULO 8, sin perjuicio de que:

- a) Las tareas mencionadas en el ARTICULO 8 pudieren ser eventualmente reemplazadas por otras más urgentes;
- b) Regularmente, al menos una vez al mes, TRANSURB participará de reuniones con los representantes del Concesionario a fin de establecer la lista de las tareas a realizar por TRANSURB en los siguientes tres (3) meses.

ARTICULO 6º - COMPROMISO DEL CONCESIONARIO

El Concesionario se compromete:

- * a asistir a TRANSURB durante la ejecución del presente Acuerdo.
- * a facilitarle a TRANSURB la información requerida para la realización de sus tareas y asistirlo para obtener dicha información.

En el caso de que alguno de los consultores no se desempeñare a satisfacción de FERROVIAS, éste podrá solicitar a TRANSURB su reemplazo por otro profesional, lo que deberá ser cumplimentado si el reclamo esta debidamente fundado.

ARTICULO 7º - INICIACION DE VIGENCIA DEL ACUERDO Y DE LOS SERVICIOS DE TRANSURB

El presente acuerdo tendrá validez a partir de la fecha de su firma, y entrará en vigencia a partir de la fecha en que se firme el contrato de Concesión entre el Concedente y el Concesionario.

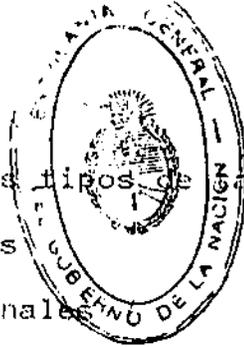
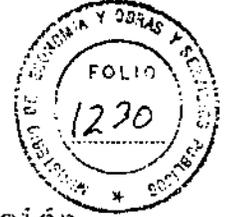
TRANSURB iniciará la ejecución de sus servicios, conjuntamente con el Concesionario, el mismo día de la fecha de la firma del Contrato de Concesión.

Los expertos de TRANSURB reportarán al Gerente General de FERROVIAS.

ARTICULO 8º - TAREAS A DESARROLLAR POR TRANSURB

M.E. y C. y S.P. 59

ANEXO



Se podrán realizar dos tipos de tareas:

- a) tareas básicas
- b) tareas adicionales

a) tareas básicas

* proporcionar asistencia para la concepción, formalización y comienzo de la operación de los servicios.

* revisar el plan operativo básico y elaborar versiones alternativas de acuerdo al criterio de la Concesionaria y ajustados a los requerimientos de la Autoridad de Aplicación.

* asegurar la consistencia entre los objetivos de FERROVIAS y los objetivos asignados a los ejecutivos y personal ejecutante (excluido aquellos que son socios).

* asistir a Ferrovías en los aspectos de comercialización de los servicios.

* participar activamente en la adecuación de proyectos de inversión a las necesidades operacionales y en las discusiones con la Autoridad de Aplicación con respecto al plan de inversiones, las características técnicas de los equipos, el progreso realizado en las tareas y las posibles modificaciones a dicho plan.

* desarrollar con el Concesionario un sistema de control de gestión para optimizar la gestión operativa y precisar situaciones que pudieran dar lugar a penalidades.

* Asistir al concesionario en controlar la veracidad y objetividad de las informaciones reunidas.

* Asistir al Concesionario en el establecimiento de las condiciones de los bienes cedidos en explotación en todos los campos que éste considere útil, particularmente en las partes electromecánicas y electrónicas de las instalaciones fijas y del material rodante.

* Participar activamente en la capacitación de todas las categorías de personal de mantenimiento y de operación, mediante métodos de enseñanza directa y/o audiovisuales de capacitación.

* Asistir al Concesionario en el análisis de los recursos existentes respecto a los objetivos de la compañía desde el punto de vista de corto, mediano y eventualmente largo plazo. Estos análisis incluirán:

[Handwritten signatures and initials]

M.E. y
C. y S.P.
55

ANEXO



- * Operación del material rodante
- * Instalaciones fijas y sus características respecto a su operación
- * Sistemas de señalamiento, comunicaciones, telecomunicaciones y de seguridad
- * Métodos de mantenimiento
- * Los reglamentos de explotación
- * Sistemas de percepción de los ingresos
- * Sistemas de control de los costos
- * Otros temas relativos al objeto de la Concesión

Estos análisis ayudarán a preparar un balance técnico y operacional, y servirán de base para la toma de decisiones ulteriores. También permitirán el seguimiento de la aplicación de las decisiones tomadas así como la valuación del resultado de su aplicación.

* Asistir al Concesionario en la planificación de adquisición de material rodante nuevo, evitando la compra de material rodante inadecuado.

* Participar activamente en el análisis crítico de las especificaciones de los nuevos equipos e instalaciones requeridos por la Autoridad de Aplicación en el Plan de Inversiones, dirigiendo los equipos técnicos de trabajo en aquellas áreas de mayor complejidad tecnológica (particularmente: vías, señales, comunicaciones y en el puesto central de operaciones).

* Durante la fabricación, asistir al Concesionario en el control de Calidad de las instalaciones fijas y material rodante en construcción, en las fábricas y talleres de los proveedores, representando al Concesionario cuando fuera conveniente.

* Asistir al Concesionario en la formulación de políticas de mantenimiento capaces de conservar adecuadamente el material rodante y la infraestructura.

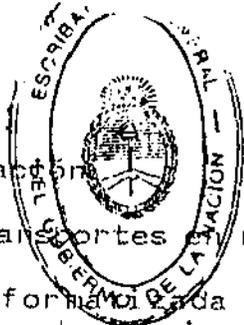
Asimismo, asistirlo en le desarrollo de nuevos programas de mantenimiento basados en métodos internacionales, adaptados a las necesidades de las instalaciones de la Concesión, con el propósito de reducir costos y de acuerdo con los criterios establecidos por la Autoridad de Aplicación.

b) Tareas adicionales

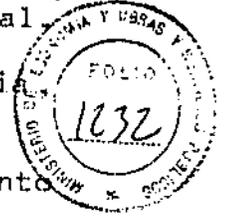
TRANSURB podrá realizar algunas tareas a petición del Concesionario en base a acuerdos complementarios que surgieran de la evaluación caso por caso de las necesidades. Algunos temas objeto de las tareas adicionales son los siguientes:

- * Gestión informatizada de los horarios y de los equipos lo cual permite su fácil modificación para proveer toda la documentación necesaria para la

M.E. y
S. y S.P.
53



ANEXO



- Autoridad de Aplicación
- * Integración de transportes en una óptica multimodal.
 - * Gestión informada de existencia, aprovisionamiento y adquisiciones.
 - * Gestión informatizada de programas de mantenimiento de instalaciones fijas y material rodante
 - * Remotivación del personal de la empresa.
 - * Establecimiento del sistema de comunicación para FERROVIAS.
 - * Comercialización y relaciones con otras empresas.

ARTICULO 9 - PROPIEDAD INTELECTUAL Y CONFIDENCIALIDAD

Todos los productos (informes, planos, especificaciones técnicas, manuales, etc) que TRANSURB genere en cumplimiento de las tareas encomendadas serán propiedad del concesionario. Asimismo, TRANSURB mantendrá confidencialidad sobre todos los productos, y no podrá darles otro uso que aplicarlos al Concesionario y a la Concesión.

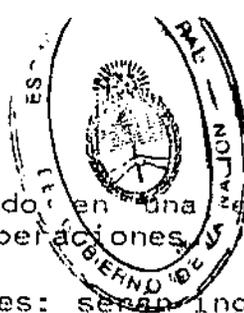
ARTICULO 10 - ORGANIZACION DE LAS TAREAS

Para la ejecución de las tareas básicas, TRANSURB mantendrá en Buenos Aires durante los dos primeros años de la Concesión el siguiente equipo de profesionales:

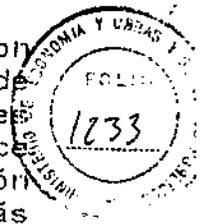
- * Un ingeniero coordinador de rango superior, será director nominado por TRANSURB. Será un Ingeniero Diplomado, con experiencia en la Gestión y Coordinación de grandes proyectos en TRANSURB o en las empresas que las integran con amplio conocimiento de sus aspectos técnicos y gerenciales y de su relación con los transportes urbanos de superficie.
- * Un Ingeniero en Operaciones, de rango superior. Será un ingeniero diplomado con experiencia a nivel gerencial en TRANSURB o en empresas extranjeras de similares características, y por cuya idoneidad TRANSURB se hace responsable. También deberá contar con experiencia en transportes urbanos de superficie, tanto autotransportes como ferrocarriles. Tendrá preferentemente, experiencia en el campo de las relaciones de una empresa de ese tipo con la Autoridad de Aplicación.
- * Un Ingeniero en mantenimiento de material rodante y un ingeniero en mantenimiento de vía y obras de arte. Serán ingenieros Diplomados con una experiencia en sus actividades respectivas de no menos de 10 años en TRANSURB o en empresas extranjeras de similares características, y por cuya idoneidad TRANSURB se hace responsable. También

M.E. y
G. y S.P.
53

[Handwritten signatures and initials]



ANEXO



deberán haber realizado, en una empresa de transportes, tareas en el área de operaciones.

* Ingenieros Consultores: serán ingenieros diplomados con una experiencia en su actividad respectiva de no menos de 10 años en TRANSURB o en empresas extranjeras de similares características y por cuya idoneidad TRANSURB se hace responsable, en este último caso la Autoridad de Aplicación se reserva el derecho de aprobar la contratación. Además deberán haber realizado, en una empresa de transporte, tareas similares a las que les serán encomendadas.

El ingeniero Coordinador tendrá una dedicación equivalente a 9 hombres/mes durante c/u de los primeros 2 años y de 4 hombres/mes durante c/u de los años 3º al 6º inclusive, y de 2 hombres/mes durante c/u de los cuatro años restantes.

El ingeniero en Operaciones tendrá una dedicación equivalente a 12 hombres/mes durante c/u de los tres primeros años, de 6 hombres/mes el 4º año, de cuatro hombres/mes durante c/u de los años 5º al 7º inclusive, y de 2 hombres/mes durante c/u de los tres años restantes.

Los ingenieros de Mantenimiento, Vías y Obras de Arte tendrán una dedicación equivalente a 12 hombres/mes durante c/u de los seis primeros años, de 8 hombres/mes durante c/u de los años 7º al 8º inclusive y de 4 hombres/mes los dos años restantes.

Los ingenieros Consultores tendrán la siguiente dedicación mínima que será de 24 hombres/mes durante c/u de los dos primeros años y de 6 hombres/mes durante cada uno de los ocho años restantes.

Durante toda la concesión y hasta la finalización de la misma TRANSURB continuará siendo responsable en forma permanente por la prestación de este servicio aunque la carga de trabajo será revisada de acuerdo con las necesidades.

Las remuneraciones de los expertos y otra consideraciones comerciales de su contratación se detallan en el anexo 1 que forma parte del presente contrato.

Para las tareas adicionales, la carga de trabajo y los honorarios serán los que surjan de los acuerdos entre las partes para cada trabajo en particular.

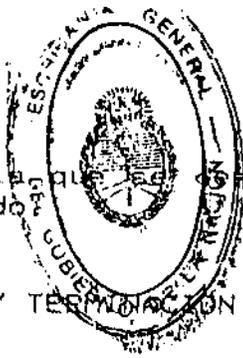
ARTICULO 11 - EXCLUSIVIDAD

FERROVIAS se compromete a encomendarle a TRANSURB aquellas tareas básicas descritas en el acápite a) del ARTICULO 8. Para las otras tareas adicionales incluidas en el acápite b) Ferrovías podrá requerir asistencia a TRANSURB.

ARTICULO 12 - PAGOS

El Consorcio pagará las facturas de TRANSURB sobre los montos facturados incluyendo honorarios gastos e impuestos.

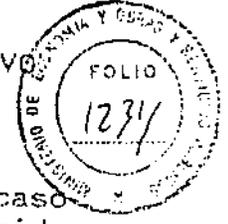
VE y S.P.
99



ANEXO



La mecánica de pagos es la que se describe en el anexo 2 integra el presente acuerdo.



ARTICULO 13 - SUSPENSION Y TERMINACION DEL ACUERDO DEFINITIVO

a) Suspensión

Podrá suspenderse el cumplimiento del acuerdo en caso de fuerza mayor mediante notificación escrita, aducida por cualquiera de las dos partes.

La parte que solicite la suspensión le comunicará inmediatamente a la otra mediante notificación escrita, con copia a la autoridad de aplicación cualquier situación o acontecimiento ocurrido en circunstancias fuera de su control que no podían ser previstos razonablemente y que imposibilitarían proseguir la ejecución de sus obligaciones en este acuerdo.

Se aplazará la ejecución del presente acuerdo durante el tiempo que dure la situación o acontecimiento de fuerza mayor por un período máximo de 6 (seis meses). En caso de fuerza mayor ninguna de las partes deberá indemnizar a la otra.

El acuerdo también podrá ser suspendido:

- * en caso de falta de pago de las facturas en un plazo de tres meses a partir de la fecha de su emisión.
- * en caso que el concesionario no le suministre a TRANSURB la asistencia y el entorno material contractualmente previsto.
- * en caso en que TRANSURB no cumpla con la cantidad o calidad del trabajo encomendado.

en los dos primeros casos además de ser pagados los trabajos ya realizados TRANSURB en caso que la suspensión sea definitiva cobrará una indemnización equivalente al conjunto de la misión de los 12 meses subsiguientes que todavía no se haya efectuado.

b) Extinción

El presente acuerdo definitivo se extinguirá:

- * en caso de terminación normal del acuerdo
- * en caso de extinción de la concesión
- * después de haber liquidado las cuentas entre TRANSURB y el Concesionario.
- * si no se respeta el contrato.

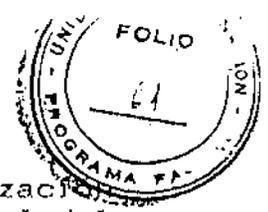
Si se termina el acuerdo por incumplimiento de las cláusulas por

M.E. y
C. y S. P.

55



ANEXO



parte del Concesionario, TRANSURB, cobrará una indemnización equivalente a cinco (5%) por ciento del valor total residual del conjunto del acuerdo hasta la fecha de su terminación normal y nada más tendrá que reclamar el Concesionario. Si termina el acuerdo por incumplimiento de las cláusulas por parte de TRANSURB el Concesionario cobrará una indemnización equivalente a cinco (5%) por ciento del valor total residual del conjunto del acuerdo hasta la fecha de su terminación normal.

El Concesionario hace saber al Asistente Técnico que de acuerdo a lo previsto en el contrato de concesión, para la modificación, suspensión o extinción del presente acuerdo deberá requerirse la autorización de la Autoridad de Aplicación. En los casos de extinción, el Asistente Técnico se compromete a continuar en su posición hasta su reemplazo por el nuevo Asistente Técnico.

ARTICULO 14 - IDIOMA

Este acuerdo definitivo ha sido redactado en idioma español. En adelante, cualquier comunicación relacionada con el presente acuerdo deberá ser realizada en español. Tales comunicaciones podrán ser efectuadas en mano, por telex, correo certificado o fax confirmado.

ARTICULO 15 - LEY

Las partes harán sus mejores esfuerzos para conciliar amistosamente todas las diferencias que surjan del presente Acuerdo.

Cualquier diferencia entre las Partes que surja de éste Acuerdo y que no pueda ser amistosamente arreglada será sometida a los árbitros que se regirán por la corte internacional de La Haya (Países Bajos).

ARTICULO 16 - RESPONSABILIDAD SOBRE LOS CONSULTORES

Los consultores de TRANSURB en ningún caso serán considerados empleados del Concesionario por lo cual TRANSURB mantendrá indemne al Concesionario de todo reclamo derivado de responsabilidad laboral alguna, incluyendo enunciativamente reclamos por accidentes o enfermedades de trabajo a tal fin TRANSURB se compromete a contratar seguros que cubran a los consultores contra todo riesgo.

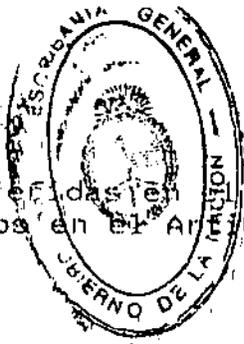
ARTICULO 17 - OPCION DE RENOVACION

En caso que Ferrovías obtenga la renovación de la concesión, por otro periodo de 10 años concederá a TRANSURB el derecho de primera opción para la asistencia técnica que Ferrovías pudiera requerir, para ese nuevo periodo.

ARTICULO 18 - DOMICILIO PARA LAS NOTIFICACIONES

Four handwritten signatures are present at the bottom of the page.

M. E. y O. y S. P. 53



ANEXO



Las notificaciones referidas en el Art. 12 serán enviadas a los domicilios establecidos en el Artículo 10.

En Buenos Aires a los 01 días del mes de Noviembre de 1993, se firman 3 ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.

[Signature]
T.A.C.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

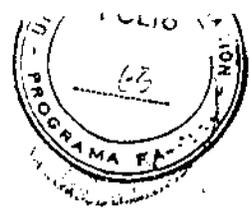
[Signature]

[Signature]
X. EMEPA

M.E. y
G. y C.P.
99



11113



ADENDA AL ACUERDO DE ASISTENCIA TÉCNICA

PILAR S.A. representada por su presidente Sr. Benjamín Gabriel Romero, CONIPA S. A. representada por el Ing. Dardo Esterovich en su carácter de apoderado según testimonio de la escritura de poder pasada con fecha 24 de julio de 1992, al folio 56 del registro 461 del partido de La Plata, a cargo de la escribana Mabel A. Santa María, CONEVIAL S.A. representada por su Vice Presidente el Sr. Eduardo Polito y CODI S. A. representada por su director y apoderado Ing. Pedro Pablo Piatti, manifiestan que conocen el Contrato de asistencia técnica suscripto entre TRANSURB CONSULT y T. A. C. Coop. Ltda., SEMINARA, Empresa ECSA, EMEPA S. A. y Graglia y Picco de fecha 1 de Noviembre de 1993 y declara:

- 1 - Que ratifican, en su carácter de integrantes de FERROVIAS S.A.C., todo lo convenido en el mismo.
- 2 - Que adhieren a los términos expresados en el documento y que hacen suyos los derechos y obligaciones que de él emergen prestando conformidad a todas y cada una de las cláusulas del mismo.
- 3 - Firma así mismo el presente en su doble carácter de integrante de la FERROVIAS S.A.C. y de asistente técnico aceptando la incorporación de las nuevas empresas TRANSURB CONSULT representada por el Sr. Iván Flecyn, según poder extendido en Bruselas el 26/10/93.

Firmado en Buenos Aires el día 1 de Febrero de 1994.

| |
|---------------------|
| M.E. y O. y S.P. |
| 99 |

FIRMA(S) CERTIFICADA(S) EN EL SELLO
DE ACTUACION NOTARIAL N° 002504044

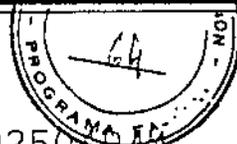
Bs As 1º de febrero 1994

| |
|--|
| MARIA DE LAS MERCEDES MABES MATRICULA 3588 ESCRIBANA |
|--|



ACTUACION NOTARIAL

LEY 12.550 RUBRICA



ANEXO C 00250

MERCEDES ALABES
CULA 3899
RIBANA

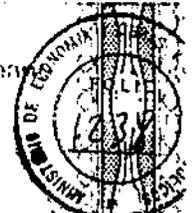
1 Buenos Aires, 1 de FEBRERO de 1994. En mi carácter de Escribano

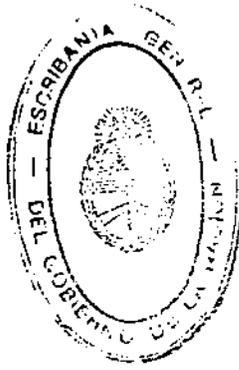
2
3 CERTIFICO: PRIMERO: Que la/s firmas que obra/n en el
4 documento que liga con esta foja, es/son puesta/s en mi presencia por la/s
5 persona/s cuyo/s nombre/s y documento/s de identidad se mencionan a
6 continuación, y de cuya conocimiento, doy fe.

- 7 ROMERO, Benjamin Gabriel; D.N.I. 10.373.289.-
- 8 ESTEROVICH Dardo ; Libreta de Enrolamiento 5.146.855
- 9 POLITO, Eduardo ; Libreta de Enrolamiento 4.255.285
- 10 PIATTI, Pedro Pablo ; D.N.I. 16.532.692
- 11 FLECYN Iván ; Pasaporte Nro. T 410.900/393 C.C.E. Bélgica

12
13
14
15
16
17
18 SEGUNDO: Que dicha/s persona/s manifiesta/n actuar el primero en su ca-
19 racter de Presidente de Pilar S.A., inscrita en I.G.J. el 9 de
20 setiembre de 1988, número 6284, Libro 105; Tomo A, de Sociedades
21 Anónimas; y Acta del 16/5/91; Dardo Esterovich como apoderado de
22 CONIPA SACICF y de M según poder del 24/7/92 , al folio 56 del
23 Registró 6461 de La Plata, a cargo de la Esc. Mabel Santa María;
24 Eduardo Polito en su caracter de Vicepresidentes de COMEVIAS SACI
25 CIF en ejercicio de la Presidencia según Acta de Directorio del
28 /01/94 , nro. 1165 ; Inscripta el 26/6/90 en I.G.J. ; Nro. -
5497, Libro 111, Tomo A, de S.A.-; Pedro Pablo Piatti en su carác

M.E. y
C. y S.P.
99





433



GRUPO DE SERVICIOS 6

ANEXO III/1

CONVENIO DE CIRCULACION DE TRENES DE CARGA DE LA EMPRESA FERROCARRIL GENERAL BELGRANO S.A. EN VIAS DEL CONCESIONARIO FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA

| |
|------------------------|
| N.º E. y C. y S. P. |
| 99 |
| |

[Handwritten signatures and initials]



ANEXO



CIRCULACION DE TRENES DE CARGA DE LA EMPRESA FERROCARRIL GENERAL BELGRANO S.A. EN VIAS DEL CONCESIONARIO FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA



Entre la EMPRESA FERROCARRIL GENERAL BELGRANO S.A., con domicilio en Av. Ramos Mejía 1302, 6º piso, Capital Federal, representada por Ignacio A. LUDUEÑA en su carácter de Presidente, en adelante denominado "EFGB" por una parte, y FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA (en formación), Concesionario del Grupo de Servicios 6 con domicilio en Av. Ramos Mejía 1430, Capital Federal, representada por Osvaldo Román ALDAO, en su carácter de Vicepresidente, en adelante denominada "el Concesionario", por la otra parte, se acuerda celebrar el presente convenio que fija las condiciones operativas y de seguridad que deben cumplir las partes y la normativa aplicable a la circulación de los trenes de carga de EFGB, por la red de jurisdicción del Concesionario.

PRIMERA - DEFINICION

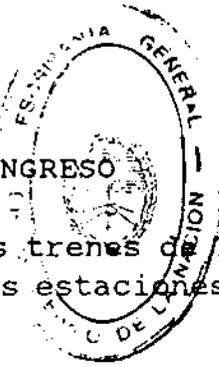
El presente convenio reconoce el derecho de hacer uso de la vía (en adelante "Derecho de Uso") para la circulación de trenes de carga, locomotoras y furgones de EFGB, incluidos los trenes y vagones de servicio, de mantenimiento y de auxilio (en adelante tren o trenes), con origen y destino en estaciones de la Red Ferroviaria Nacional que operan con carga, con tracción y personal de a bordo de EFGB o a designar por las partes.

A tal fin se definen a continuación las formas y condiciones operativas, estableciéndose además las responsabilidades por daños o pérdidas que tengan lugar como consecuencia del "Derecho de Uso".

La aplicación de las cláusulas del presente convenio deberá ajustarse a lo normado por la Ley 2873, el Reglamento General de Ferrocarriles, el Pliego de licitación y el Contrato de Concesión y las reglamentaciones operativas vigentes en jurisdicción del Concesionario y aprobadas por la Autoridad de Aplicación .

Forma parte del presente Convenio el Adjunto "A".

S. y
S.P.
99



ANEXO



SEGUNDA - ESTACIONES DE INGRESO

El ingreso o egreso de los trenes de EFGB a la red del Concesionario, se efectuará por las estaciones Villa Rosa y Retiro Norte.



TERCERA - ESTACIONES EN QUE OPERARA EFGB.

En el Anexo XVI Adjunto "A" del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6 se determinan los límites físicos de las estaciones, desvíos, playas y demás instalaciones que, siendo propiedad de FE.ME.SA., serán de uso exclusivo de EFGB, como así también aquellas vías de uso compartido entre EFGB y el Concesionario.

Todos los sectores de uso exclusivo EFGB serán mantenidos, aseados y custodiados por EFGB.

CUARTA - DERECHO DE USO

4.1. EFGB estará facultado a circular con sus trenes por la línea del Concesionario, como también acceder a estaciones, desvíos y playas del Concesionario, de EFGB o de terceros según existan acuerdos previos con ellos, que especifiquen las prestaciones y los cargos para operar con carga o para atención de su material rodante, en los términos de la Ley 2873.

En estaciones, desvíos y playas la responsabilidad y custodia de los trenes corresponden al Titular de aquéllas.

4.2. El uso de la vía y de otras instalaciones se hará según normas y reglamentos propios de quien tuviese a cargo la infraestructura, aprobados por el Concedente en un todo de acuerdo con la Ley 2873 y el Reglamento General de Ferrocarriles (Decreto 90325/36) y sus modificaciones.

4.3. EFGB podrá circular con sus trenes por las líneas del Concesionario con personal propio habilitado por el Concesionario en la reglamentación operativa vigente y con el conocimiento de la vía, asumiendo la responsabilidad asignada a las tripulaciones para la circulación.

Las tripulaciones originarias de EFGB y FE.ME.SA. que estuvieran previamente habilitadas para circular por las

M.E. y
O. y S.P.
99

ANEXO



líneas del Concesionario conservarán esa habilitación y no tendrán que ser capacitadas y habilitadas nuevamente, salvo el examen médico periódico, y hasta que se produzca algún cambio en el RITO vigente, debiendo en ese caso ser capacitados y habilitados nuevamente por el Concesionario, de acuerdo a lo indicado en el punto 2 del Anexo XI del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6. Cuando el personal de EFGB no esté habilitado, requerirá un piloto al Concesionario con una anticipación que será convenida oportunamente entre las partes previa a la circulación del tren. Dicho piloto asumirá la responsabilidad del tren en todo lo relativo a la circulación. El Concesionario atenderá dicho requerimiento con la diligencia debida, disponiendo el momento y el lugar para la detención del tren y la presencia del piloto en el sitio requerido, procurando que esto no produzca demoras al tren de EFGB

- 4.4. El Concesionario podrá proponer modificaciones al RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo) de aplicación en el área de Concesión del Grupo de Servicios 6 y la Secretaría de Transporte se expedirá, considerando también las características técnicas y el equipamiento de los trenes de EFGB, de FE.ME.SA., Terceros Concesionarios u otros operadores, 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.

En forma conjunta se arbitrarán los medios, forma y tiempo que permita la habilitación del personal de EFGB bajo las nuevas reglas, siguiendo los criterios contenidos en el Anexo XI del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6.

QUINTA - PROGRAMACIÓN

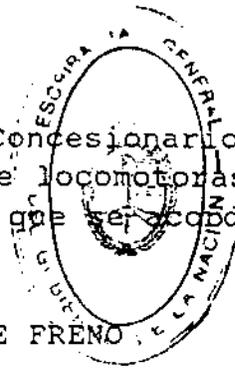
Los nuevos trenes de EFGB circularán según los itinerarios que acordarán las partes previa a su vigencia, los que podrán ser revisados periódicamente.

Las rutas para los servicios de carga serán compatibles con los servicios del Concesionario y se otorgarán como norma general en horas no pico -tanto diurnas como nocturnas- de circulación de trenes del Concesionario.

M.E. y S.P.
39

ANEXO

EFGB podrá solicitar al Concesionario la circulación de servicios adicionales, así como de locomotoras solas y trenes de trabajo de la misma según rutas que se acordarán en cada oportunidad.



SEXTA - REQUERIMIENTO DE FRENO

Todo tren de EFGB con menor cantidad de freno efectivo que el que corresponda a las normas operativas vigentes del Concesionario, podrá ser rechazado por el mismo fundamentando por escrito esta situación.

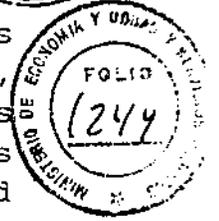
SEPTIMA - ACEPTACIÓN DE LOS TRENES

- 7.1. El material rodante y el equipamiento utilizado por EFGB deberán respetar las reglamentaciones vigentes aprobadas por la Autoridad de Aplicación.
- 7.2. El Concesionario podrá realizar una inspección técnica al material rodante y al equipamiento utilizado por EFGB antes de su ingreso al área de explotación del Concesionario.
- 7.3. El Concesionario tendrá el derecho a rechazar, por comunicación fehaciente, aquel material rodante y el equipamiento que no se ajuste a lo establecido en las reglamentaciones vigentes en el área de explotación del Concesionario. Cuando se trate de material que vaya con destino a Talleres para su reparación, su circulación se realizará en la forma que acuerden las partes para cada caso en particular.
- 7.4. El tránsito de los equipos de EFGB por la red del Concesionario, no significa por parte de ésta, la aprobación de la aptitud técnica de esos equipos para circular en dicha red.
- 7.5. Si la inspección técnica efectuada por el Concesionario indicara que el material rodante de EFGB debe ser reparado, o que la carga debe ser transbordada a otro vehículo o que no cumple las reglamentaciones para circular, el Concesionario estará facultado para rechazarlo total o parcialmente, debiendo EFGB subsanar los inconvenientes que este hecho motive, a su costo. Las partes acordarán los procedimientos a seguir en estos casos.

M.E. y
O. y S.P.
53

Handwritten signature

ANEXO



OCTAVA - RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN

A los efectos de no comprometer la seguridad de circulación los trenes de EFGB deberán respetar las limitaciones de velocidad, peso por eje para el sector, longitud programada y medidas (gálibo) respectivas, y demás precauciones vigentes. Estos valores serán suministrados por el Concesionario en la totalidad de la infraestructura a su cargo. Toda restricción programada será informada por el Concesionario a EFGB 72 horas antes de su establecimiento, salvo las que surjan por situaciones imprevistas, las que serán informadas en el menor tiempo posible.

Todas las cuestiones que condicionen la seguridad de circulación y/o la operatividad de los trenes debe ser sometida a la Autoridad de Aplicación, con independencia que las partes tendrán derecho a exigirse el cumplimiento de las obligaciones pactadas al momento de establecer las rutas y horarios de trenes respectivos.

Los vagones mal cargados podrán ser rechazados por comunicación fehaciente en la estación de ingreso, dejando constancia del motivo de esta situación.

En caso de resultar necesario reacomodar la carga durante el trayecto por vías del Concesionario, esta tarea será realizada por EFGB en el lugar que el Concesionario determine. Si la tarea realizada por EFGB no fuera realizada en el tiempo y en la forma determinada, el Concesionario estará facultado para reacomodar, ajustar la carga al reglamento y liberar su vía, facturando los cargos incurridos inherentes a EFGB.

NOVENA - PROVISIÓN DE PILOTO Y CUMPLIMIENTO DE HORARIOS

El Concesionario será responsable:

- a) Del despacho y circulación de los trenes
- b) Del cumplimiento de los horarios acordados en condiciones normales de circulación
- c) De proveer los pilotos que haya acordado con EFGB.

Si un tren de carga de EFGB circulara fuera del horario establecido, el Concesionario podrá hacer esperar dicho tren hasta la siguiente ruta prevista, salvo que el tren de EFGB fuera un tren de auxilio y deba movilizarse en razón de un accidente y en este caso se le dará prioridad.

M.E. y
J. y S.P.
53

ANEXO



DECIMA - MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA

El Concesionario empleará en el mantenimiento de la infraestructura, vías férreas e instalaciones complementarias a su cargo, una idoneidad, eficiencia y diligencia ajustado a expresamente acordado al respecto en el CONTRATO DE CONCESION

El Concesionario podrá mejorar, reubicar o desplazar sectores de sus líneas férreas e infraestructura según lo acordado en el Contrato de Concesión. Al respecto el Concesionario informará a EFGB, lo que produzca alteraciones y/o cambios en la prestación de los servicios acordados entre las partes.

DECIMOPRIMERA - ACCIDENTES

Si los trenes de EFGB se accidentaran o descarrilaran en la red del Concesionario, el auxilio necesario para librar la vía y remover los equipos será prestado por el Concesionario. La operación de libranza de vía y remoción de equipos será realizada en forma diligente y con adecuado grado de eficacia, para restablecer el servicio rápidamente. Para ello el Concesionario está facultado para actuar sobre el material rodante y la carga transportada en función de dicha prioridad tratando de producir el menor daño al material rodante y carga involucrados.

El costo derivado de estos trabajos se distribuirá conforme a lo estipulado en la cláusula décimo quinta del presente.

El Concesionario en todos los casos dará participación en tiempo y forma a EFGB a efectos de determinar las causas del accidente.

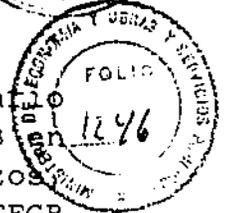
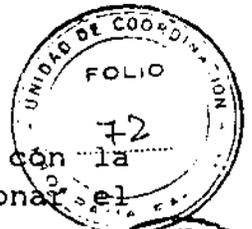
En cuanto a los procedimientos a seguir en casos de accidentes ambas partes se pondrán de acuerdo dentro de los SESENTA (60) días de la toma de posesión.

DECIMOSEGUNDA - DEMORA O INTERRUPCIÓN DE LA CIRCULACIÓN

12.1 En caso de demora o interrupción en la circulación, el Concesionario, deberá actuar con celeridad y diligencia, para restablecerla y permitir el paso de los trenes de EFGB. Asimismo EFGB no podrá efectuar reclamos de ningún tipo ni ejercer ningún derecho legal contra el Concesionario si dicha interrupción o retraso fue motivado por causas

M.E. y
C. y S.P.
59

ANEXO



ajenas al Concesionario y siempre que éste actúe con la celeridad y diligencia ya mencionadas para solucionar el inconveniente.

12.2 En caso de medidas de fuerza del personal del Concesionario que interrumpiera la circulación de los trenes de EFGB en su red, el Concesionario empeñará sus mejores esfuerzos pudiendo a su solo juicio solicitar la colaboración de EFGB para restablecer la circulación. Si no obstante los esfuerzos del Concesionario y eventuales de EFGB, se mantuviera total o parcialmente la interrupción, EFGB no podrá efectuar reclamo de ningún tipo ni ejercer ningún derecho legal contra el Concesionario originados en dicha medida de fuerza.

Si debido a la acción de medidas de fuerza del personal de EFGB es interrumpida o demorada la circulación de sus trenes en la red del Concesionario, éste estará facultado para realizar todas las acciones posibles y conducentes a liberar su red de la presencia de la o las formaciones de EFGB involucradas en dicha acción gremial. El Concesionario no podrá efectuar reclamo de ningún tipo ni ejercer ningún derecho legal contra EFGB originados en dicha medida de fuerza.

12.3 Cuando un tren de EFGB, circulando en algunas de las rutas diagramadas dentro del área del Concesionario sufriera una demora en su llegada a destino por causas atribuibles al Concesionario, éste abonará un cargo a EFGB con el siguiente criterio:

- a) hasta 60 minutos sin cargo
- b) mayor de 60 minutos y hasta 3 horas el cargo incluirá las mayores erogaciones del personal de EFGB
- c) mayores a 3 horas y hasta 8 horas ídem a b) más un cargo de 350 Unidades de Penalidad
- d) mayores de 8 horas y hasta 24 horas ídem b), más un cargo de 1000 Unidades de Penalidad
- e) por cada día o fracción de día adicional ídem d)

Cuando las demoras por causas atribuibles al Concesio-

M.E. y
O. y S.P.
55

ANEXO

nario sean mayores de 60 minutos no corresponde facturar los cargos por piloto (si lo hubiera).

12.4 Si por causas imputables a EFGB, se produjeran cancelaciones o demoras mayores de diez (10) minutos en los trenes del Concesionario, aquélla deberá abonar al Concesionario los siguientes valores:

- a) Hasta 10 minutos sin cargo
- b) mayor de 10 minutos y hasta 30 minutos, 30 Unidades de Penalidad
- c) mayor de 30 minutos y hasta 1 hora, 45 Unidades de Penalidad
- d) mayor de 1 hora, 60 Unidades de Penalidad
- e) tren cancelado, 350 Unidades de Penalidad

Estos cargos solamente se aplicarán al tren o trenes cancelados o demorados en forma directa. Si la demora en trenes sucesivos se hubiera podido evitar con la cancelación de uno o más trenes, pero el Concesionario por razones técnicas no la efectuara, el cargo se aplicará sólo por los trenes cuya cancelación hubiera solucionado la demora. Los cargos contra EFGB serán avalados con la documentación probatoria correspondiente, en caso de desacuerdo EFGB podrá plantear el diferendo ante la Autoridad de Aplicación sin perjuicio de la aplicación de la cláusula décimo sexta.

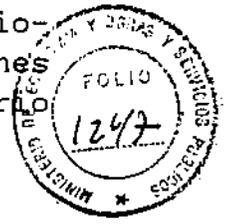
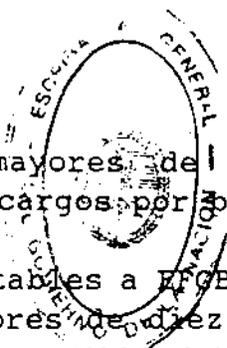
DECIMOTERCERA - CARGOS INTEREMPRESAS

Los valores correspondientes al derecho de uso (peaje) están considerados en el Anexo IX del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6.

Lo concerniente a los cargos correspondientes a otros servicios como ser, auxilio, etc., se contempla en el Anexo III/3 del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6.

DECIMOCUARTA - PROVISIÓN DE PILOTO

14.1 Cuando se preste el servicio de piloto en el Area de la



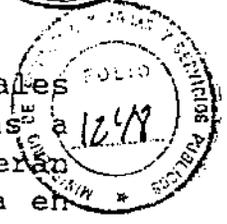
M.E. y
D. y S.P.

99

ANEXO



concesión el valor se facturará en función de las horas piloto asignadas a cada viaje o recorrido y el valor horario del pilotaje



Las prestaciones serán liquidadas por las horas reales utilizadas, quedando por lo tanto todas las ausencias a cargo de la empresa que provee al personal. También serán consideradas horas trabajadas por el piloto, la espera en la toma del servicio y la demora en la entrega del mismo, cuando sean atribuibles a incumplimientos de horarios por parte de EFGB.

Para la determinación del valor horario aplicable a la especialidad, se considerará el sueldo mensual que por todo concepto percibe cada empleado (sin viáticos) y las horas/mes establecidas en las disposiciones convencionales vigentes.

Además, se incluirá un factor de corrección, que cubrirá las cargas sociales vigentes, el pago de premios y/o gratificaciones y los gastos generales. Se adicionará además, una hora normal trabajada a cada uno de los servicios solicitados, para cubrir los tiempos de viaje fuera de servicio, para llegar al lugar de toma y entrega del servicio contratado.

De esta manera la liquidación será:

Hora normal trabajada:

$$\frac{S \cdot K}{N}$$

Siendo: *S: sueldo mensual*
K: factor de corrección
N: horas/mes

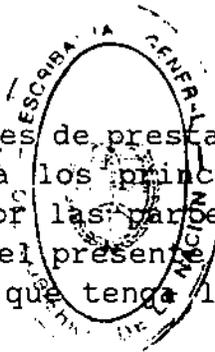
El Concesionario organizará el servicio de pilotaje de forma tal que, dentro de lo posible, los tráficos no requieran horas extras del personal, salvo por demoras imputables a EFGB.

Cuando la prestación se cumpla utilizando horas extras del personal suministrado, el valor horario se incrementará en correspondencia con las disposiciones convencionales vigentes.

M.E. y
C. y S.P.
59

ANEXO

14.2 Los tiempos normales de prestación entre par origen-destino correspondientes a los principales servicios de pilotaje serán acordados por las partes dentro de los TREINTA (30) días de la firma del presente convenio y en ocasión de cada cambio de horario que tenga lugar.



DECIMOQUINTA - RESPONSABILIDAD

15.1 Cada parte deberá responder frente a la otra, al Concedente y a terceros por los daños y perjuicios que cause, en el caso de accidentes ocasionados por su culpa o negligencia, la de sus empleados o la de terceros por quienes deba responder, así como por las cosas de las que se sirve o tiene a su cuidado en los términos del Artículo 1113 del Código Civil.

15.2 En caso de accidente resultante de culpa o negligencia concurrente de ambas partes, cada una responderá frente a la otra en forma proporcional a su responsabilidad en la ocurrencia del mismo.

15.3 Si el accidente derivara de caso fortuito, causas desconocidas, fuerza mayor o del hecho de terceros por quienes las partes no deban responder, cada una soportará sus propios daños y perjuicios y nada podrá reclamar de la otra. En estos casos responderán frente a terceros por partes iguales.

Conforme lo expuesto, las partes no podrán invocar una contra otra responsabilidad objetiva derivada del riesgo de las cosas.

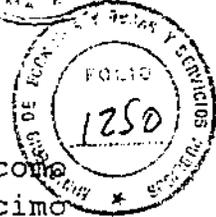
DECIMOSEXTA - ARBITRAJE

Para la eventualidad de controversias las partes podrán recurrir al arbitraje, sometiendo el conflicto a la decisión a la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria creada por el Decreto 2339/92 conforme el procedimiento que al efecto se establezca. Hasta tanto no entre en funcionamiento dicha Comisión, el arbitraje podrá realizarse bajo los términos establecidos en los artículos 736 a 765 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Cada parte designará un árbitro y éstos designarán un tercer árbitro y, si en el plazo de veinte (20) días éstos no lo hubieran designado, se requerirá su nombramiento al Juez Nacional

M.E. y
S.P.



ANEXO



de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal en la Ciudad de Buenos Aires

DECIMOSEPTIMA - DEFENSA EN JUICIO

Para los casos en que una de las partes resulte demandada como consecuencia de los hechos mencionados en la cláusula Décimo quinta, deberá citar a la otra a fin de integrar la litis en calidad de terceros, en los términos establecidos en el artículo 94 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. En caso de incumplirse dicha obligación, la parte incumplidora no podrá reclamar a la otra ninguna suma resultante o que surja como consecuencia de dicho proceso judicial.

DECIMOCTAVA - SISTEMA DE CANCELACIÓN DE PRESTACIONES

Este tema se desarrolla en el Anexo III/3 del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6.

DECIMONOVENA - MORA EN PAGO DE PRESTACIONES

Este tema se desarrolla en el Anexo III/3 del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6.

VIGESIMA - INFORMACIÓN

Los registros estadísticos y otras informaciones de las partes, que estén relacionadas con la materia de este Convenio, deberán estar disponibles para los representantes de la otra parte.

VIGESIMO PRIMERA - TRANSFERENCIA DEL CONVENIO

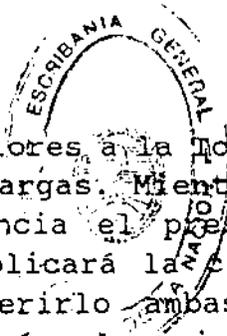
21.1 EFGB podrá transferir los derechos y obligaciones resultantes de este Convenio a un tercer concesionario adjudicatario de los Servicios Ferroviarios de Carga de la Línea Belgrano, en lo que sigue el Concesionario de Cargas, quién deberá asumir todas las obligaciones y derechos de EFGB frente al Concesionario.

21.2 Producida la transferencia, las nuevas partes, a solicitud de una de ellas deberán renegociar este convenio dentro de

M.E. y
D. y S. P.
55

ANEXO

los 90 días posteriores a la Toma de Posesión por parte del Concesionario de Cargas. Mientras no se llegue al acuerdo mantendrá su vigencia el presente convenio. En caso de discrepancia se aplicará la cláusula 16ª (Arbitraje). En caso de así requerirlo ambas partes, la Autoridad de Aplicación propondrá a las mismas, pautas de acuerdo para el futuro convenio.



VIGESIMO SEGUNDA - VIGENCIA Y EXTINCIÓN

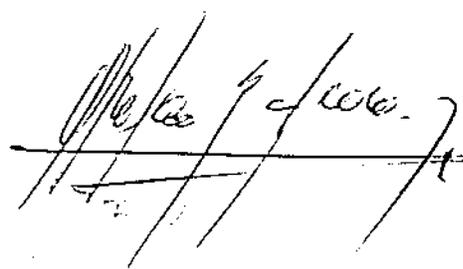
Este convenio entrará en vigencia en la fecha de Toma de Posesión por el Concesionario y su duración se extenderá hasta que se ponga en vigencia el nuevo acuerdo al que las nuevas partes podrán arribar de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 21ª del presente, salvo que ellas optasen por la continuidad del presente.

En caso de divergencias, podrán solucionarlas de acuerdo a lo previsto en la cláusula 16ª del presente Convenio.

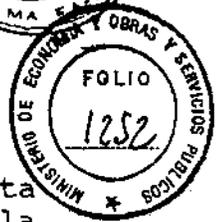
El presente convenio se resolverá en caso de rescisión o extinción por cualquier causa del contrato de concesión sin que de ello pueda derivarse costo alguno para cualquiera de las partes.

En prueba de conformidad se firman 3 ejemplares de un solo tenor a un mismo efecto uno para cada parte y otro para MEyOySP en Buenos Aires a losdías del mes de Enero de 1994.


DI. IGNACIO A. LUDUENA
PRESIDENTE
FERROCARRIL GRAL. BELGRANO S.A.



| |
|-----------------------|
| M. E. y C. y S. P. |
| 34 |
| |



ADJUNTO "A" AL CONVENIO DE CIRCULACION DE
TRENES DE CARGA



En la prestación de un servicio regular y de alta confiabilidad como el propuesto, tiene particular importancia la calidad de circulación del material rodante involucrado, tratándose de evitar descarrilamientos y mantener el desgaste y deterioro de la vía dentro de los parámetros de uso normal. Esto último guarda también relación con los costos de conservación y mantenimiento, directamente ligados a la cantidad y calidad de uso de la vía por el paso de los trenes.

Estos resguardos referidos al material rodante del Concesionario están claramente preservados en el Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6. No es así con respecto al material rodante y condiciones del cargamento de las formaciones de EFGB y de Terceros Concesionarios, que por circular fuera de la línea del Grupo de Servicios Concedido no deben estar sujetas a las normas del mismo. La acción de este Adjunto se centra al momento en que esas formaciones circulen dentro de las líneas del Grupo de Servicios Concedidos. Para estos casos el Concesionario deberá organizar un sistema de control y administración técnica de la calidad de circulación de las formaciones que no siendo de su titularidad ingresen al área de su Concesión.

Para ello se fijan las definiciones siguientes:

1) ZONA DE TRANSFERENCIA: ZT

El Concesionario deberá organizar un área de Recepción y Entrega de las formaciones de EFGB y de Terceros Concesionarios, establecidas una en RETIRO NORTE y otra en VILLA ROSA.

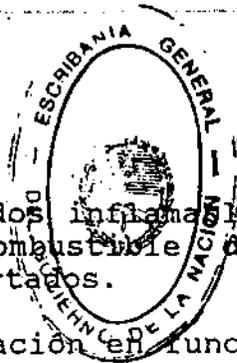
En estas dos Zonas de Transferencia (ZT) se estacionarán las formaciones de ingreso a la línea del Grupo de Servicios Concedido.

2) INSPECCION TECNICA: IT

El Concesionario dispondrá en ZT de un Equipo de personal capacitado y a requerimiento de los horarios de llegada de las formaciones de EFGB y de Terceros Concesionarios. Este equipo técnico realizará una INSPECCION TECNICA (IT) que tendrá por objeto detectar posibles inconvenientes en el estado de circulación y rodadura del material rodante tractivo y remolcado, verificando además las condiciones de estanqueidad y amarre del cargamento de los vagones integrantes de la formación.

Para ello se deberán controlar entre otros, los aspectos que se indican a continuación:

M.E. y
O. y S.P.
99



ANEXO



- Pérdidas de líquidos inflamables o nocivos a la vía tales como: aceite, combustible de la Locomotora y/o los productos transportados.
- Armado de la formación en función del tipo y carga de los vagones empleados, de acuerdo al RITO vigente.
- Timonería y/o piezas sueltas o mal sujetas en los bogies o carrocerías de vagones o coches.
- Enganches o barras de tracción en malas condiciones.
- Cantidad de ejes con freno por debajo de lo requerido por el RITO vigente.
- Pérdidas de aire comprimido mayores que las permitidas por el RITO vigente.

Freno mecánico manual insuficiente como para mantener detenida la formación con seguridad.

Todos los areneros deberán estar llenos de arena seca y en funcionamiento.

Este listado ejemplificativo no es excluyente de ser cambiado o incrementado.

Esta rutina de control podrá ser ampliada y enriquecida con la experiencia de uso del sistema. Para ello serán sometidos a la Autoridad de Aplicación para su aprobación todo cambio o agregado propuesto.

3) RUTINA DE CIRCULACION: RC

Realizada la IT, de no haber presentado la formación inconvenientes técnicos, o de haber sido solucionados los mismos con los medios disponibles en la ZT, el Concesionario emitirá la Rutina de Circulación (RC), único documento que posibilitará a la formación de EFGB y Terceros Concesionarios la circulación por la línea del Grupo de Servicios Concedido, en las condiciones y con las precauciones indicadas, del tramo comprendido entre la ZT de ingreso y la ZT de egreso al Area Concesionada y/o destinos intermedios.

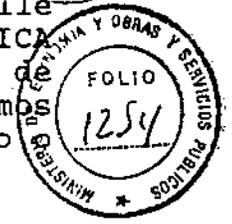
La RC tendrá plena vigencia sólo por el tiempo de circulación insumido para ese convoy. La misma perderá toda vigencia al arribar la formación a la ZT de egreso o al destino intermedio fijado.

4) INHABILITACION TECNICA DE CIRCULACION: ITC

Si realizada la IT, la formación presentara inconvenientes técnicos imposibles de solucionar con los medios

M.E. y
O.y.S.P.
99

ANEXO



disponibles en la ZT, el Concesionario emitirá, con un detalle de los inconvenientes no solucionados, la INHABILITACION TECNICA DE CIRCULACION (ITC); documento que impedirá la circulación de la formación de EFGB y Terceros Concesionarios en tramos parciales o totales entre la ZT de ingreso y la ZT de egreso intermedios del Area Concesionada.

La ITC, que deberá ser presentada a la próxima nueva IT, tendrá vigencia hasta que la emisión de una nueva RC la reemplace.

5) OPERATIVA:

Llegada una formación a la ZT de Villa Rosa o Retiro Norte, la IT procederá de inmediato a su verificación. El tiempo insumido en esta acción debe estar previsto por el Concesionario al establecer el diagrama de horarios de circulación para EFGB y Terceros Concesionarios.

El personal de EFGB y/o Terceros Concesionarios deberá ir solucionando cada uno de los inconvenientes encontrados dentro de sus posibilidades y recurriendo a soluciones disponibles a su alcance, debiendo agotar todas las instancias posibles para tratar de lograr que la formación alcance su RC, en caso de ser solicitado, estas tareas podrán ser realizadas por el Concesionario con cargo a EFGB y/o Terceros Concesionarios.

Todas las tareas aplicadas y materiales empleados en la recuperación de las formaciones serán con cargo a la empresa que requiera el servicio, según lo indicado en el Anexo III/3 Punto 5, del Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6, siendo la duración y resultado del mismo sólo el indispensable como para alcanzar la próxima ZT o destino intermedio requerido.

Si uno y/o todos los componentes de la formación no logran alcanzar la RC, EFGB y/o los Terceros Concesionarios deberán retirar de la ZT todas las unidades afectadas hacia algún lugar fuera de la misma y de las líneas del Grupo de Servicios Concedido.

Recibida por EFGB y/o los Terceros Concesionarios la ITC correspondiente, el retiro de las unidades afectadas deberá cumplirse dentro de los NOVENTA (90) minutos de recibida dicha notificación, tiempo este previsto por el Concesionario para estos fines al establecer su diagrama de horarios para la circulación de terceros.

El Concesionario dispondrá de los medios y efectuará el retiro de las unidades afectadas con cargo a EFGB y/o los Terceros Concesionarios, siguiendo los lineamientos del Anexo III/3 Punto 7.1, ya citado, para el caso de urgencias, si:

M.E. y
D. y S.P.
99

ANEXO



- I- Es solicitada por EFGB y/o Terceros Concesionarios
- II- Trascurrido el tiempo asignado para ese efecto, NOVENTA (90) minutos, EFGB y/o Terceros Concesionarios no han procedido al retiro de aquellas unidades.

EFGB y/o Terceros Concesionarios acordarán con el Concesionario la fijación de los lugares donde, fuera de la línea del Concesionario, deberán siempre ser dejadas las unidades afectadas. Este acuerdo se completará con anterioridad a la primer IT a efectuar. Asimismo, y acorde a la experiencia acumulada, se podrán acordar lugares distintos a los fijados según lo expuesto anteriormente.

En caso de emergencia EFGB y/o Terceros Concesionarios podrán solicitar un lugar que pertenezca al Area de la Concesión, siguiéndose entonces los lineamientos indicados en el Anexo III/3 Punto 7.3., antes citado.

El costo de la IT será a cargo del Concesionario en todos los casos de primer ingreso de la formación de ese día a la ZT, considerándola iniciada dentro del horario de llegada diagramada del tren, o cuando se produzca una demora con aviso al Concesionario con una anterioridad mayor de TREINTA (30) minutos.

Será a cargo de EFGB y/o Terceros Concesionarios el costo de espera derivado de una demora mayor a los TREINTA (30) minutos en la llegada de sus trenes. Dicho costo se liquidará conforme el Anexo III/3 Punto 5, antes citado.

En caso de que la formación merezca una ITC, las inspecciones sucesivas de la misma hasta la obtención de su correspondiente RC serán con cargo al titular de la misma, calculados los costos conforme el Anexo III/3 Punto 7.3.

Igual criterio se empleará respecto de las unidades que en una primera inspección hayan merecido una ITC hasta la obtención del RC respectivo.

Se considera igual tren a aquél cuya formación tenga un 75% de las unidades inicialmente inspeccionadas.

6) TRANSITO FUERA DE GALIBO:

Para el caso de tránsito de carga fuera de gálibo, EFGB y/o Terceros Concesionarios deberán informar al Concesionario, con una anticipación de 48 horas al despacho en origen del embarque, las características pormenorizadas y magnitudes del nuevo gálibo.

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

99

ANEXO



Adjunto "A" - Convenio de
Circulación trenes de carga

El Concesionario procederá a realizar un estudio de circulación en su Área de Concesión, informando a EFGB y/o Terceros Concesionarios dentro de las VEINTICUATRO (24) horas de recibidos los datos correspondientes, la viabilidad precauciones o la imposibilidad de circulación.



EFGB y/o Terceros Concesionarios procederán al despacho en origen solamente después de recibida la información precedente.

7) CIRCULACION DE UNIDADES A REPARACIONES EN TALLER:

Aquellas unidades que debiendo ser reparadas se presentan en ZT circularán a talleres según:

- a- El Concesionario emitirá un listado detallando las precauciones, velocidad de circulación, y las verificaciones y control mecánico que deberán llevarse a cabo durante la circulación en el Área de Concesión.
- b- El Concesionario proveyerá un Piloto encargado de cumplir y hacer cumplir lo indicado en el punto a-
- c- El Concesionario proveyerá un mecánico a bordo sólo en casos excepcionales y será acordado oportunamente entre las partes.

Los costos emergentes de esta circulación estarán a cargo de EFGB y/o Terceros Concesionarios según corresponda y siguiendo los lineamientos del Anexo III/3 Punto 7.3.

8) SEGURO Y VALOR DECLARADO:

Para circular por el área de la Concesión, todas las formaciones de EFGB y/o Terceros Concesionarios deberán presentar la Carta de Porte y el Valor Declarado de la carga. Se deja aclarado que EFGB cuenta con autoseguro.

9) AUTORIZACION:

Unicamente la Autoridad de Aplicación podrá autorizar a una formación con ITC vigente a circular por el Área de Concesión.

10) NOMBRAMIENTO DE REPRESENTANTES:

- a- Las partes nombrarán un representante apoderado habilitado para notificar y/o ser notificado en cada una de las ZT, en todo el tiempo de actividad de la

M.E. y
S. y S.P.
99



ANEXO



misma.

- b- Las ZT quedan habilitadas sólo y con la presencia de esos representantes.
- c- En caso de ausencia de los mismos, el Concesionario tomará su lugar y las decisiones tomadas en esas condiciones no podrán dar lugar a reclamos posteriores al respecto por parte de EFGB y/o Terceros Concesionarios.
- d- Los gastos ocasionados por dichos representantes serán soportados por las partes.

11) ACCIDENTES:

Al desarrollarse la explotación ferroviaria de la Concesión en el ámbito metropolitano siempre estará disponible el acceso y apoyo vial externo al área operativa, agilizando esto la operación de atención de accidentes y libranza de la vía.

Esta facilidad podrá ser empleada por el Concesionario en el cambio de modo de transporte, realización de izajes y maniobras con grúas no ferroviarias, alijes, transvaces, etc.

El Concesionario podrá disponer libremente de este apoyo externo independientemente de los posibles mayores costos que esto implique.

12) CARGOS POR DEMORAS:

Para la determinación del valor horario de cada especialidad, se considerará el sueldo mensual, que por todo concepto percibe cada empleado (que no incluye viáticos) y las horas/mes establecidas en las disposiciones convencionales vigentes.

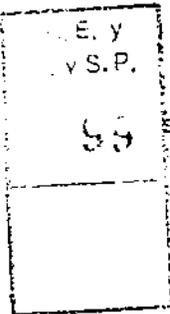
Además, se incluirá un factor de corrección que cubrirá las cargas sociales vigentes, pagos de premios y/o gratificaciones y los gastos generales.

Hora normal trabajada:

$$\frac{S \times K}{N}$$

siendo:

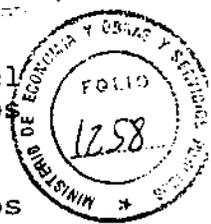
- S : sueldo mensual
- K : factor de corrección
- N : horas/mes





13) DOCUMENTACION POR DESCARRILOS:

Dentro de los VEINTE (20) días de ocurrido el accidente, el Concesionario enviará a EFGB y/o Terceros Concesionarios la documentación siguiente:



- Informe y resultado de las pericias y estudios técnicos realizados.

Si las causas fueran atribuibles a EFGB y/o Terceros Concesionarios, se adjuntará al informe, la factura por los gastos incurridos para el restablecimiento y libranza de la vía.

Si las causas fueran concurrentes se adjuntará al informe, el resumen de los gastos incurridos para el establecimiento y libranza de la vía, siendo los gastos a asumir por las partes proporcionales a la responsabilidad en la ocurrencia determinada en el informe.

14) CANCELACION:

La cancelación de las deudas generadas se efectuará siguiendo los lineamientos del Anexo III/3 Punto 10.

| |
|----------------------|
| M.E. y C. y S. P. |
| 55 |
| |

GRUPO DE SERVICIOS 6

ANEXO III/2



PAUTAS A CONSIDERAR PARA LA CIRCULACIÓN DE TRENES DE PASAJEROS INTERURBANOS, EN VÍAS DEL CONCESIONARIO FERROVIAS S.A.C.

A continuación se enuncian las pautas para establecer las condiciones operativas y de seguridad que regirán entre el CONCESIONARIO O LA EMPRESA OPERADORA DE TRENES DE PASAJEROS INTERURBANOS, en adelante llamado "Concesionario interurbano" y FERROVIAS S.A.C., Concesionario del Grupo de Servicios 6 en adelante denominado "el Concesionario", para permitir la circulación de trenes de pasajeros interurbanos por la red de jurisdicción del Concesionario.

PRIMERA - DEFINICIONES

El presente convenio reconoce el derecho de hacer uso de la vía (en adelante "Derecho de uso") para la circulación de trenes de pasajeros interurbanos, locomotoras, coches motores, furgones y coches vacíos, vagones de servicio de mantenimiento y auxilio del "Concesionario Interurbano" (en adelante tren o trenes), con origen en estaciones de la red ferroviaria nacional y con destino a estaciones de "el Concesionario", con tracción y personal de a bordo del "Concesionario Interurbano".

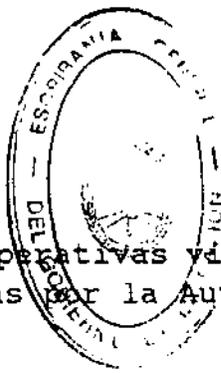
A tal fin se definen a continuación las formas y condiciones operativas, estableciéndose además las responsabilidades por daños o pérdidas que tengan lugar como consecuencia del "Derecho de Uso".

Se acuerda asimismo que las presentes bases operativas podrán ser adecuadas y/o reformuladas por las partes conforme lo aconseje la experiencia concreta de su puesta en practica.

M.E. y
C. y S.P.

99

La aplicación de las cláusulas del convenio deberán ajustarse a lo normado por la Ley 2873, el Reglamento General de Ferrocarriles, el Pliego de licitación y el Contrato de Concesión



y las reglamentaciones operativas vigentes en jurisdicción de la Concesionaria y aprobadas por la Autoridad de Aplicación .



SEGUNDA - ESTACIONES DE INGRESO

El ingreso y egreso de los trenes de el "Concesionario Interurbano" a la red de "el Concesionario", se efectuará por las estaciones: Retiro y Villa Rosa.

TERCERA - ESTACIONES EN QUE OPERARA EL CONCESIONARIO INTERURBANO

3.1.- En la red perteneciente a "el Concesionario", el "Concesionario Interurbano" operará sus actividades de comercialización de trenes de pasajeros en la Estación Retiro Pasajeros.

Esta estación podrá ser sustituida o reemplazadas por otras en función a la conveniencia de los servicios prestados, previo acuerdo entre las partes y la autorización de la Autoridad de Aplicación.

3.2.-En las estaciones indicadas en 3.1. el Concesionario solo expenderá pasajes hacia aquellas estaciones ubicadas fuera del área Metropolitana de Buenos Aires, con inhibición absoluta de efectuar servicios de pasajeros entre las estaciones en jurisdicción de "el Concesionario".

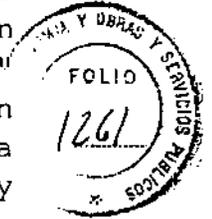
"El Concesionario" contemplara en sus horarios el trasbordo de los pasajeros de los trenes interurbanos en forma cómoda y segura y en términos razonables de coincidencia horaria.

3.3.- En el adjunto al Anexo XVI se determinan los límites físicos de las estaciones, desvíos, playas y demás instalaciones que siendo propiedad de FE.ME.SA. serán asignadas al "Concesionario Interurbano", como así también aquellas vías de uso compartido entre el "Concesionario Interurbano" y "el Concesionario".

3.4.- Todos los sectores asignados al "Concesionario Interurbano" serán mantenidos, aseados y custodiados por el mismo y solo serán aplicados a operaciones específicas ferroviarias y enmarcadas en los términos del presente convenio.

FE. y
G. y S. P.
99

CUARTA - DERECHO DE USO



4.1. El "Concesionario Interurbano" estará facultado a circular con sus trenes por la red de "el Concesionario", como también acceder a estaciones, desvíos y playas de "el Concesionario" o de terceros, según exista acuerdo con ellos, que especifiquen las prestaciones y los cargos para operar con pasajeros o para la atención del material rodante, en los términos de la Ley N°2873.

En las estaciones, desvíos y playas, la responsabilidad y custodia de los trenes corresponde al titular de aquellas.

4.2. El uso de la vía y de otras instalaciones se hará según normas y reglamentos propios de quien tuviese a cargo la infraestructura, aprobados por el Concedente, en un todo de acuerdo con la ley 2873 y el Reglamento General de Ferrocarriles (Decreto 90325/36) y sus modificaciones.

4.3. El "Concesionario Interurbano" podrá circular sus trenes, por las Líneas de "el Concesionario", con personal propio habilitado a tal efecto, quien asumirá la responsabilidad asignada a las tripulaciones para la circulación.

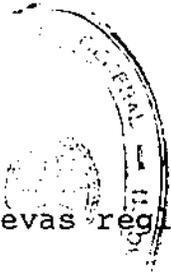
Las tripulaciones de el "Concesionario Interurbano" que provengan de FA o de FE.ME.SA., y que estuvieran previamente habilitadas para circular por las líneas de "el Concesionario", conservarán esa habilitación y no tendrán que ser capacitadas y habilitadas nuevamente, salvo el examen médico periódico, y hasta que se produzca algún cambio en el RITO vigente, debiendo en ese caso ser capacitados y habilitados nuevamente.

Cuando el personal de el "Concesionario Interurbano" no este habilitado para circular, previo acuerdo y con la debida anticipación; "el Concesionario" proveerá a el "Concesionario Interurbano" de un piloto, quien dará las instrucciones en todo lo relativo a la circulación del tren.

4.4. Si se modificase el RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo) de aplicación en el Area de "el Concesionario", este dará participación al "Concesionario Interurbano" en todo aquello que pueda afectar la circulación de sus trenes. Las modificaciones que surgieran, tomaran vigencia en un plazo suficiente que permita la continuidad de los servicios, de acuerdo a lo que estipule la Autoridad de Aplicación.

En forma conjunta se arbitrarán los medios, forma y tiempo que permita la habilitación del personal del "Concesionario

E. y
S.P.
99



Interurbano" bajo las nuevas reglas.

QUINTA - PROGRAMACIÓN

Los trenes del "Concesionario Interurbano" circularan según los itinerarios que acordaran inicialmente las partes, los que podrán ser revisados periódicamente.

Los horarios de los trenes interurbanos a tener en cuenta son los que se indican en el Anexo 15 del Pliego de Condiciones Particulares del Grupo de Servicios 6. En caso de agregarse frecuencias y/o nuevos trenes, ellos no deberán programarse dentro de las horas pico de los servicios prestados por "el Concesionario".

"El Concesionario", de acuerdo con el "Concesionario Interurbano", preverá trazados horarios para la corrida de trenes de pasajeros regular y condicionales. Estos trazados contemplarán razonablemente las necesidades comerciales de los servicios de pasajeros del "Concesionario Interurbano", y los trenes deberán ajustar su circulación a esos trazados.

A pedido del "Concesionario Interurbano", "el Concesionario" permitirá la circulación de locomotoras livianas, según rutas que se acordarán en cada oportunidad.

SEXTA - ACEPTACIÓN DE LOS TRENES

6.1. El material rodante y el equipamiento utilizado por el "Concesionario Interurbano" deberá respetar las reglamentaciones vigentes aprobadas por la Autoridad de aplicación.

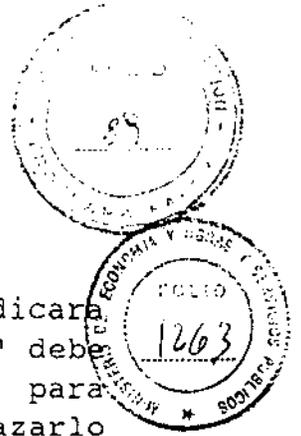
6.2. "El Concesionario" no tendrá obligación de inspeccionar el material rodante y el equipamiento utilizados por el "Concesionario Interurbano", sea de este o de terceros.

6.3. "El Concesionario" tendrá el derecho de rechazar, mediante comunicación fehaciente, aquel material rodante y/o equipamiento que no se ajuste a lo establecido en las reglamentaciones pertinentes, salvo que el material vaya con destino a talleres de reparación, en cuyo caso se acordaran las condiciones particulares de circulación.

6.4. El tránsito de los equipos de el "Concesionario Interurbano" por la red de "el Concesionario", no significa por parte de este, la aprobación de la aptitud técnica de los equipos del

M.E. y
S.P.
99

[Handwritten signatures and initials]



"Concesionario Interurbano" para circular en dicha red.

6.5. Si "el Concesionario" efectuara una inspección que indicara que el material rodante de el "Concesionario Interurbano" debe ser reparado, o que no cumpla las reglamentaciones para circular, "el Concesionario" estará facultada para rechazarlo total o parcialmente, debiendo el "Concesionario Interurbano" subsanar los inconvenientes que este hecho motive, a su costo.

SÉPTIMA - RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN.

A los efectos de no comprometer la seguridad en la circulación el tren deberá observar las limitaciones velocidad, peso por eje, longitud, y demás precauciones vigentes para cada sector de vía de "el Concesionario", valores que serán informados por el mismo al "Concesionario Interurbano" con 72 horas de anticipación a su establecimiento, salvo las que surjan por situaciones imprevistas, las que serán informadas en el menor tiempo posible. Todas las cuestiones que condicionen la seguridad de la operación y/o la operatividad de los trenes debe ser sometida a la Autoridad de Aplicación, con independencia que las partes tendrán derecho a exigirse el cumplimiento de las obligaciones pactadas al momento de establecer las rutas y horarios de trenes respectivos.

OCTAVA- PROVISIÓN DE PILOTO Y CUMPLIMIENTO DE HORARIOS

"El Concesionario" será responsable de :

- a) Del despacho y circulación de los trenes
- b) Del cumplimiento de los horarios acordados en condiciones normales de circulación.
- c) De proveer los pilotos que haya acordado con el "Concesionario Interurbano".

Si un tren de pasajeros circulara fuera de horario, "el Concesionario" dirigirá la circulación del mismo procurando conciliarla razonablemente con la del servicio suburbano. Si se tratara de un tren de auxilio que debe movilizarse en razón de un accidente se le dará prioridad.

NOVENA - MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA

"El Concesionario" empleará en el mantenimiento de la

M.E. y
S.P.
99



infraestructura, vías férreas e instalaciones complementarias su cargo, una atención, idoneidad, eficiencia y diligencia razonables.

"El Concesionario" podrá mejorar, reubicar o desplazar sectores de sus líneas férreas e infraestructura, informando al "Concesionario Interurbano" al respecto, y en lo que produzca alteraciones y/o cambios en las prestaciones de los servicios acordados entre las partes, sin que ello origine alteraciones en la normal actividad de el "Concesionario Interurbano".

DÉCIMO - ACCIDENTES

Si los trenes de el "Concesionario Interurbano" se accidentaran o descarrilaran en la red de "el Concesionario", este deberá producir las comunicaciones y medidas correspondientes para la atención de las personas que hubieran resultado heridas en el accidente, como así también prestar el auxilio necesario para librar la vía y la remoción de los equipos de acuerdo a las normas vigentes. La operación de libranza de vía será realizado en forma diligente y con adecuado grado de eficacia, realizando la operación lo mas rápido posible y de modo de producir el menor daño posible al material rodante. Para ello "el Concesionario" estará facultada para actuar sobre los bienes del "Concesionario Interurbano".

"El Concesionario" en todos los casos dará participación en tiempo y forma al "Concesionario Interurbano" a efectos de determinar las causas de los accidentes.

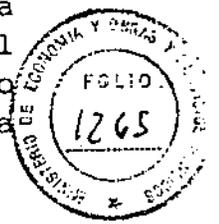
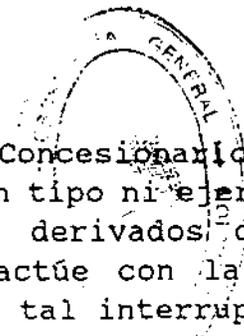
Los procedimientos a seguir en los casos de accidentes contemplados en este artículo para la instrucción e investigación, serán propuestos por las partes, dentro de los 30 días de la toma de posesión por parte del "Concesionario Interurbano", a decisión del Concedente.

DECIMOPRIMERA - DEMORA E INTERRUPCIÓN DE LA CIRCULACIÓN

11.1. En caso de demora o interrupción en la circulación, "el Concesionario" deberá actuar con celeridad y diligencia, para reestablecerla y permitir el paso de los trenes del "Concesionario Interurbano". Cuando esas demoras o interrupciones fueran debido a un accidente, corte de suministro de energía desde la red eléctrica de servicio publico u otra causa ajena a

FE. y
S.P.

99



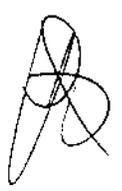
"el Concesionario", el "Concesionario Interurbano" no podrá efectuar reclamos de ningún tipo ni ejercer ningún derecho legal contra "el Concesionario" derivados de dicha interrupción o retrasos siempre que se actúe con la celeridad y diligencia necesarias para solucionar tal interrupción o retraso.

11.2. En caso de medidas de fuerza del personal de "el Concesionario" que interrumpiera la circulación de los trenes del "Concesionario Interurbano" en su red, "el Concesionario" empeñará sus mejores esfuerzos, con la colaboración de el "Concesionario Interurbano", para restablecer la circulación. Si no obstante los esfuerzos de "el Concesionario" y el "Concesionario Interurbano", se mantiene total o parcialmente la interrupción, el "Concesionario Interurbano" no podrá efectuar reclamos de ningún tipo ni ejercer ningún derecho legal contra "el Concesionario" originados en dicha medida de fuerza. Si debido a la acción de medidas de fuerza del personal de el "Concesionario Interurbano" es interrumpida o demorada la circulación de los trenes de "el Concesionario", este estará facultado para realizar todas las acciones posibles y conducentes para liberar su red de la presencia de la o las formaciones del "Concesionario Interurbano" involucradas en dicho conflicto gremial.

11.3. Si por causas imputables a el "Concesionario Interurbano", se produjeran cancelaciones o demoras mayores a cinco (5) minutos en los trenes de "el Concesionario", aquella deberá abonar a "el Concesionario" los valores indicados en 11.4.

Estos cargos solamente se aplicarán al tren o trenes cancelados o demorados en forma directa. Si la demora en trenes sucesivos se hubiera podido evitar con la cancelación de uno o más trenes, pero "el Concesionario" por razones técnicas no la efectuara, el cargo se aplicara solo por los trenes cuya cancelación hubiera solucionado la demora.

Los cargos contra el "Concesionario Interurbano" serán avalados con la documentación probatoria correspondiente, y el "Concesionario Interurbano" tendrá el derecho de apelar.



11.4. El cargo a aplicar por tren cancelado o demorado, será acordado por las partes previa a al iniciación de los servicios.

11.5.-Cuando un tren del "Concesionario Interurbano", circulando

M.E. y
C. y S.P.
99

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



en algunas de las rutas diagramadas dentro del área de "el Concesionario" sufriera una demora en su llegada a destino, por causas atribuibles a "el Concesionario", este abonará un cargo al "Concesionario Interurbano" con el siguiente criterio:

Trenes de pasajeros interurbanos:

- a) hasta quince (15) minutos, sin cargo.
- b) mayor de quince minutos, igual criterio que el punto 11.4.

DECIMOTERCERA - CARGOS INTEREMPRESAS

Los valores correspondientes al derecho de uso (Peaje) están considerados en el Anexo IX.
Lo concerniente a los cargos correspondientes a otros servicios como ser auxilio, combustible, etc, se contempla en el Anexo III/3

DECIMOTERCERA - PROVISIÓN DE PILOTO

13.1 El valor de este servicio se regulará en función de las horas piloto asignada a cada viaje o recorrido y el valor horario del pilotaje.

Las prestaciones serán liquidadas por las horas reales utilizadas, quedando por lo tanto todas las ausencias a cargo de la empresa que provee el personal. Serán consideradas horas trabajadas por el piloto, todos los tiempos de espera en la toma del servicio atribuibles a incumplimientos de horarios o de otras razones del "Concesionario Interurbano".

Para la determinación del valor horario aplicable a cada especialidad, se considerara el sueldo mensual que por todo concepto percibe cada empleado (sin viáticos) y las horas/mes establecidas en las disposiciones convencionales vigentes.

Además, se incluirá un factor de corrección, que cubrirá las cargas sociales vigentes, el pago de premios y/o gratificaciones y los gastos generales. Se adicionará además, una hora normal trabajada a cada uno de los servicios solicitados, para cubrir los tiempos de viaje fuera de servicio, para llegar al lugar de toma y entrega del servicio contratado.

De esta manera la liquidación será:

$$\text{Hora normal trabajada} = \frac{S * K}{N}$$

| |
|-------------|
| U.E. y S.P. |
| SS |



S: sueldo normal
K: factor de corrección
N: Horas / mes

"El Concesionario" organizará el servicio de pilotaje de forma tal que los tráficos no requieran de horas extras del personal, salvo por demoras imputables al "Concesionario Interurbano". Cuando la prestación se cumpla utilizando horas extras del personal suministrado, el valor horario se incrementara en correspondencia con las disposiciones convencionales vigentes.

13.2. Los tiempos de marcha correspondientes a los principales servicios de pilotaje serán acordados por las partes antes de la iniciación de los servicios interurbanos y en ocasión de cada cambio de horarios que tengan lugar.

DECIMOCUARTA - RESPONSABILIDAD

14.1.- Cada parte deberá responder frente a la otra, al Concedente y a terceros por los daños y perjuicios que cause, en el caso de accidentes ocasionados por su culpa o negligencia, la de sus empleados o la de terceros por quienes deba responder, así como por las cosas de las que se sirve o tiene a su cuidado en los términos del Art. 1113 del Código Civil.

14.2. En caso de accidente resultante de culpa o negligencia concurrente de ambas partes, cada una responderá frente a la otra en forma proporcional a su responsabilidad en la ocurrencia del mismo.

14.3. Si el accidente derivara de causas desconocidas, caso fortuito, fuerza mayor o del hecho de terceros por quienes las partes no deban responder, cada una soportará sus propios daños y perjuicios y nada podrá reclamar de la otra. En estos casos, responderán frente a terceros por partes iguales. Conforme lo expuesto las partes no podrán invocar una contra otra responsabilidad objetiva derivada del riesgo de las cosas.

DECIMOQUINTA - ARBITRAJE

Para la eventualidad de controversia entre las partes en relación con este convenio, las partes podrán recurrir al arbitraje sometiendo el conflicto a la decisión de la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria, creada por Decreto 2339/92, conforme el

M.F. y
C. y S.P.
53



procedimiento que al efecto se establezca. Hasta tanto no entre en funcionamiento dicha Comisión, el arbitraje podrá realizarse bajo los términos establecidos en los artículos 736 a 765 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. El arbitraje será realizado en la Ciudad de Buenos Aires. Cada parte designará un arbitro y estos designarán un árbitro tercero y, si en el plazo de 20 días estos no lo hubieran designado, deberán requerir tal nombramiento del presidente de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal. En lo demás, regirán los artículos pertinentes del citado Código.

DECIMOSEXTA - DEFENSA EN JUICIO

Para los casos en que una de las partes resulte demandada como consecuencia de los hechos mencionados en la cláusula Decimocuarta, deberá citar a la otra a fin de integrar la litis en calidad de terceros, en los términos establecidos en el artículo 94 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. En caso de incumplirse dicha obligación, la parte incumplidora no podrá reclamar a la otra ninguna suma resultante o que surja como consecuencia de dicho proceso judicial.

DECIMOSÉPTIMA - SISTEMA DE CANCELACIÓN DE PRESTACIONES

Este tema se desarrolla en el Anexo III/2.

DECIMOCTAVA - MORA EN PAGO DE PRESTACIONES

Este tema se desarrolla en el Anexo III/2.

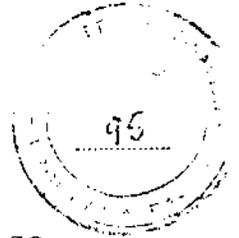
DECIMONOVENA - INFORMACIÓN

Los registros estadísticos y otras informaciones de las partes que estén relacionada con la materia de este Convenio, deberán estar disponibles para los representantes de la otra parte.

VIGÉSIMO - VIGENCIA Y EXTINCIÓN

Previa a la prestación de servicios del "Concesionario Interurbano" se deberá efectivizar el convenio considerando las presentes pautas, que entrará en vigencia en la fecha de toma de

M.E. y
S.P.
53



posesión por el "Concesionario Interurbano" y su duración se extenderá como máximo por el término de vigencia del contrato de "el Concesionario".



El convenio se resolverá en caso de rescisión o extinción por cualquier causa de los contratos de concesión sin que de ello pueda derivarse costo alguno para cualquiera de las partes.

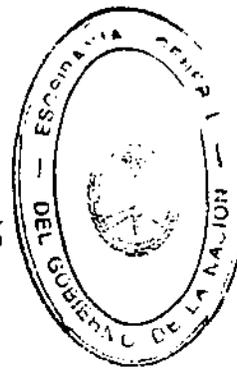
[Handwritten signatures and scribbles]

| |
|-----------------------|
| M. E. y C. y S. P. |
| SS |

GRUPO DE SERVICIOS 6

ANEXO III/3

REGIMEN DE COMPENSACION ENTRE EMPRESAS



El presente Anexo fija las pautas generales y valores de referencia de aquéllos servicios que el Concesionario pueda prestar a, o recibir de, FA, EFGB, FE.ME.SA., terceros concesionarios u otros operadores, como partes interesadas en las cuestiones objeto de tratamiento, de conformidad a lo establecido en el artículo 6.3. del contrato de concesión, que no hubieran sido objeto de convenio o que no estuvieran expresamente determinados en los convenios específicos suscritos por el concesionario o transferidos a éste.

1) PRINCIPIOS GENERALES.

Las partes están facultadas para convenir libremente los términos de la relación contractual y las modificaciones a los acuerdos vigentes, estando el presente sólo destinado a regir supletoriamente dicha relación, ya sea ante la ausencia de una norma expresa en los convenios suscritos o ante la falta de un convenio expreso en prestaciones esporádicas u ocasionales.

Las partes interesadas procurarán dar solución a cualquier diferendo que se suscite entre ellas y sólo en caso de no arribar a un acuerdo se planteará la controversia ante la COMISION NACIONAL DE REGULACION FERROVIARIA creada por el Decreto N° 2339/92.

2) PRESTACION EXCEPCIONAL DE PERSONAL

En casos excepcionales, las partes podrán solicitarse mutuamente prestaciones de personal. Sin embargo, las partes no tienen obligación de satisfacer tal requerimiento si no disponen del personal necesario o si la atención de la solicitud implica resentir sus propias actividades.

Dichas prestaciones de personal se requerirán en forma expresa, indicándose la especialidad del personal solicitado correspondiente a la empresa a la cual pertenece el mismo.

Todo personal que brinde una prestación deberá pertenecer al elenco permanente de la parte que la realiza y estar calificado para las funciones a desempeñar. Esta parte será responsable de todas las consecuencias emanadas de la relación laboral y, en tal carácter, deberá afrontar todo reclamo derivado

M.E. y
C. y S.P.
55