

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

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

2.1.3 Notificación sobre la evaluación del Concesionario

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

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

2.2 **Medidas pertinentes que se requiere tomar**

2.2.1 Obligación

El Operador de Trenes deberá:

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

2.2.2 Ayuda y supervisión del Concesionario

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



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

En el caso que:

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

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

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

2.4 Responsabilidad

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

2.5 Acceso a tierras

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

2.6 Derecho general de restringir el acceso a la Red Ferroviaria

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

PARTE E – CAMBIO A UN VEHICULO

Nota Explicativa



A.

La Parte E contiene un procedimiento mediante el cual pueden efectuarse cambios a los vehículos ferroviarios, el uso de los cuales está permitido en el contrato de acceso, con respecto a las especificaciones contenidas en el contrato de acceso. El Cambio a un Vehículo incluye cualquier alteración de las características físicas de los vehículos, cualquier incremento en la longitud de los trenes que va más allá de aquella especificada en el contrato de acceso pertinente y cualquier introducción de vehículos distintos en las rutas pertinentes lo cual, en cualquiera de los casos, podría afectar el mantenimiento u operación de la Red Ferroviaria o la operación de trenes en la Red Ferroviaria.



B.

El Operador de Trenes que desee efectuar un Cambio a un Vehículo debe presentar una propuesta al Concesionario, quien deberá consultar con las partes afectadas y dar al Operador de Trenes una respuesta inicial dentro de un plazo de 28 días. El Concesionario tiene derecho a ser reembolsado por todos los costos relacionados con cualquier investigación adicional de la propuesta después del período de 28 días.

C.

Un Operador de Trenes tiene derecho a implementar un Cambio propuesto a un Vehículo excepto en ciertas circunstancias específicas, inclusive si dicho cambio podría resultar en el deterioro del desempeño de la Red Ferroviaria o del incumplimiento de cualquier tren en la Red Ferroviaria de cualquier otro contrato de acceso.

D.

Un Operador de Trenes podría tener que pagarle una compensación al Concesionario por cualesquier pérdidas, costos o gastos en que el Concesionario, cualquier otro Operador de

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

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

DEFINICIONES

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

“Cambio a un Vehículo”

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

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

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

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

1.1 Normas del Grupo

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



1.2 Entrega de Propuesta

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

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



1.3 Evaluación de propuesta

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

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

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

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

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

1.5 Reembolso de costos

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

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

2.1 Obligación de notificar la respuesta

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

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

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



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

2.2 Monto de la Compensación

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

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

Si:

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

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

CONDICION E3 – CAMBIOS IMPUESTOS POR LAS AUTORIDADES DEL GOBIERNO

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

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



PARTE F – INTERRUPCION EN LAS OPERACIONES

Nota Explicativa

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



DEFINICIONES

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

“derechos de acceso”

significa el Permiso para utilizar la vía para los efectos de o en conexión con la operación de los bienes ferroviarios por parte de un Operador de Trenes;



“operador de trenes afectado”

significa un Operador de Trenes que podría verse razonablemente afectado por la implementación del reglamento de trenes en cuestión;

“Ubicación Apropiada”

significa lo que esté más cerca entre:

- (a) el punto más cercano en que sea razonablemente posible enganchar una locomotora alternativa a un Tren Defectuoso; y
- (b) (i) con respecto a un Tren Defectuoso que es un tren de pasajeros, el punto más cercano en que sea razonablemente posible que sus pasajeros se bajen para continuar con su recorrido; y
- (ii) con respecto a un Tren Defectuoso que no es un tren de pasajeros, el punto más

cercando en donde sea razonablemente posible estacionarlo;

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



(b) debido a seguridad industrial o seguridad; y

“Desperfecto de un Tren”

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

CONDICION F1 – CAUSALES DE INTERRUPCION Y ESTABLECIMIENTO DE COMUNICACIONES

1.1 Definiciones

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

1.2 Notificación por parte de los Operadores de Trenes

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

1.3 Notificación por parte del Concesionario

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



1.4 Notificación de Causales de Interrupción esperadas

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



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

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

1.6 Designación de los Centros de Control de Concesionario

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

1.7 Puntos de Control del Operador de Trenes

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

1.8 Conflicto con las Normas del Grupo

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

1.9 Relación con los regímenes de desempeño

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

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

2.1 Determinación por parte del Concesionario

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

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



CONDICION F3 – OBJETIVO DE LA CONTINGENCIA

3.1 Definición

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

3.2 Consideraciones pertinentes

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

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



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

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



CONDICION F5 – DESARROLLO Y ESTABLECIMIENTO DE PLANES DE CONTINGENCIA

5.1 Desarrollo y establecimiento

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

5.2 Conformidad con el Objetivo de la Contingencia

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

5.3 Información

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

5.4 Copias

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

CONDICION F6 – APLICACIÓN DE PLANES DE CONTINGENCIA etc.

6.1 Implementación

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

6.2 Conocimiento de la Tripulación del Tren

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

6.3 Adecuación del plan

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

6.4 Objetivo de la Contingencia

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



CONDICION F7 – INTERRUPCION PROLONGADA – PROCEDIMIENTO PARA HORARIOS DE EMERGENCIA

7.1 Definición

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

7.2 Modificación acordada del Horario

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

7.3 Establecimiento de un Horario modificado por el Concesionario

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

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

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



CONDICION F8 – DESPEJE DE BLOQUEOS DE VÍA

8.1 Desperfecto de un Tren del Operador de Trenes

8.1.1 Notificación del Desperfecto de un Tren

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

8.1.2 Obligación del Concesionario de consultar con los operadores

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

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

8.1.3 Retiro del tren defectuoso por su operador



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

8.1.4 Consulta sobre ayuda requerida

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

8.1.5 Cumplimiento de las instrucciones del Concesionario

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



8.2 **Asistencia a un Tren Defectuoso**

8.2.1 Uso de un tren que viene detrás

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



8.2.2 Uso de otros trenes

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

8.2.3 Cumplimiento de las instrucciones

Cuando un Operador de Trenes proporcione un tren o locomotora de ayuda, éste deberá cumplir con cualesquier instrucciones impartidas por el Concesionario para mover dicho Tren Defectuoso a la Ubicación Apropiada que le ha sido notificada y, sujeto a dicha notificación, la Tripulación del Tren de tal operador deberá, mientras se encuentra moviendo el Tren Defectuoso, actuar bajo las pautas y control del operador del Tren Defectuoso. Nada de lo estipulado en esta Condición F8.2.5 obligará al Operador de Trenes a infringir cualquier Norma del Grupo de Ferrocarriles.

8.2.4 Movimiento hacia una Ubicación Adecuada

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

8.3 **Compensación por mover Trenes Defectuosos**

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

CONDICION F9 – CONDICIONES CLIMATICAS ADVERSAS Y OBSTRUCCIONES

9. Suministro de equipos y ayuda

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

CONDICION F10 – RESTAURACION DEL HORARIO

10.1 **Obligación de reasumir las operaciones normales**

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

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

10.2 **Continuación de horario de emergencia**

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



ANEXO 10

EQUIPO ESPECIFICADO

