

REGLAMENTO OPERATIVO

INTRODUCCIÓN

La estructura operativa de esta concesión de servicio público ferroviario, está basada en:

- Un operador de control central apoyado por una computadora y/o archivos manuales que confecciona por sí o con ayuda de terceros, para realizar las tareas de autorizar el uso de vías y demás condiciones.
- Un sistema de comunicación radioeléctrica telefónica u otra forma que permita un contacto directo entre el Operador de Control y el personal de trenes, vía, etc.
- Las dotaciones de trenes en comunicación con el operador de control central.
- Los sistemas técnicos de apoyo.
- El presente Reglamento Operativo que conjuntamente con el Itinerario de Servicio y el Manual de Seguridad, regulan las tareas y responsabilidades para que el sistema opere con seguridad y eficiencia.

Las funciones básicas se distinguen en:

- a) El Operador de Control que actúa en el control central, mediante los sistemas de apoyo con que cuenta (radiocomunicaciones que lo enlazan con todos los trenes en circulación u operación, lo mismo que con los Jefes de Patio de maniobras, personal que trabaja en las vías; sistema de computación para registro y control de las vías libres otorgadas, así como compatibilidad de aquellas con las que se quisiere otorgar) resuelve cada pedido

de vía libre que le hiciera un Jefe de Tren, otorgándola, condicionándola o negándola según las circunstancias de su conocimiento.

- b) El sistema de radio que sirve de medio para las comunicaciones operativas, tiene disponibilidad de uso que es acorde con la cantidad de trenes a circular. El sistema está concebido de tal manera que las estaciones fijas distribuidas a lo largo del mismo, aseguran una comunicación clara e inteligible con los móviles y/o estaciones fijas que tengan necesidad de comunicación. Dicha situación se verifica como mínimo para el 95% de los puestos del trayecto de toda la vía férrea a cubrir y durante el 95% del tiempo.

En caso que se interrumpieren las comunicaciones por radio, los trenes se deben detener al finalizar el último trayecto autorizado, inmovilizándose hasta que se rehabilite el sistema de radio o se logren comunicaciones por vía telefónica u otro medio adecuado que aseguren el movimiento de los trenes.

- c) El Jefe de Tren tiene la obligación de pedir directamente o por medio de otro empleado autorizado la vía libre para su tren, utilizando el medio de comunicación por radio que lo liga permanentemente al Operador de Control. Asimismo y por igual medio, debe dar aviso al Operador de Control sobre la marcha de su tren, informando el avance dentro del recorrido autorizado.
- d) El Jefe de Tren se ocupa de atender la vigilancia y operación de los cambios de vía en los desvíos de cruce, tanto para pasar por ellos como para maniobrar en el cruce, sobrepaso u operaciones de desmembramiento o reformatión del tren.

- e) Los patios de maniobras, cuando incluyen la vía principal y segundo tienen un jefe asignado. A dicho jefe debe avisar el Operador de Control la concesión de vía libre que eventualmente contuviera el patio. Al llegar al límite de patio el tren queda a órdenes del Jefe de dicho patio hasta que los transpusiere totalmente.
- f) Por la naturaleza funcional de las estaciones y la cantidad de operaciones a realizar en las mismas, no cuentan con personal permanente en tales sitios, dándoles en general la condición de desvío de cruce normalmente clausurado.
- g) No existen semáforos para coordinar la circulación de los trenes. Solamente se utilizan indicadores de posición de trampas y cambios de vías,
- h) Los trenes de carga circulan sin furgón de cola porque tienen freno continuo automático, cuyo funcionamiento es controlado desde la cabina de conducción del tren a través de un dispositivo de cola que cumple dicho objetivo.
- i) La señal luminosa de cola en los trenes de carga tiene un sensor que indica permanentemente la condición de apagado-encendido en la cabina de conducción del tren.
- j) Los trenes en general, salvo los de pasajeros, circulan a la demanda sin horario preestablecido. La corrida se efectúa según las circunstancias comerciales que se dieron aleatoriamente. Los trenes de pasajeros que integran el servicio público, se ajustan al horario.
- k) Los pasos ferroviarios a nivel que tienen barreras accionadas manualmente, pueden ser atendidos en tal función e indistintamente, ya sea por perso-

nal en el sitio, por personal volante que viaja en el tren o por acciones a cargo del Jefe de Tren.

- l) Las acciones en caso de accidente, cuando así corresponda, serán regidas por los códigos procesales - penales del lugar del hecho. Se dispondrá del resguardo documentario en la forma y tiempo que dichos códigos establezcan.
- m) Las normas internas operativas se complementan con un manual de seguridad y con un Itinerario de servicio, donde se establecen los requisitos de formación de los trenes y la forma particular en que deben circular en cada sector de la red. También rigen boletines de estado de las vías y boletines de servicio.
- n) Prevalece la ley 2873 y el Reglamento General de Ferrocarriles, los cuales también completan la normativa interna operativa que este Reglamento específica para las condiciones y usos particulares antedichos.

I - NORMAS GENERALES

1. Seguridad y Obligaciones

La seguridad es un ítem de importancia primordial en el cumplimiento de las obligaciones laborales.

Obedecer las normas es esencial para la seguridad y para mantener el puesto de trabajo.

Las obligaciones inherentes a los diferentes puestos de trabajo deben ser cumplidas en forma fiel, diligente y cortés.

2. Conocimiento de las normas

Los empleados cuyas obligaciones estén determinadas por estas normas deberán tener una copia de las mismas disponible para poder consultarla en horario de servicio.

Los empleados cuyas obligaciones estén determinadas por el Itinerario deberán tener una copia del mismo vigente, disponible para poder consultarla en horario de servicio.

Los empleados deben conocer y obedecer las normas e instrucciones, y asistir a las clases de capacitación que fueran designadas como obligatorias.

En caso de duda sobre el significado de una norma o instrucción los empleados deben recurrir al Supervisor, quien les proporcionará la explicación correspondiente.

Los artículos del Reglamento Operativo pueden ser emitidos, cancelados o modificados por medio de instrucción general publicada en Boletín de Servicio, cuando ello estuviera aprobado por el Organismo o Autoridad Nacional competente, identificando la resolución correspondiente.

3. Exámenes obligatorios

Los empleados deben aprobar todos los exámenes obligatorios que determine la Empresa. En aquellos casos en que la tarea requiera habilitación por la Autoridad Nacional competente, deberán obtener la misma y mantenerla válida en todas y cada una de sus partes.

4. Cumplimiento de las normas

Los empleados deben cooperar y prestar asistencia en relación al cumplimiento de normas e instrucciones, debiendo asimismo informar inmediatamente al funcionario adecuado sobre toda violación de normas o instrucciones, sobre situaciones o prácticas que puedan poner en peligro la seguridad de trenes, pasajeros o empleados, y sobre hechos de mala conducta o negligencia que afectaran los intereses de la empresa.

5. Obligación de informar

Se deberá dar parte por el primer medio de comunicación disponible de todo accidente, daño personal, defectos de vías, puentes o señales, como asimismo de toda situación inusual que pudiera afectar el funcionamiento seguro y eficiente del ferrocarril. Con posterioridad, se deberá presentar a la brevedad el correspondiente informe por escrito, cuando ello fuera requerido.

6. Prohibiciones

El uso de bebidas alcohólicas por los empleados durante el horario de trabajo o dentro de la Empresa está prohibido.

El uso de cualquier droga ilegal, narcótico o sustancia controlada está prohibido en cualquier momento, ya sea en hora de trabajo o fuera de él.

Se supone que los empleados conocen aquellas drogas, narcóticos o sustancias controladas que son de uso ilegal.

Los empleados no deben presentarse a trabajar ni encontrarse en las instalaciones de la Empresa bajo la influencia de cualquier bebida alcohólica, droga, narcótico u otra sustancia ilegalmente obtenida, no pudiendo tampoco utilizar dichas sustancias en el horario de trabajo ni tenerlas en su poder mientras permanezcan en las instalaciones de la empresa.

Los empleados no deben presentarse a trabajar, ni utilizar durante el horario de trabajo, ni encontrarse dentro de las instalaciones de la Empresa, bajo la influencia de cualquier droga o medicación vendida libremente o bajo prescripción que de cualquier modo afecte desfavorablemente el estado de alerta, coordinación, reacción, respuesta o seguridad.

Si un empleado tiene dudas sobre qué medicación vendida libremente o bajo prescripción afecta en forma adversa el estado de alerta, coordinación, reacción, respuesta o seguridad, debe estar seguro que se tomen las siguientes medidas:

1. Que un médico o dentista matriculado y debidamente autorizado para ejercer su profesión o un médico designado por el ferrocarril dé un dictamen escrito o fehaciente, donde teniendo en cuenta la historia médica del empleado y las tareas que éste realiza indique que el uso de la sustancia en las dosis prescritas o autorizadas es compatible con la realización de dichas tareas en condiciones de seguridad.
2. Que la sustancia sea utilizada según la dosis prescrita o autorizada.
3. Que el empleado notifique al ferrocarril, por

escrito y con anterioridad al uso durante el horario de trabajo:

- a) la necesidad de utilizar la droga o medicación prescrita o autorizada.
 - b) adjunte el dictamen del médico tal como se establece en el punto 1.
4. Que el ferrocarril apruebe por escrito al empleado, el uso de dicha droga o medicación durante el horario de trabajo.

7. Presentación y comportamiento

Al presentarse al trabajo, los empleados deberán tener aspecto limpio y prolijo. Mientras permanezcan en su puesto, deberán actuar con cortesía y en forma disciplinada.

8. Atención durante las tareas

Los empleados deberán ejercer el cuidado necesario para prevenir daños, ya sea a ellos mismos o a otras personas. Deberán estar alertas y atentos en todo momento mientras se encuentren cumpliendo con sus tareas y planificar su trabajo de manera tal de evitar la posibilidad de daños.

9. Observación de Leyes y Reglamentaciones

Los empleados deben conocer y cumplir los requisitos sobre horas de servicio prescritos por leyes nacionales vigentes y sus reglamentaciones específicas que corresponden. Se espera que los empleados afectados por dichas leyes las cum-

plan como corresponda, y deben utilizar las horas en las que están fuera de servicio de tal manera que, cuando corresponda, se encuentren en condiciones de cumplir con sus obligaciones laborales en forma segura, rápida y eficiente.

Siempre que sea posible los empleados afectados por las leyes de referencia deberán notificar al Operador de Control o a otra autoridad de la empresa la hora a la que por ley deben quedar fuera de servicio; dicha notificación deberá hacerse con la antelación suficiente como para que dichos empleados puedan ser relevados, cientes de exceder el horario de servicio legalmente establecido.

Los empleados no deberán incurrir en incumplimiento de las leyes relativas a horas de servicio sin la autorización correspondiente. No obstante, en ningún caso podrán dejar en la vía principal trenes, locomotoras ni vagones sin protección.

El empleado que fuera llamado para presentarse a trabajar antes de finalizado el período legal de descanso deberá, antes de aceptar, informar a quien lo llamara sobre dicha circunstancia.

10. Seguridad

Los empleados deben estar atentos a la marcha de trenes, locomotoras, vagones u otros equipos móviles en cualquier momento, en cualquier vía y en cualquiera de las dos direcciones posibles.

Los empleados no deberán permanecer en la vía frente a una locomotora, vagón u otro equipo móvil que se aproximara hasta ellos.

Los empleados deberán informarse entre sí respecto de la ubicación de estructuras u obstáculos que dejen espacios libres de mínimas dimensiones.

Los empleados que prestaran servicios en trenes y locomotoras no deben ocupar el techo de un vagón, coche, furgón de cola o locomotora en circunstancia alguna. Otros empleados, cuyas tareas exijan la ocupación del techo de un vagón o furgón de cola, podrán hacerlo únicamente cuando éstos se encuentren detenidos.

11. Conducta

Los empleados deben conducirse de manera tal que la empresa no se vea expuesta a críticas ni a la pérdida de su clientela.

12. Dependencia de los empleados

Los empleados cuyas obligaciones exigieran la prestación de servicios en más de una división o terminal o en otro ferrocarril, estarán sometidos a la autoridad de los funcionarios de la división, terminal u otro ferrocarril donde se encontraran prestando servicios.

Cuando prestaran servicios en otro ferrocarril, los empleados deberán regirse por las normas operativas e Itinerarios del ferrocarril en el que se encontraran prestando servicio.

13. Definiciones y términos

En los casos en que se utilicen los siguientes términos, los mismos tendrán el siguiente significado:

- Autorización de Uso de Vía: testimonio de vía libre que emite el Operador de Control para ocupar un determinado sector de vía. Al hacerlo, se consignan los números de los boletines de vía vigentes, y demás condiciones a observar en la marcha del tren.
- Bloqueo absoluto: Tramo de vía que no puede ser ocupado al mismo tiempo por más de un tren.
- Boletín de servicio: publicación periódica que contiene información y disposiciones operativas, modificando, agregando o suprimiendo a las que estuvieran en vigencia.
- Boletín de Vía: boletín que emite el Operador de Control con información no contenida en el Itinerario sobre las condiciones de la vía y otras que hacen a la seguridad y circulación de los trenes.
- Capataz de cuadrilla o de dotación: empleado a cargo de la conducción de un determinado tipo de tareas.
- Cambio clavado: cambio fijado en una posición, de tal manera que no pueda moverse.
- Cambio de Vía Automático: aparato de vía equipado con mecanismo de resorte, que hace volver a las agujas del cambio a su posición original luego de que las mismas hayan sido tomadas por el talón.
- Cambio de Vía Variable: aparato de vía que al ser tomado por el talón, deja a las agujas alineadas en la posición a la que han sido forzadas.
- Cerrojo de Cambio o Trampa: elemento que permite fijar la posición de una aguja contra el riel fijo.

- Conductor: empleado que maneja la locomotora, autovía, etc., o encargado de la misma al finalizar un recorrido. Observa las autorizaciones del uso de vía y demás condicionamientos que hacen a la marcha del tren.
- Desvío Controlado: vía auxiliar cuyo uso sólo es permitido por indicaciones de señales fijas o por autorización del Operador de Control.
- Desvío o Vía Segunda: vía de circulación, auxiliar de una vía principal, utilizada para el cruce o sobrepaso de trenes. Su uso depende de indicación de señales fijas o autorización del Operador de Control.
- División: tramos de la red del ferrocarril que componen una unidad dentro del Itinerario.
- Dotación del Tren: grupo de empleados que cumplen sus funciones en el tren. Básicamente se compone del Conductor y del Jefe del Tren. En los trenes de carga, eventualmente incluirá otro personal cuando la empresa así lo determine. En los trenes de pasajeros incluirá al Guarda y otro personal necesario según el tipo de servicio.
- Estaca de Libranza: mojón que en un cambio de vía indica el límite hasta donde pueden llegar los trenes sin posibilidad de colisión con otro tren detenido o en circulación por la otra vía concurrente.
- Estación: lugar de la red del ferrocarril designado con un nombre determinado dentro el Itinerario.
- Guardavía (Portabandera): cualquier empleado cuya función consista en proporcionar protección por medio de banderas.

- Indicador de cambio de vía: Indicador que informa la posición de las agujas.
- Indicador de Trampa: indicador que cumple la misma función que el de cambio, pero en relación a una trampa de **vía**.
- Iniciación de Marcha: condición en que se encuentra el tren en el origen de su recorrido de servicio.
- Itinerario: documento que la empresa emite periódicamente conteniendo información relativa a la línea, instalaciones, equipos, instrucciones relativos al movimiento de trenes, locomotoras y otros equipos, y toda otra información esencial. Incluirá también el recorrido y el horario de los trenes que lo tuvieran (regulares)
- Jefe de Tren: empleado que tiene bajo su mando y responsabilidad a un tren. Solicita la **vía** libre, y provee al movimiento de cambios y otras operaciones contenidas en el Reglamento.
- Límites de Patio de Maniobras: tramo de vía principal señalado por indicadores de límite de patio y establecido en el Itinerario o por Boletín de Servicio.
- Operador de Control: empleado designado para coordinar y controlar la circulación de trenes en las líneas de la red bajo su autoridad y conceder la vía libre en sectores de ellas mediante la emisión de las autorizaciones de uso de vía y de boletines de vía.
- Patio o Playa de Maniobras: sistema de vías utilizado para formar trenes, clasificar y estacionar va-

gones y para otros fines operativos.

- Piloto: empleado asignado a un tren cuando el Conductor o el Jefe de Tren no están familiarizados con las normas operativas o con un sector de las vías por los que el tren debe circular.
- Señales con banderas: señal que hace un empleado autorizado para condicionar la marcha de los trenes. El texto del Reglamento incluye indistintamente las que se hacen con banderas, luces o moviendo los brazos.
- Señal Fija: señal de ubicación permanente o invariable que indica las condiciones o circunstancias que afectan la marcha de un tren.
- Solapamiento: circunstancias por las que un tramo de vía puede ser ocupado por más de un tren en forma simultánea.
- Tren/es: en todo lo relacionado con límites de velocidad, protección mediante banderas y cumplimiento de normas sobre señales y autorización de uso de vías se denomina a locomotoras solas, acoplada con otra o remolcando vehículos, trenes diesel o eléctricos, autovías y maquinaria con tracción propia. Asimismo todo vehículo que por su naturaleza o circunstancias no pueda ser retirado de la vía.
- Velocidad Reducida: velocidad que le permite al Conductor detener su tren en la mitad de la distancia que reste al entrar en su campo visual un tren, locomotora, vagón, señal de detención, trampa, cambio mal dispuesto, vía cortada o cualquier otra obstrucción. Esta velocidad en ningún caso debe superar los 30 km/h.

- Vía de Enlace: vía que enlaza a dos vías contiguas.
- Vía doble: dos vías principales donde cada una de ellas tiene una dirección de circulación determinada.
- Vía Principal: vía de circulación entre estaciones o a través de Patios de Maniobras. No debe ocuparse sin autorización obtenida mediante vía libre o por indicación de. Jefe de Patio.
- Vía Única: vía principal en la que los trenes corren en ambas direcciones.
- Vías secundarias: toda vía que no sea la principal o segunda.
- Cuando hubiera artículos identificados por el mismo número pero seguido de una letra-sufijo, cada una de dichas letras debe considerarse como una norma distinta.
- Si bien las normas pueden subdividirse para facilitar su consulta, se aplican en su totalidad a todos los empleados, y deben observarse en todos los casos en que de alguna manera se relacionen con el cumplimiento de las funciones de un empleado.

II - HORA OFICIAL.

30. Relojes oficiales

Los relojes oficiales se identifican por un cartel indicador con la leyenda "Reloj Oficial".

Los relojes oficiales deben indicar en forma correcta la hora oficial utilizada para la operación del Ferrocarril que determine la Autoridad Nacional competente. En cada sitio donde haya un reloj oficial el empleado a quien se le asigne dicha responsabilidad deberá, si fuera necesario, poner el reloj en hora como corresponda.

31. Requisitos para la medición del tiempo.

Mientras estén prestando servicio, los empleados que la empresa determine (a excepción de los que trabajaran en una oficina donde hubiera un reloj oficial) deben tener y utilizar un reloj confiable, que marque horas, minutos y segundos en forma continua y en la mismo esfera,

32. Comparación.

Antes de comenzar el trabajo de cada jornada, se debe comparar la hora que marca el reloj personal con la de un reloj oficial.

Sí no hubiera un reloj oficial disponible, se debe obtener información sobre la hora correcta del Operador de Control o de un empleado que ya haya efectuado la comparación correspondiente. Si la diferencia fuera de más de 30 segundos,

el reloj personal deberá ajustarse para que indique la hora correcta.

Los Jefes de Tren deben comparar la hora de sus relojes con la del Conductor de su tren, antes de comenzar cada recorrido o cada jornada de trabajo.

III - INSTRUCCIONES DE SERVICIO

40. Cambio de Itinerario

A partir del momento en que entra en vigencia, cada Itinerario reemplaza al anterior.

41. Aviso de nuevo Itinerario.

El aviso de un nuevo Itinerario debe ser anunciado mediante Boletín de Servicio. El Itinerario será distribuido al menos 24 horas antes del comienzo de su vigencia. Esta será además anunciada en Boletín de Vía que será reiterado durante los seis días siguientes.

42. Instrucciones especiales.

Las instrucciones especiales son de carácter ampliatorio de las normas del Reglamento Operativo.

También pueden cancelar, modificar o reemplazar otras instrucciones especiales, atendiendo lo establecido en el artículo 2 de este Reglamento.

Las instrucciones especiales se publican por medio de Boletín de Vía, Boletín de Servicio e Itinerario.

43. Boletines de Servicio y Boletines de Vía

Los boletines de servicio se numerarán en forma consecutiva. Se emiten periódicamente por autoridad del funcionario facultado a tal fin, y de-

ben ser distribuidos no menos de 24 horas antes de la fecha y hora de vigencia. Contienen información o instrucciones relativas a normas o a la marcha de trenes y locomotoras.

Los boletines de vía serán emitidos por el Operador de Control en la medida en que fuera necesario, numerados correlativamente y permaneciendo en vigencia hasta su cancelación. Contienen información sobre restricciones o novedades de la vía, y otras que hacen a la seguridad y circulación de los trenes.

Las instrucciones o novedades sobre otros aspectos se harán llegar mediante circulares y avisos.

Los Jefes de Tren, Conductores y otras personas cuyas funciones así lo requieran deben, antes de comenzar cada jornada de trabajo o recorrido, releer los Boletines de Servicio y Boletines de Vía correspondientes al territorio dentro del cual deberán trabajar.

IV - SISTEMA DE VÍA LIBRE CON TESTIMONIO “AUTORIZACIÓN DE USO DE VÍA”

100. Autorización de Uso de Vía.

En el Itinerario de Servicio se indican los sectores en que se aplica el sistema de vía libre telefónica (alámbrica o inalámbrica) cuyo testimonio es la fórmula “Autorización de Uso de Vía”.

En los sectores donde la circulación queda subordinada a un Jefe de Patio, igualmente se aplican las instrucciones consignadas en la Autorización de Uso de Vía.

101. Límites asignados

Los límites de una Autorización de Uso de Vía, deberán ser identificados especificándose la vía, si fuese necesario, y los puntos exactos tales como cambios, postes kilométricos u otros puntos identificables, con la salvedad de que podrán utilizarse también los nombres de estaciones.

Cuando se use un nombre de estación para designar el primer punto límite mencionado, la autorización se extenderá desde el último cambio en el sentido de marcha inclusive, o desde el letrero de la estación, si no hubiese cambios.

Cuando se use un nombre de estación para designar el último punto límite mencionado en la autorización, ésta se extenderá hasta el primer cambio o hasta el letrero de la estación si no hubiese cambios.

En el último punto mencionado, la autorización se extenderá hasta la estaca de libranza del último cambio sobre la vía principal en el sentido de marcha, cuando la autorización especifique “permanecer en la vía principal en el último punto mencionado”.

Cuando la autorización de uso de vía indique “dejar libre la vía principal en el último punto mencionado”, el tren desviará en el primer cambio a vía segunda u otra que se le indique, cuidando de no obstruir el gálibo de vías concurrentes.

102. Pedido de Autorización de Uso de Vía

Al iniciar el recorrido y para continuar la marcha en trayecto al final de cada tramo, el Jefe de Tren o empleado autorizado solicitará telefónicamente (por medio alámbrico o inalámbrico) al Operador de Control, la correspondiente “Autorización de Uso de Vía”. Será a cargo del Operador de Control autorizar la marcha según las circunstancias.

103. Copia de la Autorización de Uso de Vía

El Jefe de Tren y el conductor deberán contar con una copia de la Autorización de Uso de Vía dirigida a su tren o locomotora, en la cual constará la fecha, lugar, nombre del empleado que efectuó la copia y cualquier instrucción específica impartida. Todos los datos e instrucciones deberán consignarse en el formulario de autorización suministrado (modelo al final del capítulo) y serán copiados por el propio Jefe de Tren o empleado autorizado cuando se utilice el teléfono o la radio como medio de transmisión. Luego de copiados

serán repetidos al Operador de Control quien lo controlará y, de ser correcto, procederá a dar su conformidad, hora e iniciales.

Dicha conformidad, hora e iniciales se consignarán en la autorización y se repetirán al Operador de Control. La autorización no deberá considerarse válida hasta que la hora de aprobación sea consignada en la misma. Si la autorización restringe una circulación o autorización previamente otorgada, el Operador de Control no deberá considerarla válida hasta haber recibido acuse de su conformidad.

Las Autorizaciones de Uso de Vía pueden ser retransmitidas por los empleados, quienes dejarán constancia de ello en el formulario correspondiente.

Cuando se emita una nueva Autorización de Uso de Vía que anula una anterior en vigor, ésta no podrá ser retransmitida, deberá ser copiada directamente por el Jefe de Tren o Conductor

104. Transmisión automática

Las autorizaciones de uso de vía pueden ser transmitidas por medios distintos que la radio o el teléfono, que permitan su transmisión automática (teletipo, facsímil, etc.). En ese caso, no se requerirá su repetición. La hora de aprobación será la hora de emisión y el espacio correspondiente al nombre del empleado copiado quedará en blanco.

Las autorizaciones de uso de vía que restrinjan otra autorización o la circulación de un tren, no deberán enviarse por esta vía.

105. Prohibición de agregados o rectificaciones

Al copiarse la Autorización de Uso de Vía o Bolefín de Vía, no se permitirá ninguna raspadura o enmienda, en caso de error deberá llenarse una nueva fórmula antes de repetirla al Operador de Control.

Las autorizaciones de uso de vía, una vez en vigor, incluirán instrucciones específicas que deberán ser cumplidas por el personal a quien van dirigidas. Una vez que una autorización ha entrado en vigor no podrá ser objeto de agregados ni de rectificaciones de ninguna clase.

Los formularios deben ser llenados con tinta.

106. Cambio de una Autorización de Uso de Vía

Cuando una Autorización de Uso de Vía se encuentre en vigor y se desee cambiar los límites o las instrucciones, deberá emitirse una nueva con las instrucciones deseadas e incluir la expresión:

"Autorización de Uso de Vía: Nro. _____ anulada" consignándose el número de la autorización que se anula (cuando se anule una autorización de fecha anterior, deberá incluirse esa fecha).

Cumplido lo anterior según el procedimiento del artículo 103 la primera autorización habrá perdido validez.

107. Operaciones con Autorización de Uso de Vía

La Autorización de Uso de Vía permite al tren o locomotora al cual va dirigida ocupar la vía prin-

principal dentro de los límites asignados pero sin obstruir un cambio ubicado en cualquiera de los extremos de los límites, que pudiera ser utilizado por un tren que circula en sentido contrario para liberar la vía principal. La marcha debe efectuarse de la siguiente manera:

1. Cuando se autoriza el avance desde un punto a otro, se permite el desplazamiento en la dirección especificada. Cuando un miembro de la dotación informa al Operador de Control que su tren ha sobrepasado un punto determinado dentro de los límites autorizados, la Autorización de Uso de Vía concedido se considerará anulada hasta ese punto; o
2. Cuando se autoriza a "TRABAJAR ENTRE" dos puntos determinados, la circulación podrá efectuarse en cualquier dirección entre esos puntos sin protección mediante banderas.

108. Ocupación de los mismos límites

No se permitirá que más de un tren ocupe al mismo tiempo los mismos límites o límites en solapamiento, otorgados por autorizaciones de uso de vía. En los casos en que ello resultara indispensable, podrá hacerse sólo con tiempo claro y cuando:

1. Dos trenes que ocupen esos límites hayan sido autorizados a circular en la misma dirección, y la Autorización de Uso de Vía indique al primero que se debe dar protección contra trenes que circulan detrás según lo establecido por la Norma 313. El segundo tren no podrá aproximarse al primero a menor distancia de mil metros, y si por las condiciones excepcio-

nales de la vía no se pudiera distinguir al tren que va adelante, deberá marchar con velocidad reducida, a fin de poder parar en el momento que fuese necesario. Si el primer tren marchara muy despacio, o se detuviera, el conductor del segundo tren se acercará con mucha precaución para prestarle auxilio en caso necesario.

2. Por una Autorización de Uso de Vía se haya ordenado circular a velocidad reducida a dos o más trenes autorizados a «TRABAJAR ENTRE» dos puntos determinados dentro de los límites en solapamiento. Esta alternativa excluye expresamente a los trenes de pasajeros y a los de carga pública.

109. Vigencia

Una vez en vigor una Autorización de Uso de Vía continuará vigente hasta que un miembro de la dotación haya informado estar fuera de los límites autorizados o hasta que sea anulada. El miembro de la dotación deberá informar al Operador de Control cuando se dejen librados esos límites.

Si la autorización indica límite de tiempo, se deberá haber librado los límites al concluir el tiempo establecido, a menos que se haya obtenido otra autorización del Operador de Control. Cuando no sea posible establecer contacto con el Operador y hubiesen expirados los límites de tiempo, la autorización quedará prorrogada hasta que se pueda establecer dicho contacto.

110. Marca de anulación

Se deberá escribir la palabra "ANULADO" en cada

V - BOLETINES DE VIA

120. Boletines de Vía

Los boletines de vía serán emitidos por el Operador de Control según se requiera, con información sobre todas las condiciones que afectan la seguridad de la circulación de trenes o locomotoras. La velocidad máxima que figure en el Itinerario será modificada conforme se indique en los boletines de vía. Además de los Formularios de Boletín de Vía A y B (modelos al final del capítulo), podrán usarse otros formularios para todo otro caso.

El Jefe de Tren y el Conductor de un tren deben recibir los boletines de vía en su estación de origen salvo que reciban instrucciones en contrario del Operador de Control. En cada Autorización de Uso de Vía deberán consignarse todos los boletines de vía que afecten su circulación. En el caso de que no los hubiera, se consignará "ninguno" o "NIL". El Jefe de Tren y el Conductor deben contar con copias de todos los boletines de vía consignados. Cada miembro de la dotación deberá leerlos y compenetrarse de su contenido.

121. Transmisión de Boletines de Vía

Cuando el Operador de Control ha transmitido verbalmente un Boletín de Vía, los empleados que lo copien deberán repetirlo por la menos una vez basándose en su copia. Si el boletín es repetido correctamente, el Operador de Control responderá "Correcto" y dará la hora y sus iniciales. El empleado entonces consignará en el espacio correspondiente la hora de aprobación, su apellido

y el del Operador de Control, y repetirá "Correcto" y la hora al Operador.

Los boletines de vía podrán ser retransmitidos por los empleados, quienes dejarán constancia de ello en el formulario del boletín.

122. Retención de Boletines de Vía.

Se deberán retener los boletines de vía y cumplir con sus indicaciones en todos los viajes efectuados durante el turno de servicio en el cual se recibieron.

123. Relevo durante el viaje

Si el Jefe de Tren o el Conductor, o ambos, son relevados antes de finalizar el viaje, todas las autorizaciones de uso de vía en vigencia, boletines de vía e instrucciones en su poder deberán ser entregados al Jefe de Tren o al Conductor reemplazante.

Si no es posible entregarlos personalmente a la dotación de relevo, el jefe de Tren los dejará en un sobre en el lugar designado por el Operador de Control, indicándose en el sobre la denominación del tren, fecha, lugar y firma del Jefe del Tren.

Las autorizaciones, Boletines de Vía, instrucciones e información pertinente deberán ser cotejados por el Jefe de Tren y el Conductor reemplazantes y con el Operador de Control antes de continuar.

124. Restricciones aplicables a la marcha de un tren

Cuando ha de emitirse una Autorización de Uso de Vía o un Boletín de Vía que imponga restricciones a un tren ubicado en el límite donde se aplica la restricción o cerca del mismo, la autorización o boletín no deben ser transmitidos hasta que el Jefe de Tren o Conductor haya asegurado al Operador de Control que entienden que pueden cumplir con la misma.

125. Protección mediante Boletín de Vía.

Durante el tiempo y dentro de los límites estipulados en el Formulario B del Boletín de Vía, los trenes deberán marchar a velocidad reducida y detenerse al llegar a los hombres o máquinas que obstruyan la vía o a una bandera roja colocada a la izquierda de la vía, salvo que hubiesen recibido verbalmente instrucciones en contrario según lo establecido más abajo o que el tren completo haya pasado una bandera verde exhibida por un empleado o haya dejado librados aquellos límites.

El Jefe de Tren deberá tratar de establecer contacto por radio con el empleado a cargo en la vía con suficiente anticipación para evitar demoras, informando su ubicación e indicando la vía de que se trate.

El empleado que otorgue la autorización verbal utilizará la siguiente fórmula:

"Capataz (nombre) (de la Cuadrilla N°) utilizando el Boletín de Vía Nro. línea Nro. entre Km. palo y Km. y palo en la división "

1. Para autorizar a un tren a pasar una bandera roja o a entrar a los límites sin detenerse, se

añadirá lo siguiente:

" (tren) puede pasar la bandera roja ubicada en Km palo (o entrar a los límites) sin detenerse".

El tren podrá entonces pasar una bandera roja, o entrar a los límites, sin detenerse, pero continuando su marcha a velocidad reducida, y deberá detenerse al llegar a los hombres o equipos que obstruyan la vía.

2. Para autorizar a un tren a marchar a una velocidad mayor que la velocidad reducida, se deberá añadir lo siguiente:

" (tren) puede atravesar los límites a km/h (o a la "máxima velocidad permitida").

El tren podrá entonces atravesar por los límites a la velocidad estipulada, salvo que rija alguna otra restricción más exigente.

3. Para exigir al tren que marche a velocidad inferior a 30 km/h, se añadirá lo siguiente:

" (tren) marche a velocidad reducida sin exceder km/h (agregando si es necesario "hasta llegar al Km palo).

El tren no deberá entonces exceder la velocidad estipulada y deberá estar preparado para detenerse al llegar a los hombres o máquinas que obstruyan la vía o, a una bandera roja a la izquierda de la vía.

Estas instrucciones deberán ser repetidas por el Jefe del Tren y deberá recibirse la confirmación "Correcto" del empleado que las dio antes de

proceder conforme a ellas.

Cuando en la columna Detención del Formulario B figure la palabra DETENERSE, el tren no deberá entrar a los límites hasta recibir permiso verbal del empleado a cargo.

Se deberán exhibir banderas amarillas y negras según lo establece la Norma 208.

126. Protección para equipos móviles de vía.

Puede utilizarse el Formulario B de Boletín de Vía para proteger máquinas y equipos móviles ubicados sobre vías, sin otro requisito. Dichas máquinas deberán identificarse en el Boletín de Vía. No se deberá proteger con el mismo Boletín de Vía a otras cuadrillas o máquinas.

127. Equipos de dimensiones excesivas.

Cuando se utilicen equipos de dimensiones excesivas, el Operador de Control deberá determinar el lugar de cruce o sobrepaso de trenes donde haya suficiente margen de despeje, así como también cualquier otra precaución que fuese necesaria.

La dotación que opere tales equipos deberá asegurarse de que deje suficiente espacio libre con objetos circundantes, incluidos los equipos en vías contiguas, y, en el caso de no poder llegar a un punto donde el despeje sea suficiente, hacer que se dé protección previniendo la circulación por las vías contiguas.

Para las dotaciones de otros trenes que se encon-

trasen afectadas se deberá emitir un Boletín de Vía informándoles sobre tal equipo y el tren o locomotora que lo maneja, y aquellas serán responsables de cerciorarse de que se tomen las debidas precauciones antes de pasar a dicho equipo o cruzarlo.

128. Vías ocupadas por equipos.

Cuando las vías principales, vías segundas u otras vías que normalmente se encuentran libres para la circulación, vayan a ser ocupadas por equipos que no puedan colocarse en otro sitio, el Operador de Control deberá ser informado de esta circunstancia.

Cuando se ocupe alguna de estas vías, deberá darse la protección que dispone la Norma 313 (4).

129. Vías fuera de servicio.

Deberá darse protección cuando una vía deba ser retirada del servicio. La protección podrá darse mediante Boletín de Vía que indique la vía afectada y detalle los puntos exactos entre los cuales quedará fuera del servicio. Dicha vía no deberá ser utilizada a menos que en el Boletín de Vía conste el nombre o cargo de la persona que pueda autorizar su uso. Cuando así se indique, la circulación deberá efectuarse solamente bajo las instrucciones de esa persona.

130. Boletín de Vía e Instrucciones Especiales.

Las instrucciones especiales que se debieran anticipar a la publicación del Boletín de Servicio, se

harán conocer por Boletín de Vía.

Cuando lo disponga el Superintendente u otro funcionario habilitado, se podrán modificar o cancelar instrucciones especiales por medio de Boletín de Vía.

131. Entrega de los Boletines de Vía.

El personal que reciba Boletines de Vía para ser entregados a otros empleados deberán entregar copias a todas las personas a quienes va dirigido a menos que en el interín el boletín sea anulado.

En la oficina encargada de la entrega se archivará una copia de todos los boletines.

132. Copias adicionales del Boletín de Vía

Si fuese necesario realizar copias adicionales de los boletines de vía, (salvo cuando se efectúen duplicaciones según lo dispuesto por la Norma 133), las copias adicionales deberán repetirse al Operador de Control para verificar que sean correctas antes de entregarlas.

El Operador de Control dejará constancia de la fecha, hora, lugar y nombre del empleado que efectuó las nuevas copias y repitió el Boletín de Vía.

133. Duplicación de Boletines de Vía

No se requerirá repetir los Boletines de Vía al Operador de Control cuando se los reproduzca por fotocopiado.

Cuando sean copiados por este método, no deberán ser entregados ni deberán seguirse sus instrucciones hasta que los controle y se verifique que las copias son claras, legibles y completas.

134. Anulación de Boletines de Vía.

Para anular una línea numerada, una parte, o la totalidad del Boletín de Vía, el Operador de Control:

1. Podrá hacerlo verbalmente utilizando uno de los siguientes modelos:

(a) LINEA (Número) DEL BOLETÍN DE VÍA NRO. — DEL (fecha) QUE DICE (citar la línea a anular) NO VALE.

Esta información deberá ser repetida al Operador de Control y, si es correcta, se escribirá la palabra "ANULADA" en el margen a la izquierda de la línea anulada.

(b) LA PARTE DEL BOLETÍN DE VÍA NRO. ___ DEL (fecha) QUE DICE (citar la parte a ser anulada) NO VALE.

Esta información deberá ser repetida al Operador de Control y, si es correcta, se trazará una línea que atraviese la corte del texto que se anula.

(c) BOLETIN DE VÍA NRO. ___ DEL (fecha) NO VALE.

Esta información deberá ser repetida al Operador de Control y, si es correcta, deberá cruzarse cada copia del boletín anulado con la palabra ANULADO.

2. Podrá emitir un Boletín de Vía o utilizar la línea titulada "OTRAS INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS" de una Autorización de Uso de Vía empleando una de las siguientes fórmulas:

(a) LÍNEA (Número) DEL BOLETÍN DE VÍA NRO. DEL (fecha) QUE DICE (citar la línea a anular) NO VALE.

Deberá escribirse la palabra "ANULADA" en el margen a la izquierda de la línea indicada y retenerse una copia del Boletín de Vía o autorización que la anula.

(b) LA PARTE DEL BOLETÍN DE VÍA NRO. DEL (fecha) QUE DICE (citar la parte a ser anulada) NO VALE.

Se trazará una línea que atraviese la parte anulada y se retendrá una copia del Boletín de Vía o autorización que la anula.

(c) EL BOLETÍN DE VÍA NRO. DEL (fecha) NO VALE.

Se cruzará cada copia del Boletín de Vía con la palabra "ANULADO" y se retendrá una copia del Boletín de Vía o autorización que la anula.

El Boletín de Vía o la parte del mismo que se indique carecerá de validez a partir de entonces.

XXXXX FC

BOLETÍN DE VÍA - FORMULARIO A

ENTRE LOS PUNTOS INDICADOS EN LAS LINEAS 1 A 10 INCLUSIVE, NO EXCEDER LA VELOCIDAD CONSIGNADA.

(En la columna "BANDERAS" consignar "SI" si están exhibidas y "NO" en caso contrario. Utilizar las dos últimas columnas cuando se las exhibe a una distancia menos que la estipulada en la Norma 208 del Reglamento Operativo para indicar lugar y dirección).

NÚMERO: _____ DIVISIÓN: _____
DESDE LAS: _____

LÍNEA ANULADA	LÍNEA Nº	LÍMITES Km. a Km.	ENTRE ESTACIÓN Y ESTACIÓN	VELOCIDAD Km/HORA	VÍA(S)	BANDERAS	POSTE Km.	DIRECCIÓN
	1	LUGAR:	ESTACIÓN Y ESTACIÓN:	VELOCIDAD:				
	2	DE FECHA:	FECHA:					
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							
	8							
	9							
	10							

11 OTRAS INSTRUCCIONES: _____

CONFORME FECHA Y HORA _____ COPIADO POR: _____
RETRANSMITIDO A: _____ OPERADOR DE CONTROL: _____

XXXXX FC

BOLETÍN DE VÍA - FORMULARIO B

NÚMERO: _____ DIVISIÓN: _____ LUGAR: _____ FECHA: _____
DESDE LAS: _____ HORAS DE FECHA: _____

DENTRO DE LOS SIGUIENTES LÍMITES DEBERÁ OBSERVARSE LA NORMA 125 DEL REGLAMENTO OPERATIVO.

LÍNEA ANULADA	LÍNEA Nº	LÍMITES Km. a Km.	ENTRE ESTACIÓN Y ESTACIÓN	DESDE HORAS	HASTA HORAS	VÍA(S)	CAPATAZ CUADRILLA Nº	DETENERSE
	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							
	8							
	9							
	10							

11 OTRAS INSTRUCCIONES: _____

CONFORME FECHA Y HORA _____ COPIADO POR: _____
RETRANSMITIDO A: _____ OPERADOR DE CONTROL: _____

.VI - NORMAS DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES POR RADIO

140. Requisitos.

Las siguientes normas y requisitos se refieren al uso del sistema radial ferroviario de la empresa y son aplicables a los empleados que utilizan dicho sistema.

141. Ajustes internos.

A todos los empleados, excepto los específicamente autorizados les está prohibido realizar ajustes internos de cualquier clase a una radio ferroviaria. Los empleados autorizados a realizar ajustes internos deberán portar la documentación habilitante expedida por la Empresa.

142. Transmisiones prohibidas.

Ningún empleado podrá a sabiendas transmitir falsas comunicaciones de emergencia, comunicaciones innecesarios, irrelevantes o no identificadas, ni proferir expresiones obscenas, indecentes o blasfemas por radio.

Ningún empleado divulgará ni publicará la existencia, contenidos, propósito, efecto o significado de ninguna comunicación (con exclusión de las comunicaciones de emergencia) salvo a la persona destinatario de la comunicación o a otro empleado del ferrocarril cuyas funciones puedan requerir tomar conocimiento de tales comunicaciones. Lo antedicho se aplica ya sea a las comu-

nicaciones recibidas directamente o a cualquiera que pudiera ser interceptada.

143. Llamadas de emergencia.

Toda llamada de emergencia estar precedida por la palabra "Emergencia" expresada tres veces. Dichas llamadas se usarán solamente para cubrir los primeros informes sobre descarrilamientos, choques, tormentas, derrumbes, incendios, obstrucciones de vía u otros hechos que pudieran causar serias demoras al tráfico, daños materiales a los bienes o lesiones al personal o a los pasajeros y contendrán la información más completa posible sobre tales hechos. Todos los empleados darán prioridad absoluta a las comunicaciones provenientes de una estación o tren en peligro, se abstendrán de enviar comunicación alguna hasta que haya seguridad de que no se producirán interferencias.

Toda emisión radial producida desde instalaciones móviles o fijas que en conjunto o individualmente superen un tiempo que se indicará en el Itinerario, deberá ser seguida por un silencio de radio total de 10 segundos de duración para permitir la entrada de llamados de emergencia.

144. Inspecciones.

Todo empleado deberá permitir la inspección del equipo de radio a su cargo, y de todos los documentos oficiales que pertenezcan al mismo, por parte de un representante de la autoridad regulatoria debidamente acreditado.

145. Ubicación.

La ubicación de la base radial y de las estaciones laterales de vía, el horario de servicio de dichas estaciones y los canales asignados se determinarán por el Itinerario, su suplemento u otras instrucciones.

146. Transmisión

Antes de transmitir, todo empleado que opere una radio deberá escuchar durante un intervalo suficiente para cerciorarse de que el canal no está siendo utilizado, dar después la identificación requerido y escuchar a la espera del acuse de recepción por parte del empleado a quien está destinada la comunicación; y no deberá proseguir con la transmisión hasta obtener tal acuse de recepción.

147. Identificación

Los empleados que transmitan o acusen recepción de una comunicación radial deberán comenzar con la debida identificación e incluir en la misma los siguientes datos en el orden siguiente:

1. Estación radial de base o lateral de vía.
 - a) Señal distintiva. Nombre o iniciales del ferrocarril.
 - b) Nombre y ubicación u otra designación exclusiva de la oficina o estación:
2. Unidades móviles:

- a) Señal distintiva, Nombre o iniciales del ferrocarril.
- b) Nombre del tren (número), número de locomotora o palabras que identifiquen la unidad móvil específica.

Si un intercambio de comunicación continúa sin ninguna interrupción sustancial, deberá repetirse la identificación cada 15 minutos por lo menos.

Después de haberse asegurado una positiva identificación en comunicaciones referidas a maniobras sobre cambios, maniobras de clasificación y operaciones similares íntegramente dentro de un patio de maniobras, las unidades fijas y móviles podrán usar la identificación abreviada luego de la transmisión y el acuse de recepción iniciales.

148. Acuse de recepción

Todo empleado que reciba una llamada radial no deberá demorar el acuse de recepción a menos que ello interfiriese con sus obligaciones relativas a la seguridad.

149. Repetición

El empleado que reciba una transmisión deberá repetírsela al emisor, excepto en los casos en que la comunicación:

- 1) Se refiera a maniobra de cambio de vía.
- 2) Sea un mensaje grabado proveniente de un dispositivo automático; o

3. Sea de carácter general y no contenga ninguna información, instrucción o aviso que pudiera afectar la seguridad de una operación ferroviaria.

150. "Cambio"

Para indicarle al empleado receptor que la transmisión ha concluido y que se espera una respuesta, el empleado transmisor deberá decir "cambio".

151. "Fuera"

Para indicarle al empleado receptor que el intercambio de transmisiones ha concluido y que no se espera respuesta, el empleado transmisor deberá dar su identificación, seguida de la palabra "fuera".

152. Monitoreo

Cuando haya personal de servicio en las estaciones radiales de base o laterales de vía o en unidades móviles, deberá encenderse la radio sintonizándola en el canal correspondiente con el volumen ajustado para recibir comunicaciones, y deberá acusarse la recepción de todas las transmisiones dirigidas a una estación o unidad móvil en servicio.

153. Uso impropio

Las comunicaciones de radio deben utilizarse solamente para cumplir con las disposiciones conte-

nidas en las Normas.

154. Comunicaciones no comprendidas o incom-pletas

No se tomará ninguna medida sobre la base de una comunicación radial que no se comprenda o que esté incompleta, y deberá considerarse la misma como no enviada.

Excepción: Si se recibe cualquier información que pudiera afectar la seguridad del personal o del público o causar daños materiales, se procederá de la manera más segura y, de ser necesario, se detendrá la marcha del tren hasta que se pueda aclarar la situación.

155. Pruebas

Las radios utilizadas en el manejo de trenes fuera de los límites del patio de maniobras deberán probarse en el punto de origen de la formación.

156. Radios en condiciones de funcionamiento

Los Conductores y Jefes de Tren deberán probar las radios por lo menos una vez durante cada turno de servicio para verificar que funcionen.

157. Transmisión de prueba

Las pruebas de radio deberán consistir en un intercambio de transmisiones de voz con otra radio y deberá determinarse la calidad y claridad de la transmisión.

158. Mal funcionamiento de la radio

No deberá usarse una radio que funcione mal y en tal caso se deberá notificar a cada miembro de la dotación del tren y al Operador de Control a la mayor brevedad por cualquier medio alternativo de comunicación disponible.

159. Información sobre señales fijas

La radio no deberá usarse para dar información a la dotación de un tren sobre el nombre, posición, aspecto o indicación exhibido por una señal fija, excepto entre miembros de la misma dotación o cuando sea necesario para alertar sobre una emergencia.

160. Reemplazo de señales manuales

Cuando se use la radio en reemplazo de señales manuales, deberá darse tanto la dirección como la distancia a recorrer. Se deberá detener la marcha a la mitad de la distancia especificada a menos que se reciban más instrucciones.

161. Transmisión de Autorizaciones de Uso de Vía y Boletines de Vía.

Cuando se transmitan por radio autorizaciones de uso de vía y boletines de vía, la transmisión se hará de acuerdo con las normas operativas aplicables y con las siguientes:

1. El Operador de Control deberá indicar su intención de enviar una Autorización de Uso de Vía o Boletín de Vía.

2. El empleado que habrá de copiarlos deberá avisar que se encuentra preparado para hacerlo. Las autorizaciones y boletines de vía no podrán ser copiados por un empleado que maneje los controles de un tren en marcha. No deberán ser transmitidos a la dotación de un tren en marcha cuando, a criterio del Jefe de Tren, del Conductor o del Operador de Control, pueda comprometerse la seguridad de operación del tren.
3. Las autorizaciones de uso de vía y boletines de vía deberán ser copiados por escrito por el empleado receptor en el modelo de formulario estipulado por el reglamento operativo.
4. Las personas intervinientes se identificarán por el sistema o código que para cada caso utilice la empresa.

162. Operaciones de dinamitado

No se deberán operar los transmisores de radio cuando estén ubicados a menos de 100 metros de una operación de dinamitado.

163. Notificación de infracciones

La empresa de ferrocarriles está obligada a responder a toda notificación oficial de infracción a los términos de la legislación de comunicaciones y sus modificaciones, dentro de los diez días de haber recibido dicha notificación, y el empleado que reciba cualquier pedido de información con respecto a tales infracciones deberá responderlo dentro de las 24 horas de recibida tal notificación.

164. Frecuencias asignadas

A los fines del servicio ferroviario deberán usarse los transmisores radiales autorizados por la empresa del ferrocarril que operen en frecuencias asignadas al ferrocarril por la autoridad regulatoria, estando prohibido el uso de otro tipo de transmisores. También se prohíbe el uso de frecuencias ferroviarias distintas de las asignadas a una zona determinada.

VII - SEÑALES - SU UTILIZACIÓN

200. Dispositivos de señalización adecuados.

Los empleados responsables de la exhibición de señales o cuyas funciones determinen que deben exhibir señales, deberán contar en tiempo oportuno con los dispositivos o aparatos adecuados y mantenerlos en buen estado y listos para su uso inmediato. Dichos empleados deben estar autorizados por la empresa para exhibir las señales.

201. Atención a las señales.

Todos los empleados deben mantenerse en estado de alerta en relación a las señales y actuar conforme a las mismas cumpliendo en forma estricta lo que establezcan las normas.

Los empleados deben actuar con la mayor diligencia para evitar acciones que respondan a señales que no hubieran sido comprendidas o que tuvieran por destinatario a otros trenes o locomotoras. En caso de duda, se debe aplicar la condición más restrictiva.

202. Exhibición de señales.

Los empleados que deban exhibir señales se deben ubicar de forma tal que puedan ser vistos con claridad y que las señales puedan ser comprendidas en forma correcta.

Cuando fuera posible, todas las señales manuales deben ser dadas del lado de la vía donde se

ubica el Conductor; no obstante, deben obedecerse cuando sean recibidas del otro lado.

203. Desaparición de la vista de señales de mano.

Si un Conductor, por cualquier causa, dejara de ver las señales de mano que se le venían exhibiendo, deberá detener la marcha en forma inmediata, salvo que las instrucciones sean recibidas por radio, en cuyo caso se procederá según el artículo 204.

204. Maniobras obedeciendo indicaciones impartidas localmente por radio.

Cuando se deba hacer marchar un tren o locomotora obedeciendo comunicaciones recibidas por radio, tal como sucede en el caso de maniobra, o para tomar vagones o separarlos de un tren y colocarlos en un desvío, se deberán impartir instrucciones específicas para cada tipo de movimiento. Al empujar o hacer retroceder a un tren, locomotora o vagones, se debe especificar la distancia a ser recorrida mediante el movimiento de que se trate; asimismo, el movimiento debe cesar luego de haberse recorrido la mitad de la distancia establecida, salvo que se reciban instrucciones adicionales. A partir de ese momento, la falta de contacto radial con el empleado que estuviera dirigiendo el movimiento por radio deberá interpretarse como señal de detención.

205. Señales usadas para protección.

Para proteger un tren o una vía se deberá disponer de los siguientes elementos:

- a) Señales diurnas: Bandera roja, y como mínimo ocho petardos y seis antorchas.
- b) Señales nocturnas: luz roja, y como mínimo ocho petardos y seis antorchas.

206. Señales manuales.

Las señales de mano se harán con banderas durante el día y con faroles o linternas durante la noche y en tiempo de mala visibilidad.

En casos de emergencias, a falta de estos elementos, también podrán hacerse con los brazos. En operaciones de maniobras se prescindirá de la bandera durante el día.

Mientras no tuvieren que hacer señales manuales, los empleados se abstendrán de efectuar movimientos que puedan ser interpretados como señales manuales.

Las señales de mano prevalecen sobre las fijas y los Conductores les deben acatamiento en ese orden.

Las banderas y faroles o linternas, cuando se usan para exhibir señales, deben ser mantenidas en la mano de frente al tren, quedando prohibido fijarlas en punto alguno, salvo donde este proceder esté expresamente autorizado o sea necesario exhibir, en caso de emergencia, una señal de peligro y el empleado que la hace tenga forzosamente que ausentarse para cumplir otra misión importante.

Las banderas deberán exhibirse bien desplegadas.

En caso de emergencia, a falta de bandera durante el día podrán hacerse las siguientes señales con los brazos:

- 1. Ambos brazos levantados en alto significa peligro.



- 2. Un solo brazo levantado en alto significa precaución.



- 3. Un solo brazo extendido horizontalmente por un empleado uniformado o reconocido indica Vía Libre.



En las operaciones de maniobras las señales se harán con los brazos durante el día y con los faroles o linternas durante la noche, en la siguiente forma:

a) De día:

1. Un brazo movido del pecho para afuera indica aléjese de la persona que hace la señal.



2. Un brazo extendido horizontalmente y movido hacia el pecho indica acérquese a la persona que hace la señal.



3. Ambos brazos balanceados hacia delante y atrás indica continúe el movimiento iniciado. La misma señal hecha con más rapidez significa acelere el movimiento.



4. Ambos brazos extendidos horizontalmente y movidos de arriba para abajo indica prepárese a parar.



5. Ambos brazos levantados en alto indica párese.



6. Estando el convoy parado, las dos manos levantadas en alto y juntas y separadas varias veces indica afloje enganches (junte los paragolpes).



7. Un brazo en alto y movido de derecha a izquierda indica al empleado que puede operar el cambio cerca del cual está la persona que hace la señal.



b) De noche:

1. Una luz blanca movida de atrás para adelante, con inclinación hacia abajo, significa "aléjese de la persona que hace la señal"
2. La misma señal, pero con luz verde, significa "aléjese despacio de la persona que hace la señal".
3. Una luz blanca movida de derecha a izquierda, a través del cuerpo, indica "acérquese a la persona que hace la señal".
4. La misma señal, pero con luz verde, significa "acérquese despacio a la persona que hace la señal".
5. Una luz verde movida escasamente de derecha a izquierda (girando el farol o linterna so-

bre la mano) indica "afloje enganches" (junte paragolpes).

6. Una luz roja mantenida fijamente o, en su ausencia, cualquier luz agitada violentamente indica "párese", o "no se mueva".
7. Una luz roja movida lentamente de derecha a izquierda, además de significar peligro para los Conductores, indica a otro empleado que puede operar el cambio junto al cual está la persona que hace la señal.

207. Señales de otro tipo.

Se debe interpretar como una señal de detención o de alto a cualquier objeto o luz agitado en forma violenta por cualquier persona que se encontrara en una vía o cerca de la misma, o fuego en la vía.

Otras señales manuales podrán utilizarse para otros fines, siempre que sean comprendidas por todos los miembros de la dotación.

Cuando no sea práctico realizar señales manuales, se podrá transmitir información por radio u otros medios de comunicación vocal.

Cuando se utilice la radio para dirigir la marcha de un tren o locomotora, los miembros de la dotación deben comprender con toda exactitud cuáles son los movimientos que se indicarán mediante el uso de radio. Durante dicho lapso, no se impartirán señales manuales al Conductor ni se obedecerá ninguna señal manual, salvo las señales de alto o detención cuando fueran nece-

sarios para detener la marcha.

208. Restricciones transitorios de la velocidad.

Se deberá exhibir una bandera amarilla y negra no menos de 1,5 kms. antes de cada lugar donde ce deba restringir la marcha de trenes por la existencia de circunstancias especiales en la vía, o de estructuras, hombres o equipos que se encontraran en ella, pudiendo tal restricción estar avalada por Boletín de Servicio, Boletín de Vía o Autorización de Uso de Vía. Toda restricción avalada deberá respetarse hasta que la cola del tren haya pasado el fin de la restricción o bien hasta que hubiere transpuesto la bandera verde que exhibirá un empleado para indicar el fin de la misma.

Cuando se exhiba la bandera amarilla y negra pero la restricción no esté avalada por Boletín de Vía, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Servicio, se deberá proceder de la manera siguiente a lo largo de los 3 kms. siguientes al sitio donde dicha bandera se hubiera exhibido:

1. El tren debe avanzar pero preparado para detenerse antes de un guardavía, bandera roja, u hombres o equipos que estuvieran obstaculizando la vía;
2. La velocidad no deberá ser superior a los 12 kms/h; y
3. Se podrá retomar velocidad únicamente después de que la cola del tren haya pasado:
 - a) una bandera verde exhibida por un empleado;

- o
- b) un punto situado a 6 kms. de la bandera amarilla negra, siempre que la dotación hubiera obtenido del Operador de Control información cierta en el sentido de que ningún Boletín de Vía ni Autorización de Uso de Vía restringe la marcha en ese punto. En los casos en que corresponda aplicar el artículo 21 2 no será obligatorio establecer contacto con el Operador de Control.

En caso que la restricción debiera superar la distancia expresada, se la extenderá colocando tantas banderas como fuera necesario.

En las vías múltiples con un determinado sentido de circulación, cuando se deba colocar una bandera amarilla y negra antes de una zona de restricción transitoria de velocidad o donde existieran circunstancias especiales en las vías, se desplegarán las banderas únicamente para los trenes que marchen en la dirección de la circulación. Esto no regirá cuando se deba proporcionar protección a hombres o equipos; en tal caso, se deberá desplegar las banderas en ambas direcciones en cada vía afectada.

209. Exhibición de bandera roja.

Se deberá exhibir una bandera roja en los lugares en que los trenes deban detenerse, según fuera establecido por autorizaciones de uso de vía, boletines de vía o debido a otras causas.

El tren deberá detenerse antes de la bandera roja y no podrá avanzar a menos que sea autorizado por el capataz de la cuadrilla.

Si se recibe autorización para avanzar antes de que el tren se detenga, se podrá pasar la bandera roja sin hacer alto.

Si no se encuentra en vigencia el Boletín de Vía Formulario B, luego de recibir la autorización para avanzar, y a menos que las instrucciones del capataz de cuadrilla especifiquen una velocidad o distancia distintas, no se deberá exceder los 12 km/h hasta que la cola del tren haya pasado la bandera verde exhibida por un empleado o haya llegado a un punto situado a 3 kms. de la bandera roja.

210. Bandera roja entre rieles

Si se exhibe una bandera roja entre los rieles de una vía que no sea una vía principal ni un desvío controlado, el tren debe detenerse y no avanzar hasta que la bandera sea retirada.

211. Ubicación de banderas.

Tal como se establece en las Normas 208 y 209, las banderas se exhibirán únicamente en la vía afectada salvo cuando fuera necesario que se protejan todos los accesos posibles a la zona restringida y se utilicen banderas amarillas y negras, y rojas para fines de protección sin presencia de empleado portabandera o sin que medie Boletín de Vía, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Servicio.

Estas banderas, salvo en el caso de la Norma 210, deben exhibirse a la izquierda de la vía tal como se las vería desde un tren que avanzara hacia las mismas, a menos que en virtud de un Boletín de

Vía, Autorización de Uso de Vía, Itinerario o Boletín de Servicio se estableciera lo contrario.

Las banderas no afectarán la vía en la que esté marchando un tren se las exhibe más allá del primer riel de una vía contigua.

No debe retirarse ninguna bandera o tablero indicador que impide circular transitoriamente a los trenes, por empleados que no sean los que la colocaron o debidamente autorizados por aquellos y siempre y cuando las causas a que se debiere su colocación hayan desaparecido y permita la circulación en términos seguros.

212. Protección mediante bandera amarilla y negra.

En las divisiones en que la velocidad máxima no sea superior a 60 km/h y estuviera autorizada por el Itinerario, se podrá limitar la velocidad a 12 km/h y proporcionar protección a hombres o equipos en la vía principal sin necesidad de boletines de vía o Boletín de Servicio, en un tramo de 3 kms., mediante el despliegue de banderas amarillas y negras tal como se establece en la Norma 208. Esta protección se extenderá desde un punto situado a 3 km. de la bandera amarilla y negra y hasta que la cola del tren haya pasado una bandera verde que exhibiera un empleado o hubiera llegado a un punto situado a 6 kms. de la bandera amarilla y negra.

213. Letreros permanentes de velocidad.

Se colocarán letreros permanentes que informen sobre límites de velocidad, establecidos en el Itinerario, antes del punto en que dichos límites ten-

gan vigencia.

Las cifras exhibidas en el frente de estos letreros indican la mayor velocidad permitida en la zona afectada.

Cuando se exhiban dos cifras diferentes, la mayor rige para los trenes que se compongan totalmente de equipos para pasajeros, mientras que la menor rige para todos los trenes restantes.

Al finalizar cada zona donde rija el límite de velocidad, se colocará un letrero permanente que exhiba la nueva velocidad que se podrá alcanzar.

La velocidad indicada en cada letrero permanente de límite de velocidad deberá ser observada hasta que la cola del tren haya pasado un letrero permanente que exhiba la nueva velocidad.

214. Antorchas.

Una antorcha encendida debe interpretarse como señal de peligro.

Si un tren encuentra una antorcha sin que hubiera un empleado a cargo de la misma, y dicha antorcha estuviera encendida en la vía de dicho tren o cerca de la misma, el tren deberá detenerse antes de pasarla, cuidando que tal acción implicara en esas circunstancias manejo correcto del tren. El tren que marchara a velocidad reducida deberá detenerse antes de pasar la antorcha.

Una vez que la antorcha se extinga, o luego de esperar diez minutos si la antorcha no quedó en la visual, el tren deberá avanzar a velocidad reducida durante 1,5 km. a contar desde el punto

donde se encontraba la antorcha.

La antorcha que estuviera encendida sin un empleado a cargo de la misma no afectará la vía en que marcha el tren si se encuentra más allá del primer riel de una vía contigua.

Se deberá ejercer todo el cuidado necesario para evitar la colocación de antorchas en sitios donde puedan provocar incendios.

215. Petardos

La explosión de uno o más petardos debe interpretarse como señal de peligro y exige que el tren se detenga. Luego, y salvo que haya un empleado haciendo señales de advertencia, avanzará con velocidad reducida, y marchará en tales condiciones durante 3 kms. a contar desde el punto de la detención.

Con respecto a la ubicación de petardos, deben colocarse dos en cada riel a no menos de 20 m. de distancia entre cada petardo, y a una distancia mínima de 800 metros del punto que se pretende proteger.

216. Silbato o bocina.

Se debe tocar el silbato o bocina de la locomotora cuando ésta está próxima a iniciar la marcha, cuando pasa a través de un túnel y cuando se aproxima a un paso a nivel. En este último caso, se debe comenzar a tocar el silbato o bocina con suficiente antelación para que produzca el efecto de advertencia buscado, no menos de 400 metros antes de llegar al paso a nivel si la distan-

cia así lo permite; y se debe continuar tocando el silbato o bocina hasta que el cruce esté ocupado. Si la distancia no lo permitiera, se debe comenzar a tocar el silbato o bocina con suficiente antelación, antes de llegar al paso a nivel, como para que produzca el efecto de advertencia buscado. En otras circunstancias, cuando fuera necesario, debe tocarse como señal de advertencia el silbato o bocina. En todos los casos debe aplicarse la Norma 217.

Cuando las condiciones climáticas afecten la buena visibilidad, el silbato o bocina debe hacerse sonar con frecuencia.

Se podrá transmitir información por radio, en reemplazo de señales de silbato, salvo en el caso de las Normas 217 a.1, 217 b.2 y 217 b.3.

217. Códigos para silbato o bocina.

A continuación se detallan las señales con silbato o bocina que deben emplear los Conductores en las circunstancias prescriptas:

a) Hallándose el tren parado.

1. Antes de ponerse en movimiento.

Uno Corto.

2. Para pedir señales.

Uno largo.

3. Cuando por cualquier circunstancia se necesite la cooperación de los empleados de la vía o estación o auxilio de cualquier forma.

Varios largos y seguidos.

4. Para indicar al personal de la dotación que debe proteger el tren sin demora.
Dos cortos y dos largos.
5. Para indicar al personal que hubiera ido a proteger el tren, que puede regresar.
Uno largo.
6. Para indicar al revisor de vehículos o personal de la dotación que revise las mangas o afloje el freno de aire por medio de los alambres.
Cuatro cortos.
7. Para llamar al personal de guardas a la locomotora.
Uno largo y uno corto.

b) Hallándose el tren en marcha:

1. Para llamar la atención del personal de estación a la aproximación del tren.
Uno largo dado a un kilómetro de la estación.
2. Como llamado de atención antes de cruzar por los pasos a nivel; al pasar otro tren; cuando se vean animales o personas en la vía o sus proximidades; al aproximarse a curvas o desmontes.
Uno largo.
3. Cuando el estado atmosférico (neblina, fuertes lluvias, nevadas, tormentas de tierra), vapor o humo, impidan ver a una persona a una distancia de 200 metros.
Uno largo, debiendo ser repetido con frecuencia.

4. Para indicar al personal de la dotación que existe peligro, que debe valerse de todos los medios a su alcance para detener la marcha lo más pronto posible.
Dos cortos repetidos varias veces.
5. Para indicar al personal de trenes en vías adyacentes que la vía sobre la cual está corriendo está obstruida y que debe parar.
Tres cortos repetidos varias veces.
6. Para reconocer cualquier señal para la que no exista una regla específica. Incluye el reconocimiento de señales por medio de petardos y antorchas.
Uno corto.

c) Señales entre conductores de trenes empujados por cola.

1. Para indicar que la locomotora titular va a poner el tren en movimiento.
Uno corto.
2. Acuse de la locomotora auxiliar, indicando que también está lista para arrancar.
Uno corto.
3. Para indicar a la locomotora auxiliar que debe dejar de prestar ayuda.
Uno corto y uno largo.
4. Acuse de la locomotora auxiliar indicando que ha dejado de prestar ayuda.
Uno corto y uno largo.
5. Para indicar a la locomotora titular que va a dejar de ayudar por cola.
Uno largo, uno corto y otro largo.

6. Acuse de la locomotora titular indicando conformidad para que deje de ayudar.
Uno largo, uno corto y otro largo.

NOTA: En general los toques de atención serán dados, en lo posible, a una distancia tal del punto de peligro, que aquellos a quienes deben servir de advertencia puedan adoptar las medidas necesarias para evitar un accidente.

218. Faro delantero.

A excepción de lo establecido en la Norma 220, el faro delantero según sentido de marcha debe permanecer plenamente encendido en la parte delantera de todos los trenes, de día y de noche.

219. Falla en faro delantero.

Si el faro delantero de un tren en circulación falla de noche, se debe usar en su reemplazo una luz blanca; en ese caso mientras el tren está en marcha, se debe hacer sonar el silbato con frecuencia, y asimismo, notificar al Operador de Control para que prevea su reemplazo.

220. Uso de luces de cabecera y cola en trenes que se cruzan o pasan.

- a) En vía doble, cuando dos trenes se crucen, los conductores deberán reducir la potencia de la luz de cabecera para no encandilarse. Se procederá en igual forma en vía sencilla cuando dos trenes se aproximen al mismo tiempo a un desvío de cruce.

Si uno de los conductores no cumpliera con esta disposición, el otro le llamará la atención apagando y encendiendo su luz de cabecera.

- b) Cuando un tren se detenga en un desvío de cruce el Conductor deberá reducir a media potencia su luz de cabecera y mantenerla así durante todo el tiempo que permanezca dentro de los límites de un desvío o patio de maniobras, ya sea que esté detenido o efectuando maniobras.

Cuando durante la detención se produjera el cruce o paso de otro tren por una vía adyacente, una vez que haya pasado la locomotora de éste, restituirá la luz pleno y observará los vehículos del tren que pasa para poder detectar cualquier desperfecto que notare en ellos avisando del hecho inmediatamente al Operador de Control.

- c) En vía doble, si el tren ha sido desviado a la vía contraria, el conductor, por su parte, debe sustituir la luz blanca de cabecera por una luz rojo.

El Conductor encenderá la luz de cabecera después de haber pasado la locomotora del tren al cual está dando paso, para proceder como se dispone en el último párrafo del inciso b).

221. Señales de cola.

Como señal de cola todo tren llevará de día en los ángulos superiores del último vehículo, dos discos (uno a cada lado) de color blanco hacia adelante y rojo hacia atrás. Durante la noche los dis-

cos serán reemplazados, en la misma posición, por faroles que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás.

222. Señales de cola en trenes con dispositivos automáticos.

- a) Para el caso de los trenes dotados de freno continuo automático en toda su formación, puede prescindirse de la señal diurna a que se refiere la Norma 221.
- b) La señal nocturna que se indica en la Norma 221, podrá ser una sola, ubicada a la altura de los paragolpes del último vehículo del tren, siempre que la misma estuviera integrada con un dispositivo sensor capaz de transmitir permanentemente el estado de encendido/apagado al puesto de control de la conducción del tren.

223. Señales de cola alternativas.

Si durante la marcha del tren una señal de cola fallara, podrá ser reemplazada transitoriamente por una placa reflectante roja ubicada en el sitio originalmente ocupado por la señal fallada, notificando al Operador de Control para:

- a) Cursar aviso al tren que lo sigue.
- b) Para que se disponga su reemplazo o reparación en el primer punto del recorrido que se encuentre habilitado para realizar tal cometido.

224. Carteles utilizados para protección de material rodante.

Cuando se exhiban en una vía o vagón carteles con la leyenda: NO MOVER, el vagón no debe ser enganchado ni movido. Asimismo, no se debe colocar en la misma vía otros equipos o vehículos que puedan obstaculizar o reducir la visión del cartel.

225. Vehículos en reparación - Protección de operarios.

- a) Cuando los revisores tengan que operar fuera de los desvíos especialmente destinados para reparación de vehículos, antes de comenzar el trabajo, además de asegurarse de que no se realizará movimiento alguno, adoptarán las siguientes medidas:
 - 1. Avisarán al encargado responsable de las maniobras. Si los vehículos estuvieran enganchados a una locomotora, advertirán igualmente al Conductor.
 - 2. Colocarán una bandera o luz roja, según corresponda, en el vehículo que estén por revisar o reparar, en lugar bien visible, del lado de donde pueda aproximarse un tren o corte de vehículos. Siempre que haya vehículos entre el sitio en el cual trabajen y la cruzada, pondrán la señal de peligro en el frente del vehículo más próximo a la cruzada. Cuando trabajen en una vía cuyos dos extremos terminen en cruzadas, colocarán señales de peligro en ambos lados.
- b) El personal de maniobras no deberá mover ningún vehículo en la vía ocupada por los revisores ni hacer entrar a dicha vía locomotoras u otros vehículos, por despacio que sea, sin an-

tes advertir a los revisores y mientras estos no se hayan retirado de allí.

- c) Terminado su trabajo, los revisores retirarán las señales de peligro y anularán los avisos dados.

226. Señales exhibidas en forma defectuosa.

La señal exhibida en forma incorrecta, la ausencia de señal fija en un sitio donde habitualmente hay una señal, o la ausencia de señal o bandera donde fueran requeridas se deberán interpretar como la indicación más restrictiva que pueda ser dada por tales señales.

Se deberá informar inmediatamente al Operador de Control acerca de toda señal exhibida en forma incorrecta o de la ausencia de señales fijas, banderas o indicadores.

227. Acuse de señal de detención.

Cuando se dé una señal de detención a un tren, salvo que sea mediante una señal fija, se debe acusar recibo de la misma. Cuando se le hagan señales con una bandera, el Conductor debe obtener una explicación detallada del guardavía (portabandera) antes de reanudar la marcha.

228. Observación de señales, marcha del tren y cumplimiento de la Autorización de Uso de Vía.

El Conductor y el Jefe de Tren deben permanecer alertas a la marcha del tren, la observación de señales y cumplimiento de las autorizaciones de Uso de Vía, comunicándose entre sí en forma

clara y precisa las distintas alternativas.

Ante una anomalía o falta de respuesta del Conductor, incapacidad del mismo u otras circunstancias que tornara insegura la marcha del tren, el Jefe de Tren deberá tomar las medidas inmediatas correspondientes para cumplir con las condiciones de seguridad.

Una vez controlada la situación y detenido el tren, se deberá dar aviso al Operador de Control de lo acontecido y no se reanudará la marcha hasta que se hayan restablecido las condiciones necesarias para una marcha segura, previa autorización del Operador de Control.

Si otro empleado viajara en la locomotora deberá proceder de la misma manera con respecto al Jefe de Tren, o al Conductor si el Jefe de Tren no estuviera presente o si éste tampoco demostrara respuesta ante el incumplimiento de las normas.





229. Señales fijas de la vía.

En la vía existirán, colocadas siempre que se pueda del lado izquierdo vistas desde el tren, las siguientes señales fijas: discos de aproximación, tableros indicadores de distintos órdenes, indicadores de posición de cambios y trampas e indicadores de progresiva kilométrica.

230. Discos de Aproximación

Orientan al personal de conducción indicando que más adelante se encuentra el primer cambio de una estación, desvío o empalme, un puente con estructura superior cerrada, un apeadero

o un límite de patio. Se colocan como mínimo a 1.400 metros de los mismos.

- a)  Los discos que anuncian la presencia del primer cambio de una estación, o desvío, tienen la cara expuesta a los trenes de color blanco, la otra cara será de color negro.
- b)  Los discos de aproximación a puentes con estructura superior cerrada. Son similares a los anteriores pero cruzados con dos franjas negras horizontales.
- c)  Los discos de aproximación a los apeaderos son semejantes a los anteriores pero llevan una franja negra oblicua.
- d)  Los discos de aproximación a límites de patio y empalmes. Son similares a los anteriores con una letra "P" (límite patio) ó letra E (empalme) de color negro.

231. Tableros indicadores

- a) Tableros indicadores de precaución.

Se emplean para indicar los extremos de un trecho de vía en el cual los trenes deberán observar temporalmente una precaución pre-determinada.

El tablero de anticipo de precaución se colocará a una distancia de 1500 metros del comienzo de la parte de vías afectadas.



Son de color amarillo, con orla negra y reflectores de la luz incidente, sin farol complementario.

El tablero del inicio de la precaución se colocará 100 metros antes del punto donde comienza la precaución. Es similar, al anterior con el agregado de una placa inferior de color blanco con números negros que indicarán la velocidad máxima en km/h que se debe observar.



El tablero de fin de precaución estará colocado donde termina la restricción. Es similar al de anticipo de restricción pero de color verde con orla blanca.



- b) Tablero indicador de velocidad máxima.



Se emplean para indicar la velocidad máxima en km/h a que deben circular los trenes en un tramo de vía mencionado en el Itinerario. Son de color amarillo con orla negra y la velocidad se muestra en números de color negro.

Cuando se exhiban dos cifras diferentes, la mayor corresponde a trenes de pasajeros y la menor a trenes que no lo sean.

c) Tablero indicador Silbe

Se emplea para indicar a los conductores de trenes el punto a partir del cual, por cualquier motivo fuese indispensable empezar a tocar el silbato de atención de acuerdo a la Norma 217.



Cuando están colocados antes de pasos a nivel el silbato deberá repetirse o prolongarse hasta que el cruce sea ocupado por la locomotora o vehículo.

El tablero es de color blanco con una letra "S" de color negro.

Cuando el tablero de silbato tenga debajo de la letra "S" una chapa con un número, éste indicará la cantidad de pasos a nivel que abarca esta advertencia. Se utilizará en aquellos casos en que los pasos a nivel se encuentren muy cercanos.



La señal del silbato deberá ser repetida o prolongada hasta que todos los cruces protegidos por esta señal hayan sido ocupados por la locomotora o vehículo.

d) Tablero indicador de Límite de Patio.



Se emplean para indicar el límite de patio en una vía principal donde la circulación de los trenes y los movimientos de maniobras serán realizados bajo las instrucciones del Jefe de Patio.

Son de color amarillo con orla negra con las letras "L" y "P" de color negro y sepa-

radas por una franja vertical del mismo color en el sentido de ingreso al patio. En el sentido opuesto llevará las letras "T" y "P".

e) Tablero indicador de "Pare"

Se emplean para indicar el punto donde un tren o locomotora deberá detener la marcha sin que parte del tren o locomotora supere la posición del tablero.



Cuando se lo utiliza en vías de circulación, en el Itinerario de Servicio se indicará el motivo de tal señal y la acción operativa correspondiente.

Es de fondo blanco con la leyenda "PARE" y los bordes perimetrales de color rojo.

f) Indicador de progresiva Kilométrica



El número indica la progresiva Kilométrica de referencia para la ubicación de lugar.

232. Indicadores de Posición de Trampas.




Las trampas tienen indicadores de posición que funcionan en combinación con las mismas y proporcionan las siguientes indicaciones:


Trampa abierta: Disco rojo reflector de la luz incidente.


Trampa cerrada: Disco verde, reflector de la luz incidente.

233. Indicadores de Posición de Cambios en vías secundarias

Los indicadores que funcionan junto con los cambios para indicar la posición de los mismos, mostrarán sobre fondo negro las siguientes figuras:

- 

Un rectángulo en vertical para ambos sentidos de marcha, indicando que el cambio está dispuesto para movimientos de trenes sobre la vía recta o la menos desviada.
- 


Una flecha horizontal para ambos sentidos de marcha, indicando: el extremo agudo de la flecha vista desde la punta del cambio, que éste está dispuesto para la vía más desviada para ese lado; y el extremo de la que se ve desde el talón del cambio, que está dispuesto para movimientos del lado opuesto.
- 

Tales figuras podrán ser de vidrio blanco lechoso, iluminadas de noche por luz blanca, o sin luz pero de material reflectivo de igual color.

234. Indicadores de posición de cambios para vías principales


Los indicadores utilizados en vías principales señalan la posición de las agujas del cambio mostrando un rectángulo de color verde en ambas caras o un disco de color rojo en uno cara y en la otra un triángulo amarillo sobre fondo negro, en

correspondencia con las siguientes situaciones:

- 


Posición normal del cambio (dispuesto para circular por vía principal o la de mayor categoría).

El rectángulo verde se presentará de frente visto desde un tren ubicado en la vía principal.

El disco estará colocado de perfil para la visual dirigida desde la vía principal.
- 

Posición invertida del cambio (dispuesto para tomar o dejar la vía principal).

El disco se presentará de frente visto desde la vía principal.

La cara con el triángulo amarillo será vista desde el sentido en que se deje la vía principal o sea con el cambio de punta. Desde el otro sentido de la vía principal, o sea desde el talón del cambio, se presenta la cara roja del disco.
- 

El rectángulo verde estará colocado de perfil para la visual dirigida desde vía principal.

Las placas coloreadas son reflectantes de la luz incidente.

VII - MOVIMIENTO DE TRENES Y LOCOMOTORAS

300. Repetición de instrucciones.

Las instrucciones o informaciones sobre marcha de trenes o locomotoras recibidas en forma verbal deberán ser repetidas por el empleado que las reciba.

301. Iniciación de marcha.

La dotación de un tren, previamente a la iniciación de su marcha (origen del tren o punto de relevo) debe asegurarse de contar con todos los boletines de vía vigentes en ese momento y para el recorrido previsto de la dotación del tren.

302. Ocupación de Vía principal.

Las vías principales solamente podrán ocuparse por los trenes cuando:

- a) Se contara con Autorización de Uso de Vía;
- b) Se operará entre Límites de Patio de Maniobras, bajo instrucciones del Jefe de Patio.

303. Marcha atrás.

Toda vez que se haga circular un tren marcha atrás se deberá hacerlo a velocidad reducida, y de tal manera que el tren esté preparado para detenerse ante la presencia de hombres o equipos.

Si desde el puesto de conducción no existiera visibilidad, o si se cruzaren en pasos a nivel sin barreras, o con barreras cuya protección no funcione ante esta maniobra, el Jefe de Tren dirigirá la misma desde tierra.

304. Detención.

El tren que deba detenerse en un punto donde pueda cruzar o pasarlo otro tren que toma el cambio con las agujas de punta, deberá, permanecer detenido a no menos de 100 metros del punto de gálibo o estaca de libranza del cambio señalado, si la longitud del tren lo permite.

305. Detención en cruces a nivel y empalmes.

En un cruce a nivel o en un empalme, trenes y locomotoras no deberán detenerse en ningún punto en el que interfieran con la marcha de trenes por la otra vía.

306. Cruce de trenes

Para el cruce de trenes deberá observarse:

- a) Si al llegar el tren al desvío de cruce no se observare que el otro tren se encuentra a la vista o próximo a llegar por percibirse señales de ello, el Jefe de Tren que ha llegado primero podrá hacerlo avanzar hasta el último cambio por la vía que se le ha asignado en la autorización de uso de vía, cuidando que la cola de su tren sobrepase la estaca de libranza del cambio que ha quedado detrás.

Si se le hubiera asignado la vía principal y una vez detenido el tren antes del último cambio, invertirá la posición del mismo para proteger su tren y acelerar la maniobra del que deberá cruzarlo.

En caso que el primer tren en llegar hubiere tenido asignada la vía segunda, invertirá el primer cambio para poder ocupar la vía segunda y una vez que lo hubiere transpuesto lo normalizará para protección de su tren.

Cuando llegare el segundo tren, el Jefe del mismo lo hará avanzar hasta el último cambio por la vía principal que se le asignara en la autorización de uso de vía, cuidando que la cola de su tren sobrepase la estaca de libranza del cambio que ha quedado detrás.

- b) Si ambos trenes llegasen simultáneamente al desvío de cruce (caso que se vieren entre sí o se percibieren señales de aproximación) cada tren deberá detenerse en el primer cambio y una vez que ambos se encuentren detenidos e informada esta condición entre ambos Jefes de tren, la maniobra de cruce se iniciará moviendo primero al tren que debe ocupar la vía segunda y cuidando que permanezca detenido el tren que ocupará la vía principal hasta que concluya la maniobra de desviación del otro tren.

307. Alerta ante la restricción.

Cuando un tren se aproxime a un punto en el que su marcha estuviera restringida por lo establecido en una Autorización de Uso de Vía o por un Boleín de Vía, el Jefe de Tren debe, antes del punto

de restricción, dirigir la atención del Conductor hacia dicha restricción.

Si el Conductor no tomara medida alguna para cumplir con la restricción el Jefe de Tren debe proceder de acuerdo a lo indicado en la Norma 228.

308. Remolque y empuje simultáneo de trenes.

Solo podrá permitirse que los trenes sean remolcados por una locomotora y al mismo tiempo empujados por otra, cuando haya en la línea fuertes rampas, o cuando se encuentren detenidos, para ponerlos en movimiento.

A tales efectos ambos conductores deberán establecer cómo efectuarán la maniobra y medio de comunicación previsto. Asimismo la locomotora que empuja no debe estar enganchada al tren y las Autorizaciones de Uso de Vías respectivas deben contemplar las ocupaciones de la sección de bloqueo.

309. Circulación por vía principal dentro de límites de patio de maniobras.

Los límites de la vía principal que quedan bajo jurisdicción del patio de maniobras se indican en el Itinerario de Servicio para cada caso. Dentro de estos límites la circulación de los trenes y los movimientos de maniobra serán realizados bajo las instrucciones del Jefe de Patio.

La circulación en la vía principal que se encuentra dentro de los límites del patio de maniobras debe ser realizada teniendo en cuenta que:

- a) Dentro de los límites de un patio de maniobras, la vía principal puede ser usada por trenes o locomotoras sin necesidad de que se establezca protección con respecto a otros trenes o locomotoras. Las locomotoras deben dar paso a los trenes tan pronto como fuera posible al aproximarse éstos.
- b) La circulación por la vía principal dentro de los límites de un patio de maniobras debe realizarse a la velocidad que resulte apropiada a las condiciones existentes.

310. Cruce a nivel entre vías férreas. Extremo final de vías principales múltiples.

Los trenes y locomotoras deben estar preparados para detenerse al aproximarse a cruces a nivel entre vías férreas y al extremo final de vías principales múltiples. Cuando hubiera protección de una señal (cartel) PARE, los trenes siempre deben detenerse antes de que cualquier parte del mismo sobrepase dicha señal.

Antes de pasar un cruce a nivel protegido por señal PARE, y si la visión de la vía cruzante no fuera clara, un miembro de la dotación del tren debe preceder el movimiento y hacer una señal desde el cruce a nivel para indicar puede avanzar en condiciones de seguridad.

311. Velocidad máxima

Los Jefes de Tren y Conductores son responsables en forma conjunta de determinar la velocidad máxima para el funcionamiento de su tren o locomotora, velocidad que no debe exceder a la

autorizada por el Itinerario, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Vía.

Se deberá notificar con prontitud al Operador de Control sobre cualquier circunstancia conocida que pueda demorar o impedir que el tren alcance la velocidad habitual.

312. Velocidad en general y al pasar cambios

Las velocidades máximas de circulación según las características de la vía, aparatos colocados en ella, condiciones de frenado, pendientes, etc., se indican en el Itinerario de Servicio.

313. Protección mediante banderas.

La protección mediante banderas de un tren o de una vía deberá realizarse en las siguientes circunstancias.

- a) Cuando en un sector de múltiples vías de circulación, durante la marcha de un tren se produce un hecho o accidente que obstruye o compromete el gálibo o produce cualquier obstrucción o corte de la vía o vías adyacentes.
- b) Cuando en cualquier sector de vías de circulación, se produce una obstrucción o corte de vía.
- c) Cuando por causa no prevista un tren detenga su marcha sin poderla reanudar y la autorización de uso de vía exige protección contra trenes que circulan detrás por la misma vía.

En esos casos, si fuera posible deberá comunicarse el hecho en forma inmediata al Operador de

Control, y salvo que éste informe que no ha autorizado ni autorizará la circulación de ningún tren por la vía obstruida, la dotación del tren involucrado en la obstrucción o el empleado que la observara, deberá proporcionar protección en ambas direcciones, dando prioridad a la que habitualmente utilizan los trenes o a la dirección en que se sabe que está circulando un tren. Dicha protección se realizará a la distancia indicada en el Itinerario para la División correspondiente, la que no será menos de 800 metros, colocando dos petardos en cada riel a no menos de 20 metros de distancia entre ellos y dejando una antorcha encendida, luego el empleado que realiza la protección se ubicará a la mitad de la distancia que medie entre la obstrucción y los petardos para detener el tren que se aproxime exhibiendo señales de detención.

Cuando se vea u oiga a un tren que se aproxima antes que el miembro de la dotación o empleado haya llegado a la distancia indicada, deberá colocar petardos en ese lugar, y continuar avanzando hacia el tren haciendo señales de detención con bandera, luz roja o antorcha.

En caso que no se hubiera comunicado con el Operador de Control la dotación del tren, en paralelo con las medidas de colocación de petardos y/o antorchas o banderas, deberá también intentar la comunicación con los trenes que se acerquen al lugar, con iguales fines, por medio de la radio.

Los petardos deben ser retirados de esa vía cuando cese la causa de la colocación.

Cuando no se disponga de petardos, la protección debe hacerse con bandera, luz roja o luz de

antorcha o en su defecto, con los brazos o cualquier luz agitada violentamente.

1. PROTECCIÓN EN RELACIÓN A OTROS TRENES:

No se requiere protección mediante banderas en relación a otros trenes que circulen en la misma vía en los siguientes casos:

a) Cuando mediante Autorización de Uso de Vía, se establezca que no se requiere protección.

b) Cuando se aplique la Norma 309

2. INSTRUCCIONES ESPECIALES: Cuando circunstancias particulares requieran que se envíe un guardavía con instrucciones específicas que afecten la marcha de un tren, dichas instrucciones deberán estar por escrito. Cuando se envíe al guardavía en tren, debe viajar en la locomotora y mostrar sus instrucciones al Jefe de Tren o Conductor, quien deberá permitirle que descienda en el sitio donde deba proporcionar protección.

3. ACUSE DE SEÑAL DE BANDERA: Cuando se le exhiban señales de bandera, luces o antorchas o exploten petardos, el Conductor de un tren deberá inmediatamente acusar recibo de las señales de detención. El empleado deberá continuar exhibiendo señales hasta que las mismas sean reconocidas y se actúe en consecuencia. Luego de la detención, el Conductor deberá ser informado de la razón de dicha detención y actuar como corresponda en las circunstancias.

4. PROTECCIÓN DE EQUIPOS DEJADOS EN VÍAS DE

CIRCULACIÓN: Contando con la debida autorización del Operador de Control, se podrá liberar a una cuadrilla que dejara equipos en una vía de circulación de su obligación de proporcionar protección a los mismos, mediante la emisión de un Boletín de Vía.

En consecuencia, el Operador de Control debe tener en cuenta que no puede autorizar la circulación por las vías afectadas.

314. Locomotora que deja parte de su tren.

Un tren que cuente con Autorización de Uso de Vía vigente que no le requiera colocar protección para trenes que circulen detrás por la misma vía, podrá si las condiciones operativas así lo requieren dejar parte del mismo sobre vía principal.

A tales efectos:

- a) Deberá aplicar suficientes frenos de mano para impedir que la parte separada pueda moverse en cualquier circunstancia.
- b) A 400 metros, antes de la parte separada se colocará un petardo para que al regresar la dotación del tren pueda advertirlo.

Cuando así lo disponga la Autorización de Uso de Vía debe protegerse la parte dejada del tren contra la circulación de trenes siguientes tal como lo dispone la Norma 313.

315. Precauciones en relación a circunstancias inusuales.

Los trenes deben ser protegidos contra cualquier

circunstancia conocida que pueda afectar su seguridad.

Cuando se dieran circunstancias naturales o artificiales que puedan afectar la visibilidad, estado de vía, estructuras, funcionamiento del material remolcado u otra causa equivalente que alteren y/o perturben en general la circulación de un tren y a juicio del Jefe de Tren o del Conductor, en esas condiciones, no fuera posible o aconsejable proseguir en forma segura, se debe detener la marcha y no retomarla hasta que se pueda hacerlo con seguridad y en caso necesario solicitar asistencia al Operador de Control.

El Operador de Control debe ser notificado de las condiciones a que se hace referencia en el párrafo anterior y deberá tener en cuenta estas circunstancias al emitir nuevas Autorizaciones de Uso de Vía.

316. Protección en caso de defectos.

Si se descubrieron en vías, puentes o alcantarillas, defectos o circunstancias que pudieran causar un accidente, o si un miembro de la dotación de un tren o locomotora considerara que su tren o locomotora ha pasado por un sitio donde hay un defecto peligroso, debe detener la marcha inmediatamente, organizarla protección del punto peligroso mediante banderas y notificar al Operador de Control.

317. Nivel de agua sobre rieles

No se debe operar trenes ni locomotoras en vías que se encuentren sumergidas en el agua, hasta

que dichas vías hayan sido inspeccionadas y declaradas seguras.

No se debe hacer marchar locomotoras a más de 8 km/h. en aguas que cubran la parte superior de los rieles. En aguas cuya altura, medida desde la parte superior de los rieles, sea de más de 8 cms., la marcha en tales condiciones deberá ser autorizada por el supervisor mecánico.

318. Seguridad de manejo

Los miembros de la dotación deben prestar atención a la velocidad de marcha del tren o locomotora, al estado de la vía y a las indicaciones del manómetro de aire, para poder determinar si su tren o locomotora está siendo manejado en forma segura y controlada. Si fuera necesario, deben tomar medidas inmediatamente para poner el tren o locomotora bajo control.

319. Parada de emergencia.

Cuando se detenga un tren o locomotora por aplicación de frenos en una emergencia, la dotación del tren debe tomar las siguientes medidas:

1. Si existe una vía principal contigua u otra vía de circulación que pudiera haber quedado obstruida, se deberá advertir esta circunstancia inmediatamente por radio al Operador de Control, informando la ubicación exacta y el estado en que se encuentra el tren. Se deberá proporcionar protección mediante banderas en ambas direcciones de esas vías a la distancia de la obstrucción, que se establezca por itinerario, salvo que:

- a) Se sepa que las vías contiguas no están obstruidas;
- b) Si el Operador de Control informa que no ha autorizado ni autorizará ninguna marcha por vía contigua.

2. Antes de reiniciar la marcha, se deberán inspeccionar todos los vagones y unidades, asegurándose de que equipos y vías están en buen estado, que todas ruedas se encuentran adecuadamente posicionadas sobre los rieles y que el tren esté completo y la carga no desacomodada.

Si al efectuar la revisión de los vehículos, un puente, una alcantarilla u otra estructura impidiera realizar la inspección caminando a lo largo del tren, la misma será realizada hasta donde ello sea posible, luego se moverá el tren a paso de hombre hasta la distancia necesaria para completar la inspección. Además, el conductor deberá inspeccionar las partes competentes de la locomotora que pudieran haber sido afectadas.

El tren que circulara por la vía contigua y recibiera notificación de lo sucedido deberá aproximarse al lugar a velocidad reducida y preparado para detenerse ante la presencia de cualquier circunstancia, hasta que se hubiera notificado que las vías están libres y que se puede avanzar en condiciones de seguridad.

320. Cruce de pasos a nivel

Se procederá:

a) **Paso con señalización pasiva (sin barreras)**

Al aproximarse el tren, desde el lugar en que se encuentra la señal mostrada en la Norma 231 - c) que corresponda al paso, se cumplirá la indicación de la misma y la Norma 217 - b) 2.

b) **Paso con barreras manuales**

Al aproximarse el tren al paso, desde el punto que se indique en el Itinerario de Servicio, el Jefe de Tren establecerá comunicación con el empleado a cargo de la barrera por medio de la radio para pedirle el cierre del cruce al paso vial. En alternativa el empleado será avisado de la aproximación del tren mediante un sistema de campanilla.

Al llegar el tren al lugar de la señal mostrada en la Norma 231 - c) se cumplirá con lo indicado en la misma y la Norma 217 - b) 2. Al aproximarse al paso, el tren debe ser conducido de manera que pueda detenerse antes del cruce si desde su posición el empleado a cargo de las barreras no exhibiera bandera verde para continuar la marcha.

En caso que las barreras o los portones (donde los hubiera) debieren ser accionados por personal a bordo del tren, el mismo será detenido antes del paso, para continuar la marcha una vez que se hubiere cerrado al tránsito vial. El personal actuante en la oportunidad deberá normalizar las barreras antes de volver a abordar el tren que ya hubiere pasado completo el cruce.

Es obligación del empleado a cargo de las barreras cerrar el paso al uso vial mediante avi-

so manuales con bandera roja, en el caso que los brazos de barrera estuvieren averiados. Asimismo deberá dar aviso al responsable correspondiente para la reparación y prevención a los trenes que lo debieren cruzar.

En caso que por cualquier circunstancia se notificara al Jefe de Tren que deberá cruzar el paso a nivel con barrera levantada, se procederá como se indica en (a) disponiéndose la marcha asegurando que el cruce pueda hacerse sin peligro para el tránsito vial.

c) **Paso con señalización automática**

Al aproximarse el tren, desde el lugar en que se encuentre la señal mostrada en la Norma 231 - c) que corresponda al paso, se cumplirá la misma y la Norma 217 - b)2.

La dotación del tren deberá observar el correcto funcionamiento de la señalización automática, avisando al Operador de Control sobre cualquier anomalía, para que el mismo solicite la reparación y notifique de la situación a otros trenes aproximándose al paso, para proceder al cruce en las condiciones restrictivas que corresponda.

321. Maniobras sobre pasos a nivel.

a) Pasos a nivel dotados de barreras manuales:

El empleado a cargo del movimiento a efectuarse no permitirá que la locomotora corte cruce el paso a nivel hasta que las barreras se encuentren bajas o que se haya cortado el tránsito vial.

b) Pasos a nivel no dotados de barreras:

1. Si un tren o corte va retrocediendo, un empleado debe precederlo, quien no hará señas para seguir a menos que pueda hacerlo sin peligro para el tránsito caminero.
2. Cuando la locomotora va sola o remolcando un corte, el Conductor será responsable de tomar las debidas precauciones al acercarse al paso a nivel.

c) Pasos a nivel dotados de barreras automáticas.

Cuando se hagan maniobras sobre un paso a nivel con dispositivos automáticos, se deberá asegurar que siempre antes de dos movimientos consecutivos que ocupen el paso a nivel, funcionen por lo menos 20 segundos los dispositivos de advertencia. Si no puede asegurarse que esos dispositivos han funcionado durante ese lapso, un miembro de la dotación deberá proteger el paso a nivel hasta que éste sea ocupado

d) Se procurará limitar la obstrucción de los pasos a nivel públicos al mínimo posible. Si las maniobras fueran a prolongarse, se las interrumpirá momentáneamente para dar paso al tránsito caminero.

322. Protección de vías contiguas.

Si un tren o conjunto de vagones que no constituya un tren es dividido para despejar un paso a nivel no protegido por barreras, o si dicho tren o conjunto de vagones se encuentra detenido cerca

de dicho paso a nivel, un miembro de la dotación, debe ubicarse en el paso a nivel para advertir al tráfico de calle sobre los trenes o locomotoras que se aproximen por las vías contiguas. Si no fuese posible brindar esa advertencia, los vehículos ferroviarios deben posicionarse a la distancia que se indique en el Itinerario. Dicha distancia será establecida en función de garantizar la condición de visibilidad.

323. Pasos a nivel y circuitos libres

Vagones y locomotoras deben dejar libres los pasos a nivel y los circuitos de los semáforos del paso a nivel.

Los semáforos automáticos no deberán accionarse en forma innecesaria permitiendo que vehículos ferroviarios permanezcan detenidos sobre su circuito de control.

324. Seguridad y eficiencia de maniobras

Los empleados que realicen maniobras deberán hacerlas en forma eficiente y de tal manera de evitar daños personales y daños al contenido de los vagones, equipos, estructuras u otros bienes de la Empresa o de Terceros.

325. Tareas conjuntas de dotaciones

Si hubiera locomotoras trabajando en ambos extremos de una vía o vías, las respectivas dotaciones deberán ponerse de acuerdo con respecto a los movimientos y marchas a realizar con el fin de evitar daños personales o materiales.

326. Enganche de vehículos a los trenes

Antes de enganchar o mover vagones o locomotoras, se debe verificar que se puedan enganchar y mover con seguridad, cumpliendo además con normas de formación de trenes establecidas en el Manual de Seguridad.

- a) Los vehículos de cuatro ejes deben acoplarse entre sí, con el enganche a rosca, siempre que uno de los vehículos afectados esté provisto de él, debiendo ajustarse el tornillo a su máximo.
- b)
 1. Los vehículos de dos ejes deben acoplarse siempre con la cadena a eslabón de que están provistos, sea de dos o de cuatro ejes el vehículo contiguo.
 2. Si fuera necesario, por razones de fuerza mayor, utilizar un enganche a rosca para acoplar un vehículo de dos ejes, se lo haría de manera que el tornillo quede flojo.
- c)
 1. Nunca debe dejarse un enganche a rosca con el tornillo flojo hasta su máximo, pues en esa forma sufren sus piezas. Cuando debe emplearse el enganche flojo como se establece en la cláusula b).2, debe disponerse de modo que el tornillo sobresalga de las tuercas, en sus extremos, por lo menos 3 centímetros.
 2. Tampoco debe dejarse un enganche más enroscado hacia un extremo que a otro. Al encontrar un enganche en tales condiciones debe regularse para que el centro del tornillo quede equidistante de ambas tuercas.

- d) En los vehículos con paragolpe central de enganche automático se cuidará al hacer el acople, que el cerrojo cierre bien y que los paragolpes de ambos vagones queden a la misma altura, para evitar su desenganche en marcha.

El Manual de Seguridad indicará las condiciones a observarse para formar el tren.

327. Maniobra de vagones

Toda maniobra será realizada a velocidad reducida y atento para detener el tren frente a cualquier eventualidad.

Cuando se empujen vagones o locomotoras y no se tenga visibilidad, un miembro de la dotación deberá ubicarse en un lugar visible del vagón delantero o al costado de donde se realicen las maniobras para proporcionar protección. No se deberá empujar vagones para que ocupen vías auxiliares o contiguas hasta que se sepa que puede hacerse en condiciones de seguridad.

No deben dejarse vagones ni locomotoras detenidos obstruyendo cruzadas. Si por razones de emergencia fuese necesario, se debe proteger la circulación por la vía o las vías que resulten obstruidas, dando aviso al Operador de Control cuando la circunstancia así lo requiera.

No debe efectuarse la manipulación o manejo de vagones, a menos que se sepa que dichos vagones pueden manejarse en forma segura y ser detenidos a la distancia requerida. Si fuera necesario, se deberá conectar las mangueras de aire y cargar los sistemas de freno de un número sufi-

ciente de vagones para permitir el control de los movimientos que fuera necesario realizar.

328. Ejecución de Maniobras

Las maniobras se efectuarán con la mayor celeridad compatible con la seguridad y eficacia del servicio. Queda prohibido empujar vehículos no enganchados a la locomotora en los siguientes casos:

1. Cuando en los mismos haya pasajeros
2. Cuando estén cargados con animales.
3. Cuando contengan materias explosivas.
4. Cuando puedan chocar con otros ocupados por pasajeros o estacionados en vías en que se estén realizando operaciones de carga o descarga.
5. Cuando por la disposición o el perfil de las vías y otras circunstancias desfavorables, existiera peligro de accidente.
6. Cuando los vagones, por el empuje puedan llegar a pasos a nivel no cerrados con barreras en los centros de población.

329. Método para asegurar vagones o locomotoras.

No se deberá confiar en el freno de aire para mantener trenes, locomotoras o vagones en un lugar en forma fija, cuando los mismos se dejen sin personal que los tenga a su cargo.

En estos casos, se deberá aplicar un número suficiente de frenos de mano y/o calzas para impedir que haya movimiento estando liberado el freno de aire.

330. Largada o separación de vagones

La largada de vagones se permitirá únicamente cuando tales movimientos puedan realizarse sin peligro alguno para empleados, equipos, vehículos o contenidos de vagones, y dentro de las limitaciones de la Norma 328.

Antes de separar vagones, los miembros de dotación encargados de tal tarea deben comprender con total claridad las maniobras a realizar. Se debe saber en forma fehaciente que la vía está suficientemente libre.

331. Locomotoras, materiales peligrosos y cargas de alto valor.

Los vagones que contengan materiales peligrosos (denominados de tal manera en las instrucciones para el manipuleo de los mismos), los que contengan cargas denominadas como de alto valor, y las locomotoras, no deben ser:

1. Separados del tren mientras estén en movimiento (largados).
2. Golpeados por un vagón que se desplace en virtud de su impulso o inercia.
3. Empujados con mayor fuerza que la necesaria para conseguir el acople si estuvieran dotados de enganche automático.

332. Remolque de Vagones con Explosivos

Los vagones cargados con 15 o más kilogramos de explosivos cada uno, deberán contar entre ellos y la locomotora u otro vehículo de servicio ocupado, con un resguardo mínimo de 3 vehículos. Estos últimos no deberán estar cargados con materias explosivas o inflamables.

En los vehículos cargados con explosivos o inflamables no se utilizarán los frenos, salvo que las zapatas de éstos sean de composición antichispa.

333. Carga o descarga de vagones

Antes de enganchar o trasladar vagones en vías en las que se esté efectuando la carga o descarga de otros vagones, se deberán retirar y remover los siguientes elementos: plataforma, tablones, acoplamientos de vagones-tanque, aparatos transportadores, conductos de carga y descarga y otros aparatos y conexiones similares, vehículos y otros obstáculos. Deberán asimismo cerrarse y asegurarse las puertas de vagones.

Antes de maniobrar vagones se debe saber con certeza que las personas que pudieran haber dentro de los vagones, sobre los mismos o en sus inmediaciones se han retirado. Se deberá emplear todo el cuidado necesario para evitar daños a la carga que ya estuviera estibada en vagones parcialmente cargados.

No deberán manipularse aquellos vagones que estuvieran cargados en forma inadecuada o desnivelada, en la medida en que ello pudiera provocar el riesgo de que la carga se desplazara o

cayera del vagón, o que el vagón se descarrilara o volcara.

Al efectuar la carga o descarga de vagones, los empleados, en la medida en que exista riesgo de descarrilamiento o vuelco, deberán tomar precauciones para impedir que la distribución de la carga pueda alterarse y dejar de ser uniforme.

Deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar que movimientos incontrolados de los vagones puedan afectar vías de circulación.

334. Maniobras con vagones ocupados y coches de pasajeros.

Antes de realizar maniobras con coches de pasajeros, o con equipos o con vagones de servicio ocupados por personas, se debe conectar el sistema de freno y asegurarse de su correcto funcionamiento.

Se debe ejercer todo el cuidado necesario para evitar que el trabajo se realice en forma brusca o desordenada. Los coches de pasajeros o equipos similares, o los vagones de servicio ocupados, no deben separarse del tren mientras estén en movimientos (largarse); ni deberá en modo alguno permitirse que sean topados por un vagón que se desplace en virtud de su propio impulso.

Si se coloca un cartel con la leyenda «VAGÓN DE SERVICIO OCUPADO» en un vagón o en el cambio de acceso a la vía en que se encuentre éste, el mismo no debe ser enganchado ni trasladado hasta que se haya notificado a sus ocupantes y el capataz de dotación o su representante haya otorgado el permiso correspondiente.

335. Precaución adicional.

No se deberán efectuar maniobras innecesarias con los siguientes equipos, ni tampoco engancharlos de manera tal que los equipos o la carga de los mismos resultaran dañados:

1. Coches de pasajeros;
2. Vehículos de servicios, ocupados o no;
3. Vagones con contenedores o semirremolques;
4. Cargas a niveles múltiples;
5. Vagones conduciendo ganado en pie;
6. Cargas "a techo abierto" que puedan sufrir desplazamiento.

336. Marcha a través de portones o vanos.

Antes de efectuar el movimiento de locomotoras o vagones a través de portones, vanos o aberturas similares, se debe constatar que los mismos estén totalmente abiertos y sus elementos móviles asegurados. Cuando la dimensión de los espacios libres sea pequeña, se debe igualmente constatar que la marcha pueda realizarse en condiciones de seguridad.

337. Desvíos a tope.

Cuando se efectúen movimientos para ingresar a un desvío a tope, los mismos deben controlarse para impedir daños en el extremo final del desvío. Al empujar un vagón a un desvío a tope, se

debe detener la marcha a 50 metros del extremo final del mismo. Los movimientos posteriores deberán realizarse precedidos por un miembro de la dotación, cuando ello pueda hacerse en forma segura, y no podrá efectuarse ningún movimiento que no sea autorizado por una señal de tal persona.

338. Operación de cambios de vía en forma manual.

Cuando los cambios de vía automáticos se operan en forma manual, pasan a ser cambios manuales y a regirse por las normas relativas a cambios manuales.

339. Posición de cambios de vía

La posición de los cambios de vía o trampas que se encuentren en funcionamiento es responsabilidad del empleado que los esté manejando.

Los empleados que manejen cambios y trampas deben cerciorarse de que los mismos estén adecuadamente alineados para la ruta a utilizarse. Se debe comprobar que las agujas encajen como corresponde y que la indicación se corresponda con la posición del cambio.

340. Cambios de vías principales.

La posición normal de un cambio de vía principal es para la marcha en dicha vía principal. El cambio debe estar siempre alineado y en dicha posición. Podrá permanecer dispuesto para otra vía en los siguientes casos:

1. Cuando el cambio se encontrara a cargo de un miembro de la dotación de un tren o de un encargado de cambios;
2. Durante la realización de maniobras, si se sabe a ciencia cierta que ningún otro tren ni locomotora pasarán sobre el cambio.

341. Cambios en empalmes.

La posición normal de un cambio de vía en un empalme será para permitir movimientos directos sobre la línea principal, la que será definida en el Itinerario.

342. Cambios de vías de enlace.

La posición normal de los cambios de vías de enlace es la alineación para movimientos distintos de los de enlace. Estos cambios deben estar alineados en la posición normal salvo cuando ésta se modifique porque inmediatamente se va a realizar un movimiento que los afecte.

Los dos cambios de un enlace deben estar dispuestos para el movimiento de enlace antes de comenzar éste. El tren deberá librar ambos cambios antes de que alguno de los dos cambios vuelva a la posición normal.

343. Cerrojos y grampas.

Los cambios ubicados en la vía principal deben estar dispuestos para permitir la libre circulación por dicha vía y asegurados en esa posición con cerrojo, grampa o perno y candado u otro dispo-

sitivo de seguridad, salvo cuando se los utilice para desvío.

Los cambios provistos de cerrojo deben ser asegurados con dicho dispositivo antes de permitir que sean tomados de punta por cualquier tren.

Los cambios que carecen de cerrojo, serán asegurados cuando sean tomados de punta en vía principal, con grampa o perno y candado.

Si el cerrojo de un cambio falta o no funciona bien, debe ser reemplazado. Si esto no fuera posible, el cambio debe ser clavado, e inmediatamente se debe informar al Operador de Control o, en patio de maniobras, al jefe o supervisor a cargo.

344. Desocupación de vías.

Cuando un tren o locomotora deja una vía principal o auxiliar, el cambio no debe volverse a la posición normal hasta que el tren haya librado totalmente la vía, superando el punto indicado por la estaca de libranza.

345. Mantenerse a distancia de los cambios.

Salvo en caso de maniobras, cuando un tren o locomotora se aproxima o pasa en una vía principal los empleados no deben acercarse a menos de 5 metros del cambio de vía principal correspondiente.

Cuando un tren o locomotora se encuentren en un desvío u otra vía, esperando a otro tren que cruce o pase, y si el tren que se espera no se aproxima en forma inminente, un miembro de la dota-

ción del otro tren deberá inspeccionar los cambios con agujas de punta sobre los que pasará aquel tren para determinar si los mismos están alineados para la ruta a ser utilizada, si las agujas encajan adecuadamente y si la palanca de mando está asegurada con llave.

346. Cambios tomados de talón.

Los cambios, salvo los automáticos o los variables, no deben ser forzados de talón. Si un cambio de tipo rígido es forzado de talón, deja de ser seguro y debe ser protegido. En tal caso, el cambio debe ser clavado, a menos que un peón de vía u otro empleado competente se haga cargo inmediatamente. Si una locomotora o vagón fuerza de talón parcialmente un cambio, el movimiento debe continuar en su totalidad. No se debe hacer marcha atrás sobre el cambio dañado hasta que haya sido clavado o reparado.

347. Cambios de vías de báscula

Cuando no se utilicen las básculas, los cambios de vías deben ser alineados para eludir la báscula de vía sin cargarla.

Cuando no se puede evitar pasar por la báscula, ésta debe ser puesta previamente fuera de acción (trabada) y la velocidad de la locomotora no debe exceder los 5 km/h.

348. Trampas.

Las trampas estarán provistas de indicadores, no obstante los empleados que presten servicios en

trenes, locomotoras y patios de maniobras deben recordar la ubicación de todas las trampas fijas.

No se deben efectuar movimientos sobre trampas que estén en posición de descarrilamiento.

Salvo cuando para permitir la marcha se las coloque en posición de no-descarrilamiento, las trampas deben estar en posición de descarrilamiento, haya o no haya vagones en la vía que las mismas protejan. Las trampas equipadas con cerrojos deben estar trabadas.

349. Cambio dañado o defectuoso.

Si un cambio ha sufrido daños, se debe presentar un informe sobre los mismos al Operador de Control o, en patios de maniobra, al jefe o supervisor. El cambio debe ser clavado a menos que un operario de vía pueda hacerse cargo de inmediato. Si el estado de inseguridad del cambio no puede remediarse, se deberá proporcionar protección.

350. Cambios variables.

Se podrán realizar movimientos con agujas tomadas por el talón en cambios variables desde cualquiera de las dos vías, sin necesidad de tener en cuenta la posición de las agujas.

Si se efectúa un movimiento con agujas tomadas por el talón y éstas no están alineadas adecuadamente, todas las ruedas del vagón o unidad delantera deberán liberar las agujas antes de cambiar el sentido del movimiento.

Durante tormentas de nieve o de agua helada, o

en otras circunstancias que puedan impedir que un cambio variable funcione adecuadamente, no se deberá realizar un movimiento con agujas tomadas por el talón en cambios variables hasta que éste sea alineado a mano para tal movimiento.

351. Cambios en vías segundas.

La posición normal de los cambios que conectan cualquier vía (salvo una vía principal) a una vía segunda es que los mismos estén alineados y trabados o asegurados para la marcha por esta última.

352. Marcha en vías no principales.

En una vía donde la ocupación no esté controlada, los trenes deben transitar preparados para detenerse en la mitad de la distancia que reste al entrar en el campo visual un tren, locomotora, autovía, señal de detención, trampa o cambio no alineado adecuadamente. La velocidad en ningún caso debe superar los 12 km/h.

353. Desvíos de dirección asignada.

Los desvíos de dirección asignada no deben usarse en la dirección contraria salvo que se cuente con la autorización del Operador de Control o Jefe de Patio.

354. Vagones dejados en vías segundas.

No deben dejarse vagones en vías segundas a menos que lo autorice el Operador de Control o

el Jefe de Patio si corresponde, salvo en caso de emergencia, en que se deberá notificar al Operador de Control inmediatamente. Los vagones serán asegurados como indica el Art. 329.

355. Responsabilidad del personal de trenes y Conductores.

Todo tren estará bajo el mando y la responsabilidad de un jefe, el que tendrá a su cargo la seguridad, policía y vigilancia del tren, el servicio de transporte y el cumplimiento de los reglamentos concernientes. Sus órdenes deberán ser acatadas por todos los empleados del tren, cualesquiera que sean sus funciones.

1. Los Jefes de Tren y Conductores deben saber si otros empleados, que en algún caso les fueron subordinados están familiarizados con sus funciones, determinar el alcance de su experiencia y conocimiento de las normas, e instruirlos, cuando fuera necesario, sobre la forma adecuada y segura de cumplir con su trabajo.
2. Cuando estén en juego la seguridad de trenes y el cumplimiento de normas, otros eventuales miembros de la dotación deberán contribuir (en la medida de su capacidad) a prevenir accidentes o a evitar la violación de las normas (ver Norma 228).
3. El Jefe de Tren debe informar al Conductor y al Operador de Control sobre las restricciones que rijan respecto de los vehículos de la formación.

356. Recepción de trenes de pasajeros.

Los trenes de pasajeros con parada asignada, siempre deben ser recibidos sobre la vía de plataforma, salvo que se trate de un cruce de dos trenes de esa clase, en cuyo caso se asignará la plataforma al que más convenga para las operaciones de la estación.

357. Inspección de trenes que pasen.

Los empleados deberán inspeccionar los trenes que estén de paso y, en caso de detectar muñones recalentados, frenos trabados, ruedas aplanadas, equipos que se arrastren, cargas no estibadas en forma segura, o cualquier otra circunstancia peligrosa, deberán notificarles la circunstancia de que se trata a los miembros de la dotación del tren que estuviera pasando.

Si no se lograra que el tren se detenga, el Operador de Control deberá ser informado inmediatamente por el medio de comunicación disponible.

Los miembros de la dotación deberán estar atentos a las señales de personas que inspeccionen su tren. Si se recibe una señal de alto o si se pone en conocimiento de la dotación una circunstancia peligrosa, el tren debe ser detenido inmediatamente. A continuación se realizará una inspección, y solamente se permitirá nuevamente la marcha cuando se sepa fehacientemente que existen condiciones de seguridad.

Cuando un tren se detiene para que lo cruce o lo pase otro tren, el Jefe del tren detenido deberá inspeccionar desde tierra al tren que estuviera pa-

sando. Si fuera seguro, el Jefe de Tren debe cruzar la vía y efectuar la inspección desde el lado contrario al de su tren, en el cual permanece el Conductor controlando a su vez al tren que pasa.

Después de inspeccionar un tren que pasa, se deberá informar por radio u otro medio a la dotación del mismo, que el tren fue inspeccionado en toda su longitud. También se dirá sobre cualquier defecto observado y si el tren circula completo.

358. Inspección de Trenes.

Independientemente de las inspecciones sistemáticas que personal designado a ese efecto realice, en la medida en que el tiempo lo permita, los trenes serán inspeccionados de manera tal que se controle en cada tren la mayor parte del mismo, y en caso de observar anomalías se deberá notificar a la dotación del tren.

Los miembros de la dotación del tren deben inspeccionar frecuentemente el mismo mientras éste está en movimiento, atentos a señales e indicaciones de defectos en la vía y el tren, especialmente en zonas de curvas y cuando se aproximen a un cambio.

Al inspeccionar un tren detenido o en movimiento los miembros de una dotación deben observarlo atentamente para detectar muñones recalentados, frenos trabados, ruedas aplanadas, ruedas que no estén correctamente colocadas sobre los rieles, equipos que estén siendo arrastrados, cargas no estibadas en forma segura, señales de humo o fuego y cualquier otra circunstancia peligrosa. Si se descubren defectos mientras

el tren está en movimiento, se debe detenerlo inmediatamente. Todo defecto debe ser corregido, ello fuera posible. Cuando sea necesario retirar un vagón que registrara defectos, no se intentará moverlo hasta el sitio o desvío correspondiente hasta que se determine que se puede hacerlo en forma segura.

Cuando un vagón es retirado por defectos, tanto el vagón como su carga no deben obstruir cruizadas o vías adyacentes a la que fue colocado, además, se debe informar al Operador de Control. En el Itinerario de servicio se indicarán los lugares donde se procederá a la revisión sistemática y completa de cada tren.

359. Marcha en vía doble.

En una vía doble, los trenes deben conservar su izquierda salvo que se establezca lo contrario.

360. Vías principales múltiples.

Cuando haya vías principales múltiples en servicio activo, cada vía principal será identificada mediante un nombre o número, y su uso estará indicado en el Itinerario.

361. Útiles que deben llevar los trenes.

a) La locomotora titular de todo tren, además de las herramientas del Conductor, llevará por lo menos, los útiles siguientes: dos faroles de mano, dos banderas rojas, doce petardos, seis antorchas rojas, dos calzas, dos matafuegos, una manga de freno para aire comprimido

con sus arandelas y una manga de freno vacío con sus arandelas.

- b) 1. Los furgones de los trenes de pasajeros: cuatro calzas, un botiquín, una camilla plegadiza, un matafuego, ocho petardos, cuatro antorchas y dos banderas rojas.
2. Quedan exentos de esta disposición los furgones de los trenes que prestan servicios locales en zonas urbanas.
- c) Cuando haya más de un furgón en el tren, bastará uno de ellos lleve el equipo estipulado.
- d) El Jefe de Tren, Conductor y Guarda deben verificar la existencia de estos útiles, dejando constancia de lo que falta, sin que dicha falta los exima de la obligación de ordenar la partida y conducir el tren, si reciben orden superior.

IX - LESIONES Y ACCIDENTES

400. Procedimientos en caso de accidentes o incidentes.

Los artículos de este capítulo rigen como normas de procedimiento interno en cuanto no se opongan al código procesal penal de aplicación en el lugar del accidente, que prevalece sobre el presente Reglamento. En lo especial deben tomarse en cuenta los plazos fijados para resguardo de los elementos que pudieren proveer probanzas.

401. Atención a los heridos

Cuando los pasajeros o empleados sufran lesiones, deberán tomarse todas las medidas posibles para brindarles la debida atención.

402. Fallecimiento

En caso de producirse un fallecimiento a bordo de un tren, el cuerpo deberá dejarse en la primera estación donde pueda obtenerse la intervención policial, salvo instrucción en contrario de las autoridades civiles.

En caso de producirse un fallecimiento en predios de la Empresa o de hallarse en ellos un cadáver, se dará al cuerpo el debido cuidado y, de ser necesario, se lo trasladará hasta un lugar adecuado para permitir el libre paso de los trenes. Después de haberse tomado nota detallada de la posición exacta y circunstancias en que fue encontrado,

deberá dejárselo a cargo de un empleado u otra persona responsable hasta el arribo de la autoridad policial.

En todos los casos, deberá darse aviso de inmediato al funcionario público correspondiente y elevarse un informe al Superintendente.

403. Testigos

En los casos de lesiones, pérdidas de vidas o daños materiales en los cuales esté comprometido un tren, el Jefe de Tren deberá averiguar de inmediato el nombre, domicilio y ocupación de todas las personas involucradas, incluidas las presentes en la escena del accidente en el momento de producirse éste y las que hubiesen arribado poco después, independientemente de que tales personas admitan o no saber algo respecto del mismo. Se deberá tomar el número de patente de los automóviles que hubiera en las inmediaciones. En lo posible, debe incluirse en los informes sobre tales hechos esta información, obtenida, de ser necesario, con la asistencia de otros empleados.

Donde existan dispositivos de señalización o guardabarreras o guardavías en servicio, se deberá tratar muy especialmente de determinar si hay personal entre los testigos que puedan testificar si los dispositivos de señalización funcionaban correctamente o si el guardabarrera o guardavía se encontraba cumpliendo debidamente sus tareas.

En la medida de lo posible se deberá obtener los nombres de personas que puedan testificar con respecto a las señales de campanilla y silbato.

404. Equipo comprometido en accidentes

En caso de accidentes que provoquen lesiones personales o fallecimientos, el capataz u otra persona a cargo del trabajo u otros inspectores competentes deberán inspeccionar de inmediato todas las herramientas, maquinarias y demás elementos involucrados en el accidente, además del predio en donde se produjo el accidente. Se elevará inmediatamente al supervisor de quien efectúe la inspección un informe de la misma, donde se consignarán las condiciones detectadas y los nombres de las personas que la realizaron. Si así lo solicitara la oficina de accidentes, dichos elementos deberán ser identificados y puestos bajo la custodia de un funcionario o empleado responsable.

405. Inspección mecánica

En el caso de que haya habido locomotoras, vagones u otros elementos de material rodante involucrados en un accidente que provoque lesiones o muerte de personas, se deberá inspeccionar el equipo antes de que el mismo abandone el lugar del accidente.

En la primera terminal donde haya un empleado competente del departamento de mecánica, éste deberá realizar una segunda inspección. El informe de los resultados deberá elevarse al Superintendente a la brevedad.

406. Informes

Todos los casos de lesiones sufridas en horas de

servicio o dentro de los predios de la Empresa deberán denunciarse al funcionario correspondiente en el formulario establecido a tal efecto.

407. Declaraciones

Salvo cuando medie la debida autorización.

1. No se deberán facilitar datos relativos a accidentes o lesiones sufridos por personas que no formen parte del personal a nadie que no sea un representante autorizado de la empresa o un funcionario público.
2. No se deberán facilitar datos sobre los hechos inherentes a las lesiones o muerte de un empleado, a terceros que no sean los interesados directos, tales como el empleado lesionado, un pariente inmediato del empleado lesionado o fallecido o un funcionario público; y
3. No deberá divulgarse información contenida en los archivos o en otros informes reservados o confidenciales de la Empresa en relación con accidentes o lesiones, salvo a un representante autorizado de la Empresa.

408. Trenes apedreados, baleados o agredidos

Cuando un tren sea apedreado, baleado o agredido en cualquier otra forma, el Jefe de Tren deberá informar al Operador de Control, en la primera oportunidad que sea posible, indicando los detalles del hecho y si cualquier persona hubiera resultado con lesiones, citando la naturaleza de éstas, a fin de que se puedan adoptar prontas medidas de asistencia.

X - OTRAS NOMAS GENERALES

500. Ley 2873 y Reglamento General de Ferrocarriles.

Los empleados deberán tener conocimiento de la Ley 2873 y del Reglamento General de Ferrocarriles, con sus modificaciones y actualizaciones, y acatarlos en todo lo que concierne al desempeño de sus funciones. La Empresa pondrá los textos correspondientes a disposición de los empleados.

501. Línea de mando

Los empleados cuyas obligaciones se establecen por el presente reglamento dependerán del Superintendente y demás jefes con la debida competencia y observarán las instrucciones emanadas de los mismos.

Cumplirán las instrucciones impartidas por los funcionarios de las diversas ramas del servicio en cuanto sean aplicables a sus respectivas tareas.

502. Juegos, lecturas

Mientras se encuentren en servicio, los empleados no podrán entretenerse con juegos, leer revistas, periódicos u otro material no relacionado con sus tareas ni usar radios, grabadores o televisores que no sean provistos por la empresa.

503. Prohibición de dormir en horas de servicio

Los empleados no podrán dormir mientras se encuentren de servicio. Se considerará como infractores a quienes se encuentren en posición reclinada con los ojos cerrados.

504. Armas

Se prohíbe a los empleados tener en su poder armas de fuego u otras armas letales, incluidos los cuchillos con una hoja mayor de 7 centímetros, mientras se encuentren de servicio o en predios de la empresa, con excepción de quienes están autorizados para hacerlo en el cumplimiento de sus funciones o quienes reciban autorización especial del Superintendente u otro funcionario asignado.

505. Presentación a tomar servicio y ausencias

Los empleados deberán presentarse a tomar servicio en la hora y lugar establecidos. Deberán dedicarse exclusivamente a trabajar para la empresa mientras se encuentren de servicio. No podrán ausentarse de sus tareas, canjearlas o hacerse reemplazar por otros empleados sin la debida autorización.

506. Disponibilidad para presentarse a tomar servicio

En los períodos en que los empleados deban mantenerse en disponibilidad para presentarse a tomar servicio, deberán informar dónde pueden ser localizados y no podrán ausentarse de sus lugares habituales sin notificar previamente a los encargados de localizarlos.

507. Comportamiento

Los empleados no deberán ser:

1. Descuidados con respecto a su seguridad y la de terceros.
2. Negligentes.
3. Insubordinados.
4. Dishonestos.
5. Inmorales; ni
6. Pendencieros

508. Altercados

Los empleados deberán abstenerse de intervenir en altercados, bromas pesadas, juegos de manos, luchas o forcejeos mientras se encuentren de servicio o en predios de la empresa.

509. Cuidado de los bienes de propiedad de la empresa

Los empleados a quienes se les haya provisto cualquier tipo de elementos son responsables del debido cuidado y uso de los mismos. De ser solicitadas por la autoridad correspondiente de la Empresa, deberán devolver dichos bienes.

Los empleados a quienes se les haya provisto de llaves de cambios de vías son responsables de que dichas llaves sean utilizadas exclusivamente por ellos en el debido cumplimiento de sus funciones.

Los empleados no deben apropiarse de bienes del ferrocarril para su uso personal.

510. Viajes no permitidos

Solamente les está permitido viajar en los trenes o locomotoras a los empleados operativos en el ejercicio de sus tareas, incluido el viaje de retorno, los restantes empleados, con la debida autorización, podrán viajar en los trenes por razones de servicio.

511. Alteraciones de los equipos

Se prohíbe a los empleados alterar o anular cualquier depósito de seguridad, u otros dispositivos, equipos de las locomotoras, vagones o de otros bienes del ferrocarril. Tampoco deberá cambiar su diseño, o en cualquier forma restringir o interferir las funciones normales a las cuales están destinados, sin la debida autorización, salvo en casos de emergencia, en que se deberá notificar al funcionario correspondiente.

512. Limpieza de las instalaciones

Los predios del ferrocarril deberán mantenerse limpios, ordenados y en condiciones seguras. Los edificios, instalaciones o equipos no deberán ser dañados ni estropeados. En dichos predios sólo se podrán fijar carteles que contengan información autorizada por el funcionario correspondiente o la que deba exhibirse por ley.

513. Objetos encontrados.

Todo artículo hallado en predios del ferrocarril deberá ser puesto a buen recaudo y su hallazgo deberá ser informado a la autoridad correspondiente.

514. Propinas o bonificaciones

Los empleados no deberán hacer discriminación entre los usuarios del ferrocarril. Se prohíbe aceptar propinas o recompensas de los usuarios, proveedores o contratistas.

515. Divulgación de información

Los empleados encargados de confeccionar o manejar correspondencia, informes, libros, conocimientos de embarque, cartas de porte, boletos o estadísticas del ferrocarril y los encargados del cuidado y custodia de los mismos, no deberán, bajo ninguna circunstancia, permitir el acceso a los mismos a personas no autorizadas ni divulgar verbalmente o de otro modo datos contenidos en ellos.

516. Materiales peligrosos

Los empleados cuyas tareas de alguna manera involucren el manipuleo de materiales peligrosos, deberán tener una copia de las instrucciones o normas correspondientes, estar familiarizados con las mismas y cumplirlas.

Dichas normas e instrucciones deberán encuadrarse dentro de las disposiciones establecidas por la Autoridad Nacional competente para el transporte de materiales peligrosos y lo dispuesto por

el Art. 332 de este Reglamento cuando se trate de materiales explosivos.

517. Incendios.

Deberán tomarse las precauciones posibles para evitar los siniestros ocasionados por incendio.

Deberá informarse de inmediato al Operador de Control de la presencia de fuego en terrenos del ferrocarril o en sus cercanías, a menos que se lo esté controlando. Si existe peligro de que el fuego se extienda a un puente u otra estructura, deberán detenerse los trenes y los miembros de la dotación deberán ayudar a extinguirlo.

Es importante que en cada caso se averigüe e informe de inmediato la causa del incendio.

El Jefe de Tren deberá dar aviso de inmediato al Operador de Control en caso de producirse cualquier incendio que pudiera haber sido originado por el tren a su cargo.

518. Equipos defectuosos

Los empleados deberán observar el estado de los equipos y herramientas que utilizan en el desempeño de sus tareas y si descubren defectos, abstenerse de usarlos hasta que estén nuevamente en condiciones seguras. Los defectos deberán ser informados a la autoridad correspondiente.

519. Evitar demoras.

Los trenes y locomotoras deben funcionar con ra-

pidez y eficiencia, dentro de lo que marquen las normas de seguridad y la observancia de los reglamentos. Deben evitarse las demoras innecesarias.

520. Viajar en la locomotora.

En los trenes de carga, el Jefe de Tren viajará junto con el Conductor en el compartimiento de control de la locomotora.

Otros empleados debidamente autorizados podrán también hacerlo, no debiendo superar la cantidad de 6 personas incluida la dotación del tren.

521. Obligación de dar información.

Los empleados no deberán retener, ocultar o retacear información con respecto a irregularidades, accidentes, lesiones personales o infracciones al reglamento, a las personas autorizadas a recibir tal información.

522. Normas de seguridad.

Los empleados deberán tener una copia del reglamento de seguridad y estar familiarizados con el mismo y cumplirlo.

523. Manejo de los frenos

Los empleados cuyas tareas estén en alguna forma relacionadas con el accionamiento de los frenos deberán tener una copia de las normas e ins-

trucciones respectivas, estar familiarizados con las mismas y cumplirlas.

524. Obligaciones de los operadores de control.

Los operadores de control tienen bajo su responsabilidad en los términos del presente Reglamento el movimiento de trenes y la supervisión de los empleados relacionados con el mismo dentro de las zonas que se les asigne.

Asimismo deberán seguir las instrucciones superiores tendientes a dicho objeto.

525. Obligaciones de los Jefes de Trenes

Para el caso de trenes de carga también son responsables de la carga transportada por los trenes a su cargo y la entrega de la misma con la documentación acompañante a su destino o a las terminales. Deben llevar los registros que correspondan.

526. Inspección de vagones de carga.

Cada vagón destinado a reparación que integre una formación, en la cual no haya personal de servicio cuyo propósito principal sea la inspección de los vagones de carga, podrá ser movido después de haber sido objeto de una inspección de seguridad de acuerdo con los siguientes requisitos:

1. Todo vagón de carga que presente defectos que hagan inseguro su desplazamiento será objeto de las correcciones necesarias o se lo retirará de la formación.

529. Cargas de dimensiones excesivas.

Las cargas de dimensiones excesivas son aquellas que están contenidas en más de un vagón, o las que contenidas en un solo vagón exceden la longitud del mismo, o las que sobrepasan el perfil indicado en la Norma 528 pero sin afectar estructuras laterales, o superiores, o equipos ubicados en vías contiguas.

Las cargas de dimensiones excesivas deberán colocarse en el extremo delantero del tren o cerca de él.

Se impartirán las instrucciones correspondientes cuando se deba transportar cargas de dimensiones excesivas en trenes que deban pasar por estructuras con poco margen de despeje. En ese caso el tren deberá detenerse antes de pasar por tales estructuras y la marcha se efectuará solamente mediante señales manuales o comunicación verbal.

Si se presentara el caso de una carga de dimensiones excesivas con un margen dudoso de despeje con respecto a cualquier estructura o equipo ubicado en una vía contigua, y no se han dado instrucciones relativas al manipuleo de dicha carga, deberá comunicarse de inmediato al Operador de Control, quien tomará los recaudos necesarios para que el transporte, si es posible realizarlo, se haga en condiciones seguras.

530. Cargas en vagón abierto.

Cuando se forman los trenes, no se deberán colocar vagones abiertos cargados con postes, rie-

les, madera, caños u otros objetos con partes que sobrepasen la caja o piso del vagón y que puedan desarreglarse y sobresalir de los extremos del vagón, próximos a:

1. Coches de pasajeros; o
2. Vagones de servicio ocupados; o
3. Locomotora, furgones de cola y cargamentos de vehículos y maquinarias en vagones no totalmente cubiertos, cuando la formación y la longitud del tren lo permitan.

531. Cargamentos susceptibles de sufrir daños.

Los cargamentos de artículos con superficies pintadas o terminadas que sean susceptibles de sufrir daños, tales como automóviles, camiones, tractores, cosechadoras y otros equipos o maquinarias similares, no deberán colocarse a una distancia menor de cinco vagones detrás de vagones abiertos que contengan cargas tales como carbón, arena, grava, cal, ceniza de soda, etc., que puedan ser objeto de la acción del viento, vapor o humo sobre los vagones contiguos, salvo cuando:

1. Dichos artículos sean transportados en vagones que cubran íntegramente la carga; o
2. El cargamento esté íntegramente cubierto y protegido.

No deberán colocarse inmediatamente delante de un vehículo de servicio ocupado, vagones abiertos cargados con arena, grava, cal, ceniza de soda, etc., sujetos a la acción del viento, va-

por o humo, salvo que sea la única carga que transporte el tren.

532. Manejo de la locomotora.

El Conductor es responsable del manejo seguro y eficiente de la locomotora a su cargo y todas las personas que trabajen en ella deberán obedecer sus instrucciones en lo que concierne al funcionamiento de la misma. La máquina podrá ser manejada por un aprendiz de Conductor autorizado o por otro empleado habilitado como Conductor, bajo la estrecha supervisión y responsabilidad del Conductor titular.

533. Locomotoras acoplados a equipos

Las locomotoras solas o acopladas a vehículos, que se encuentren en funcionamiento no deben dejarse sin un empleado autorizado a cargo.

En el caso en que se hallen con motor detenido deberá cumplirse con la Norma 329.

534. Trenes desviados a otro Ferrocarril.

Cuando los trenes son desviados a otro ferrocarril o ingresan desde otro ferrocarril, el Conductor empleado del ferrocarril al cual pertenece el tren desviado manejará la locomotora, con la participación, si fuera necesario, de un piloto del ferrocarril al cual se desvía la circulación.

El piloto lo mantendrá informado de las restricciones de velocidad, señales, desvíos y otras características del ferrocarril que sean necesarias para

una marcha segura.

Para el caso de trenes que ingresan de otro ferrocarril, el piloto actuará también y simultáneamente como Jefe de Tren.

535. Separación de unidades de tracción

Las unidades de locomotoras acopladas no deberán separarse hasta haberse constatado que todos los cables, mangueras de aire, y demás conexiones han sido desenganchados.

536. Precisión de los indicadores de velocidad.

Los Conductores deberán verificar la precisión de los indicadores de velocidad dos veces durante cada viaje como mínimo. El primer control debe efectuarse en la primera oportunidad después de que el Conductor se haya hecho cargo de la locomotora. Si se comprueba que el indicador de velocidad tiene una desviación de hasta 5 km/h. en más o en menos en velocidades de más de 45 km/h, se deberá informar al Operador de Control en la primera oportunidad, indicando la desviación.

537. Aviso de fallos de locomotora.

El Conductor deberá informar cualquier falla de la locomotora en el formulario provisto a tal efecto y notificar al Conductor de relevo cuando sea posible.

El Operador de Control deberá ser informado de las fallas de la locomotora a fin de tomar medi-

das que eviten problemas a la circulación de los demás trenes.

recto encendido y apagado de luces artificiales en dicho ámbito.

538. Patio de maniobras.

La dirección general y el gobierno de los patios (o playas) de maniobras que tengan límites de patio sobre vía principal, estará a cargo del Jefe de Patio. En tales lugares, el personal del patio de maniobras y las dotaciones de trenes y locomotoras deberán acatar sus instrucciones.

En otros patios de maniobra donde no haya Jefe de Patio, las dotaciones de los trenes realizarán las maniobras según las instrucciones que hayan recibido para el movimiento de vagones. En el caso de que opere más de un tren deberá observarse lo dispuesto en la Norma 325.

539. Jefe de Patio de Maniobras

El Jefe de Patio de Maniobras tiene la responsabilidad y supervisión directa del trabajo de las dotaciones del patio, empleados administrativos y otro tipo de personal que trabaje en el mismo y deberá hacer que realicen su trabajo en forma segura, eficiente y económica, de acuerdo a las normas, reglamentos e instrucciones de la Empresa. Los jefes de patio de maniobras tienen a su cargo el pronto y regular movimiento de los vagones, prestando además especial atención a la correcta formación de los trenes y a la rapidez de su ingreso al patio o egreso del mismo.

Debe asegurar que todas las dependencias y plataformas se encuentren en debidas condiciones de limpieza. Dispondrá lo necesario para el co-

XI - NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA TRENES DE PASAJEROS

600. Modo para efectuar la partida de un tren de pasajeros

Las obligaciones del personal concerniente son las siguientes:

a) Guarda del tren que viaja en los coches.

El Guarda deberá informarse con el Jefe de Tren del tramo de Autorización de Uso de Vía concedido al tren, debiendo renovar dicha información cuando se hubiera alcanzado el límite de esa autorización.

El Guarda deberá cerciorarse:

- Que ha concluido la venta de boletos, y de que han finalizado las operaciones de carga y descarga de equipajes y encomiendas.
- Que hayan subido o bajado todos los pasajeros, y
- Que sea la hora asignada para su salida.

Cumplidos estos requisitos exhibirá al Jefe de Tren o al Conductor una banderita verde movida en alto o una luz verde tenida fijamente en la misma forma, dando previamente, un toque prolongado de silbato (pito).

b) Jefe de Tren que viaja en la locomotora.

Actuará como piloto si la dotación de conduc-

ción es de otra empresa.

Teniendo Autorización de Uso de Vía otorgada por el Operador de Control y siendo la hora asignada para la salida del tren, cuando reciba del Guarda la señal de que puede partir ordenará al Conductor iniciar la marcha del tren.

601. Señales con campana o campanillas de estaciones

En las estaciones que se determine por Itinerario, con las campanas o campanillas eléctricas de las estaciones se harán las siguientes señales para la partida de los trenes de pasajeros:

1. Como indicación de que se puede despachar un tren ascendente: tres toques.
2. Como indicación de que se puede despachar un tren descendente: dos toques.

En aquellas estaciones de inicio de recorrido, o donde el tiempo de parado sea mayor de 10 minutos, como prevención a los pasajeros de trenes generales, 5 minutos antes de su partida se harán una serie de cinco toques cortos.

602. Despacho de trenes de pasajeros

Los trenes de pasajeros nunca deberán ser despachados antes de la hora fijada en el horario.

Cuando corran atrasados no deberá esperarse a que cumplan el tiempo de parado asignado, sino que serán despachados tan pronto como haya

terminado el trabajo de la estación, cuyas operaciones se activarán para tal fin.

603. Trenes de pasajeros arrancando de plataformas

Al ponerse en movimiento todo tren de pasajeros, será obligación del Jefe de Tren o del Conductor, mirar hacia atrás hasta que el tren haya liberado la plataforma, para detenerlo en caso de observar cualquier anomalía que justifique tal procedimiento.

Tratándose de trenes generales de pasajeros que arrancan de una estación, el Guarda deberá quedar vigilando desde el estribo de un coche hasta que el tren haya liberado la plataforma, oportunidad en la que, si nada impide proseguir, exhibir; bandera o luz verde al Jefe de Tren o al Conductor.

604. Arranque y detención de trenes de pasajeros

Al arrancar y detener sus trenes, los Conductores, deberán hacerlo con cuidado para evitar sacudidas o golpes que puedan molestar a los pasajeros u ocasionar averías al material rodante y a los equipajes y encomiendas.

En las estaciones donde las plataformas son cortas, los Conductores de trenes de pasajeros cuidarán detenerlos de modo que la mayor cantidad posible de los accesos a vehículos de pasajeros y encomiendas queden frente a la plataforma.

605. Autoridad en los trenes de pasajeros

Durante la marcha y en las paradas de estaciones intermedias, el tren estará bajo el mando del Jefe de Tren, debiendo el resto del personal del tren cumplir las órdenes que aquel pudiera impartir.

Si el Jefe de Tren viajara en la locomotora, el Guarda que viaja en los coches atenderá todo, lo relacionado con el servicio a los pasajeros • controversias que se pudieran suscitar con los pasajeros o entre éstos, debiendo recurrir al Jefe de Tren en caso que sea necesario.

Es entendido que el personal del tren acatará las órdenes que reciba del personal superior debidamente acreditado que viaje en el tren.

606. Aseo de estaciones

El empleado a cargo de la estación, tiene la obligación de asegurar que todas las dependencias y la plataforma se encuentren en debidas condiciones de limpieza.

607. Alumbrado en las estaciones

Las luces de las plataformas, salas de espera, boletería y demás dependencias a las cuales tiene acceso el público deberán ser encendidas tan pronto se manifieste la necesidad y apagadas cuando ésta desaparezca.

Si estando habilitada la estación, hubiere intervalos que no justificaran la iluminación en toda el área, se reducirá el alumbrado a lo indispensable.

608. Atraso de trenes. Aviso al público

Cuando el atraso sea mayor de diez minutos en los trenes urbanos y de treinta en los generales, el Jefe de estación o el empleado a cargo de la misma, deberá poner en un lugar adecuado de la misma un aviso indicando al público el atraso y sus causas. A tal efecto, el Operador de Control informará a las estaciones la demora de los trenes esperados cuando ésta supere los lapsos indicados.

609. Botiquines en trenes y estaciones

Todos los trenes de pasajeros y las estaciones deberán estar provistos de botiquines de primeros auxilios, que deben estar dotados de los elementos y medicamentos que la legislación establezca.

610. Freno vacuo. Uso de la válvula de emergencia.

Los furgones y determinados vehículos están dotados de una válvula para aplicar el freno vacuo en caso de necesidad.

El personal de la dotación del tren que viaje en coches y furgones, usará estos aparatos sólo en caso de emergencia.

Al notar el Conductor que se aplica el freno vacuo desde el tren, debe detener la marcha para averiguar qué ocurre.

El Jefe de Tren informará a la superioridad toda vez que se use una válvula de emergencia, deta-

llando las causas.

611. Prohibición de conducir cargas de peligro y otras por trenes de pasajeros y mixtos

En los trenes de pasajeros y mixtos queda prohibido:

- a) El transporte de las mercaderías designadas de peligro, excluyéndose de esta prohibición las pequeñas cantidades de municiones que lleven consigo los cazadores y las que lleven las tropas que conduzcan los trenes militares.
- b) El transporte de mercaderías que por su naturaleza puedan molestar los pasajeros.
- c) El acople de vagones cargados con objetos largos como vigas, tirantes, etc., o con carga que pueda desarreglarse en trayecto.
- d) El acople de vagones con averías que puedan hacer peligrar la marcha del tren.

ÍNDICE DEL REGLAMENTO OPERATIVO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1

I NORMAS GENERALES

1. Seguridad y Obligaciones	4
2. Conocimiento de las normas	5
3. Exámenes obligatorios	5
4. Cumplimiento de las normas	6
5. Obligación de informar	6
6. Prohibiciones	6
7. Presentación y comportamiento	8
8. Atención durante las tareas	8
9. Observación de Leyes y Reglamenta- ciones	8
10. Seguridad	9
11. Conducta	10
12. Dependencia de los empleados	10
13. Definiciones y términos	10

II HORA OFICIAL. 16

30. Relojes oficiales	16
31. Requisitos para la medición del tiem- po.....	16
32. Comparación.....	16

III INSTRUCCIONES DE SERVICIO

40. Cambio de Itinerario	18
41. Aviso de nuevo Itinerario.....	18
42. Instrucciones especiales.....	18
43. Boletines de Servicio y Boletines de Vía	18

IV SISTEMA DE VÍA LIBRE CON TESTIMONIO “AUTORIZACIÓN DE USO DE VÍA”

100. Autorización de Uso de Vía.	20
101. Límites asignados	20
102. Pedido de Autorización de Uso de Vía	21
103. Copia de la Autorización de Uso de Vía	21
104. Transmisión automática	22
105. Prohibición de agregados o rectificaciones	23
106. Cambio de una Autorización de Uso de Vía	23
107. Operaciones con Autorización de Uso de Vía	23
108. Ocupación de los mismos límites	24
109. Vigencia	25
110. Marca de anulación	25
111. Ocupación de vías para trabajos	26
112. Circulación por vía contraria	26

113. Autorización de Uso de Vía que incluye patios de maniobras.....	26
--	----

V BOLETINES DE VIA

120. Boletines de Vía	28
121. Transmisión de Boletines de Vía	28
122. Retención de Boletines de Vía.....	29
123. Relevos durante el viaje	29
124. Restricciones aplicables a la marcha de un tren	29
125. Protección mediante Boletín de Vía.	30
126. Protección para equipos móviles de vía.	32
127. Equipos de dimensiones excesivas.	32
128. Vías ocupadas por equipos.	33
129. Vías fuera de servicio.....	33
130. Boletín de Vía e Instrucciones Especiales.....	33
131. Entrega de los Boletines de Vía.	34
132. Copias adicionales del Boletín de Vía	34
133. Duplicación de Boletines de Vía	34
134. Anulación de Boletines de Vía.....	35

VI NORMAS DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES POR RADIO

140. Requisitos.	39
141. Ajustes internos.	39

142. Transmisiones prohibidas.	39
143. Llamadas de emergencia.	40
144. Inspecciones.	40
145. Ubicación.	41
146. Transmisión	41
147. Identificación	41
148. Acuse de recepción	42
149. Repetición	42
150. "Cambio"	43
151. "Fuera"	43
152. Monitoreo	43
153. Uso impropio	43
154. Comunicaciones no comprendidas o incompletas	44
155. Pruebas	44
156. Radios en condiciones de funciona- miento	44
157. Transmisión de prueba	44
158. Mal funcionamiento de la radio	45
159. Información sobre señales fijas	45
160. Reemplazo de señales manuales	45
161. Transmisión de Autorizaciones de Uso de Vía y Boletines de Vía.	45
162. Operaciones de dinamitado	46
163. Notificación de infracciones.	46
164. Frecuencias asignadas	47

VII SEÑALES - SU UTILIZACIÓN

200. Dispositivos de señalización adecua- dos.	48
201. Atención a las señales.	48
202. Exhibición de señales.	48
203. Desaparición de la vista de señales de mano.	49
204. Maniobras obedeciendo indicaciones impartidas localmente por radio.	49
205. Señales usadas para protección.	49
206. Señales manuales.	50
207. Señales de otro tipo.	54
208. Restricciones transitorios de la veloci- dad.	55
209. Exhibición de bandera roja.	56
210. Bandera roja entre rieles	57
211. Ubicación de banderas.	57
212. Protección mediante bandera ama- rilla y negra.	58
213. Letreros permanentes de velocidad.	58
214. Antorchas.	59
215. Petardos.	60
216. Silbato o bocina.	60
217. Códigos para silbato o bocina.	61
218. Faro delantero.	64
219. Falla en faro delantero.	64
220. Uso de luces de cabecera y cola en	

trenes que se cruzan o pasan.	64
221. Señales de cola.	65
222. Señales de cola en trenes con dispositivos automáticos.	66
223. Señales de cola alternativas.	66
224. Carteles utilizados para protección de material rodante.	66
225. Vehículos en reparación - Protección de operarios.	67
226. Señales exhibidas en forma defectuosa.	68
227. Acuse de señal de detención.	68
228. Observación de señales, marcha del tren y cumplimiento de la Autorización de Uso de Vía.	68
229. Señales fijas de la vía.	69
230. Discos de Aproximación	69
231. Tableros indicadores	70
232. Indicadores de Posición de Trampas.	73
233. Indicadores de Posición de Cambios en vías secundarias	74
234. Indicadores de posición de cambios para vías principales	74

VII MOVIMIENTO DE TRENES Y LOCOMOTORAS

300. Repetición de instrucciones.	76
301. Iniciación de marcha.	76

302. Ocupación de Vía principal.	76
303. Marcha atrás.	76
304. Detención.	77
305. Detención en cruces a nivel y empalmes.	77
306. Cruce de trenes	77
307. Alerta ante la restricción.	78
308. Remolque y empuje simultáneo de trenes.	79
309. Circulación por vía principal dentro de límites de patio de maniobras.	79
310. Cruce a nivel entre vías férreas. Extremo final de vías principales múltiples.	80
311. Velocidad máxima	80
312. Velocidad en general y al pasar cambios	81
313. Protección mediante banderas.	81
314. Locomotora que deja parte de su tren.	84
315. Precauciones en relación a circunstancias inusuales.	84
316. Protección en caso de defectos.	85
317. Nivel de agua sobre rieles	85
318. Seguridad de manejo	86
319. Parada de emergencia.	86
320. Cruce de pasos a nivel.	87
321. Maniobras sobre pasos a nivel.	89
322. Protección de vías contiguas.	90

323.	Pasos a nivel y circuitos libres	91
324.	Seguridad y eficiencia de maniobras	91
325.	Tareas conjuntas de dotaciones	91
326.	Enganche de vehículos a los trenes	92
327.	Maniobra de vagones	93
328.	Ejecución de Maniobras	94
329.	Método para asegurar vagones o locomotoras.	94
330.	Largada o separación de vagones	95
331.	Locomotoras, materiales peligrosos y cargas de alto valor.	95
332.	Remolque de Vagones con Explosivos	96
333.	Carga o descarga de vagones	96
334.	Maniobras con vagones ocupados y coches de pasajeros.	97
335.	Precaución adicional.	98
336.	Marcha a través de portones o vanos.	98
337.	Desvíos a tope.	98
338.	Operación de cambios de vía en forma manual.	99
339.	Posición de cambios de vía	99
340.	Cambios de vías principales.	99
341.	Cambios en empalmes.	100
342.	Cambios de vías de enlace.	100
343.	Cerros y grampas.	100
344.	Desocupación de vías.	101
345.	Mantenerse a distancia de los cambios. .	101

346.	Cambios tomados de talón.	102
347.	Cambios de vías de báscula	102
348.	Trampas.	102
349.	Cambio dañado o defectuoso.	103
350.	Cambios variables.	103
351.	Cambios en vías segundas.	104
352.	Marcha en vías no principales.	104
353.	Desvíos de dirección asignada.	104
354.	Vagones dejados en vías segundas.	104
355.	Responsabilidad del personal de trenes y Conductores.	105
356.	Recepción de trenes de pasajeros.	106
357.	Inspección de trenes que pasen.	106
358.	Inspección de Trenes.	107
359.	Marcha en vía doble.	108
360.	Vías principales múltiples.	108
361.	Útiles que deben llevar los trenes.	108

IX LESIONES Y ACCIDENTES

400.	Procedimientos en caso de accidentes o incidentes.	110
401.	Atención a los heridos	110
402.	Fallecimiento	110
403.	Testigos	111
404.	Equipo comprometido en accidentes	112
405.	Inspección mecánica	112

406. Informes	112
407. Declaraciones	113
408. Trenes apedreados, baleados o agredidos	113

X OTRAS NOMAS GENERALES

500. Ley 2873 y Reglamento General de Ferrocarriles.	114
501. Línea de mando	114
502. Juegos, lecturas	114
503. Prohibición de dormir en horas de servicio	114
504. Armas	115
505. Presentación a tomar servicio y ausencias	115
506. Disponibilidad para presentarse a tomar servicio	115
507. Comportamiento	116
508. Altercados	116
509. Cuidado de los bienes de propiedad de la empresa	116
510. Viajes no permitidos	117
511. Alteraciones de los equipos	117
512. Limpieza de las instalaciones	117
513. Objetos encontrados.	117
514. Propinas o bonificaciones	118
515. Divulgación de información	118

516. Materiales peligrosos	118
517. Incendios.	119
518. Equipos defectuosos	119
519. Evitar demoras.	119
520. Viajar en la locomotora.	120
521. Obligación de dar información.	120
522. Normas de seguridad.	120
523. Manejo de los frenos	120
524. Obligaciones de los operadores de control.	121
525. Obligaciones de los Jefes de Trenes	121
526. Inspección de vagones de carga.	121
527. Puertas volcadoras.	122
528. Dimensiones exteriores de las cargas.	123
529. Cargas de dimensiones excesivas.	124
530. Cargas en vagón abierto.	124
531. Cargamentos susceptibles de sufrir daños.	125
532. Manejo de la locomotora.	126
533. Locomotoras acoplados a equipos	126
534. Trenes desviados a otro Ferrocarril.	126
535. Separación de unidades de tracción	127
536. Precisión de los indicadores de velocidad.	127
537. Aviso de fallos de locomotora.	127
538. Patio de maniobras.	128
539. Jefe de Patio de Maniobras	128

XI NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA TRENES DE PASAJEROS

600. Modo para efectuar la partida de un tren de pasajeros	130
601. Señales con campana o campanillas de estaciones	131
602. Despacho de trenes de pasajeros	131
603. Trenes de pasajeros arrancando de plataformas	132
604. Arranque y detención de trenes de pasajeros	132
605. Autoridad en los trenes de pasajeros	133
606. Aseo de estaciones	133
607. Alumbrado en las estaciones	133
608. Atraso de trenes. Aviso al público	134
609. Botiquines en trenes y estaciones	134
610. Freno vacuo. Uso de la válvula de emergencia.	134
611. Prohibición de conducir cargas de peligro y otras por trenes de pasajeros y mixtos	135