

## Ministerio de Obras y Servicios Públicos

tratos incluidos en la prestación y, de ser el caso, el costo de alquiler de los equipos utilizados en el servicio.

El monto de mano de obra se incrementará en un 100% por uso de taller, consumibles, herramientas, supervisión y gastos varios.

### 3.5 Servicio de trenes en estaciones límite

Formación de trenes: La parte que recibe trenes en una estación límite operada por la otra parte, con el objeto de intercambio; podrá solicitar a esta última la reformación de trenes, por lo cual le abonará U\$S 309.- por cada tren que se reforme.

### 4- Ajuste de prestaciones y Servicios

Se realizará de acuerdo a los considerandos del Contrato de Concesión en su Artículo 7.6.

### 5- Liquidación de prestaciones y servicios

Se acreditarán los débitos entre empresa a una cuenta compensadora habilitada en el Banco Nación y administrada por la Comisión de Prestaciones Interempresa de acuerdo a la siguiente mecánica.

Con signo positivo serán acreditadas las notas de débito correspondientes a las prestaciones y/o servicios brindados por el concesionario a F.A. y con signo negativo los brindados por F.A. al concesionario.

Las notas de débito serán acreditada el día de su emisión, dicha fecha será aceptada mutuamente como válida si ninguna de las partes la rechazara dentro de los 2 días hábiles de su presentación.

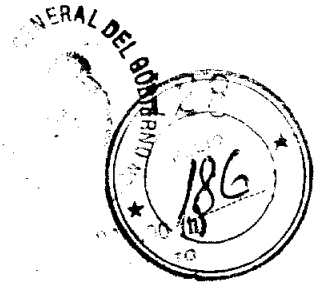
La liquidación de dicha cuenta será mensual, y comprenderá todas las notas de débito emitidas por ambas empresas durante ese mes.

### 6- Sistema de cancelación de prestaciones

Dentro del tercer día hábil del mes posterior a la prestación de los servicios, la parte acreedora deberá presentar la factura que incluya el saldo final de la cuenta.



## Ministerio de Obras y Servicios Públicos



El pago de dicha factura se hará efectivo el día diez (10) de cada mes o el día hábil siguiente, en caso de que el día de vencimiento fuera feriado.

Las empresas podrán observar la factura dentro de los dos (2) días hábiles de su presentación, y en caso de existir diferencias se cancelará el importe no objetado en la fecha arriba indicada.

Las diferencias deberán ser resueltas dentro de los cinco (5) días hábiles, contados desde el momento de la comunicación a la otra empresa de la diferencia planteada.

El pago de las diferencias se hará efectivo dentro de los 3 días hábiles posteriores a su resolución.

### 7- Mora en pago de prestaciones

Las prestaciones no canceladas por las empresas en los términos estipulados, así como los créditos de las empresas a favor de la misma por diferencias en la liquidación de prestaciones, serán incrementadas por la aplicación del interés previsto en el punto 31.11.2 del Pliego de Licitación.

### 8- Tráfico de intercambio

#### 8.1 Tarifas para tráfico de intercambio

Cada empresa podrá contratar fletes que tengan origen en algún punto de su red y destino en algún punto de la red de la otra empresa, o que pasen a través de ella.

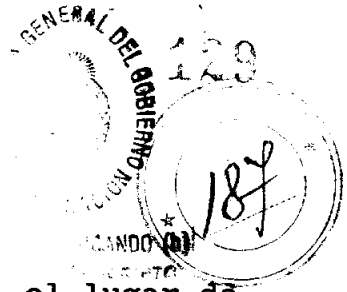
En una primera etapa se aplicará la mayor de las tarifas que las empresas tengan para la distancia total del flete, obteniendo cada empresa la parte proporcional del flete así conformado según las distancias con que las mismas hayan participado en el transporte. En una segunda etapa, las empresas elaborarán un cuadro de tarifas combinadas lo que permitirá mejorar la competitividad del tráfico común de los ferrocarriles.

La Comisión interempresas acordará los mecanismos comerciales para la contratación de fletes comunes entre partes.

Cada empresa podrá acordar con el cliente la cancelación de los fletes totales tanto en origen como en destino, colocándose en estos casos una nota en la carta de porte que indique si el flete será pagado al ferrocarril que opera en



## Ministerio de Obras y Servicios Públicos



el lugar de procedencia o al que opera en el lugar de destino.

### 8.2 Tasas de compensación por uso de vagones

Dado el intercambio de acuerdo a las condiciones operativas y de seguridad indicadas en el convenio de intercambio de cargas, se retribuirá el uso de vagones de una empresa sobre vías de la otra mediante una tasa de arrendamiento de U\$S 12.- por vagón y por día calendario de permanencia de dicho vagón en vías de esta última.

En el Convenio de intercambio de cargas se indica la metodología para determinar los plazos que dispondrá cada empresa para devolver vagones utilizados para intercambio a la empresa propietaria de los mismos en un punto límite de la red.

### 8.3 Retraso en devolución de vagones

Para el caso en que los vagones no sean devueltos dentro del plazo estipulado en el Convenio de intercambio de cargas, la empresa usuaria de los vagones pagará a la propietaria una tasa de compensación equivalente al doble de la tasa acordada en 8.2. Esta tasa empezará a regir a partir del 5to. día de demora sobre el plazo estipulado.

### 8.4 Tasa por transporte de vagones vacíos

Para el caso que las partes se soliciten el transporte de vagones vacíos a través de sus respectivas redes, la parte que realice el transporte facturará a la otra U\$S 0,65.- por vagón Km transportado.

Este cargo no será de aplicación para vagones vacíos que circulen en búsqueda de carga y ello implique generación de fletes para la parte que realiza el transporte de los vagones vacíos. Estos vagones serán debidamente identificados y retornados en un plazo que se acordará en cada oportunidad.

### 8.5 Liquidación de las recaudaciones

El primer día hábil de cada semana las empresas compensarán los montos recaudados durante la semana anterior en concepto de fletes totales y compensación por uso de vagones; de acuerdo a lo indicado en los puntos 8.1 y 8.2; y liquidarán la diferencia resultante.



## Ministerio de Obras y Servicios Públicos



### 8.6 Sistema de cancelación

El pago de la diferencia que resulte de la compensación efectuada de acuerdo al punto 8.5, se hará efectivo dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la liquidación.

### 9- Registros estadísticos

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

### 10- Transferencia de derechos y obligaciones

F.A. podrá transferir los derechos y obligaciones resultantes de este convenio, a una sociedad concesionaria de la explotación de parte de la Red Ferroviaria Nacional que requiera de la operatoria de este Convenio quien deberá asumir todas las obligaciones y derechos de F.A. frente a la Concesionaria.

### 11- Vigencia del Convenio

Este Convenio entrará en vigencia en la fecha y su duración se extenderá durante la vigencia del Contrato de Concesión.

La fecha de inicio será a partir de la Toma de Posesión.

El presente Convenio se resolverá en caso de rescisión o extinción por cualquier causa del Contrato de Concesión del Corredor Rosario - Bahía Blanca.

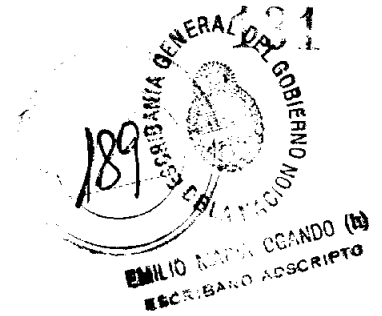
La resolución de este Convenio no extinguirá ningún derecho, responsabilidad u obligación que las partes hubieran obtenido o contraído durante su vigencia.

En prueba de conformidad se firman dos ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad de Buenos Aires, a los 15 días del mes de abril de 1991.

	5.
	2.



*Ministerio de Obras y Servicios Públicos*



ANEXO 5.2

De acuerdo con lo previsto en el pliego licitatorio, la operación de la concesión se rige por la Ley N° 2873 y el Reglamento General de Ferrocarriles, particularizándose las condiciones en el Reglamento Operativo de la Concesionaria que adjunto integra este anexo y que la Concesionaria se obliga a no modificar ni reproducir parcialmente, salvo expresa autorización de la autoridad competente así como a la autenticación por parte de ella de todas las copias en uso en la concesión.

La autoridad competente verificará la suficiencia de los medios técnicos integrantes del equipamiento en los cuales se apoya el R.O. y lo hacen viable para cumplir los objetivos de seguridad del mismo, a saber :

- El sistema de comunicaciones inalámbricas y de la grabación magnetofónica, salvo lo que corresponde al organismo que regula la asignación de frecuencias y que debe determinar sobre los equipos que se utilizarán y la capacidad del personal del operador, lo que debe tramitarse por separado y directamente por la concesionaria.
- El sistema de apoyatura computarizado para la concesión de vía libre y demás tareas a cargo del Operador de Control.
- El sistema de televigilancia de la cola del tren y de las condiciones del sistema de frenos, las correspondientes partes integrantes y su colocación en el tren.
- Los aparatos indicadores de posición de cambios y trampas de nuevo diseño, con los correspondientes dispositivos de encerrojamiento, de los cuales surgirán las velocidades máxima sobre ellos, que serán del orden de las que eventualmente tenga establecidas la R.F.A. para dichos aparatos en uso y fines equivalentes (Railways Federal Administration en EE.UU.)
- Todo otro elemento nuevo o modificado de los que se aplican hasta el presente en el área de la concesión.

Toda la documentación deberá ser completa en sí misma y redactada en idioma nacional con todos los planos, cálculos y relevamientos que correspondan.



*Ministerio de Obras y Servicios Públicos*



Dicha documentación deberá estar disponible con una anticipación no menor a 60 días hábiles de la fecha de aplicación; la verificación por parte del organismo competente será en un plazo no mayor a 30 días hábiles a partir de la disponibilidad de dicha información.

El concesionario, cuando seleccione, designe, supervise, y en general en la relación laboral con el personal que atenderá las funciones de Operador de Control, Jefe de Tren, Conductor u otros vinculados directa o indirectamente con la emisión, recepción, transmisión, retransmisión y/o uso de la vía libre, boletines de vías, etc., tendrá en cuenta las responsabilidades inherentes a este personal, que a continuación se indican :

**Responsabilidades del agente que solicita vía libre.**

Todo agente que por el Reglamento Operativo debiere solicitar autorización para efectuar operaciones vinculadas con el movimiento de trenes y su seguridad, así como proporcionar información para iguales fines, y lo hiciera mediante comunicación telefónica, radial, u otra forma equivalente, lo hace con fehaciente entendimiento de que:

- Ha establecido comunicación con la persona que por el Reglamento Operativo se encuentra autorizada para tales fines y que la calidad de la comunicación establecida permite recibirla en forma clara y comprensible.
- La información que suministra es toda la posible a obtener y se ajusta a lo pedido, a lo reglamentado y a las condiciones del ámbito en el cual la recoge.
- Las órdenes y/o autorizaciones que recibe son completas en sí mismas y podrán ser cumplidas de acuerdo a sus fines.

**Responsabilidad del agente que concede vía libre.**

Todo agente que por el Reglamento Operativo estuviere facultado para otorgar y/o retransmitir una "vía libre" y lo hiciera mediante una comunicación radial, telefónica u otra forma equivalente, lo hace con fehaciente entendimiento de que:

- Ha establecido comunicación con la persona que por el Reglamento Operativo se encuentra autorizada para tales fines y que la calidad de la comunicación establecida permite recibirla en forma clara y comprensible.



*Ministerio de Obras y Servicios Públicos*



- La información que recibe mediante la comunicación establecida, se ajusta y es compatible con la esperada en función de sus propios registros.
- La concesión y órdenes que transmite, contienen todos y cada uno de los elementos necesarios para ser cumplidos de acuerdo a sus fines.

Asimismo toda referencia que en el Reglamento Operativo se haga con relación a las obligaciones del personal, dotaciones, descripciones de tareas, etc., lo es en el contexto de las normas aplicables para operar el sistema en las condiciones que se establecen en el Reglamento, pero de ningún modo se debe dar por entendido o sobreentendido, que tales menciones implican incursionar, modificar, alterar o consolidar condiciones establecidas por leyes, reglamentos y convenios que regulan las relaciones laborales o cualquier otra disposición para tal efecto. En caso de detectarse incompatibilidad o cuestiones que pudieren invalidar las condiciones de seguridad y/u operativas establecidas por el Reglamento Operativo, el concesionario del servicio ferroviario que lo utiliza realizará todas y cada una de las acciones necesarias para mantener inalterables todas y cada una de las condiciones de seguridad instituidas, proponiendo a la autoridad de aplicación las modificaciones que considerare pertinentes.

La concesionaria deberá presentar antes de que se haga cargo de los servicios y para conocimiento de la autoridad concedente lo siguiente:

- El primer Itinerario de Servicio que edite.
- El primer Manual de Seguridad que edite y que contenga como mínimo (enumeración no taxativa):
  - Resguardo para el personal que se exponga en movimientos de trenes o vehículos.
  - Cuidado respecto de las cargas que excedieran el perfil máximo normalizado.
  - Normas para los casos de incendios.
  - Formación de trenes en general y en especial para el caso que transporten cargas explosivas o no tuvieren freno automático en la totalidad de la formación.
  - Procedimientos para el enganche de vagones y vigilancia general de puertas, etc.
  - Cuidados especiales para maniobras y otras precauciones inherentes.
  - Circulación y operación de los trenes de auxilio.
- Solicitud de tales servicios.



*Ministerio de Obras y Servicios Públicos*



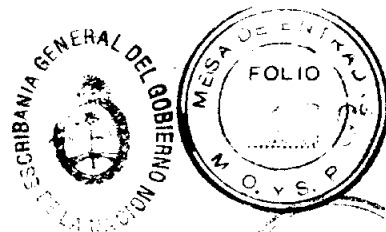
- Disposiciones especiales relativas al sistema de frenos de los trenes.
- Precauciones a tomar en relación a anomalías en las vías y en función del estado del tiempo.
- Prevenciones y procedimientos a seguir para el caso de colisiones o accidentes.
- Prevenciones en el caso de averías o falta de los elementos indicadores fijos.
- Transporte y manipuleo de materiales peligrosos. Embalajes especiales e identificaciones.
- Uso de petardos y antorchas.
- Uso de los elementos especiales que se llevan en los trenes para el caso de emergencias.
- Desmembramiento operativo de vagones y reformación de trenes. Caso especial de operaciones relativas a fraccionamiento en marcha.
- Normas para trenes con doble tracción y/o doble comando.
- Uso y circulación de zorras o vehículos livianos en general.
- Elementos que se deben proveer a los empleados a cargo de barreras y trenes. Deberes respecto de su uso.
- Procedimientos para el caso de detectarse ruedas aplanadas, ejes calientes u otras fallas típicas del material rodante.
- Circulación de vehículos con averías mecánicas
- Procedimientos al observarse animales en la zona de vías.
- Procedimientos al observarse en la zona de vías personal no identificado para efectuar tareas en tal área.
- Prevenciones generales antes de iniciar un recorrido con un tren o en caso de abandono de servicio.
- Previsiones generales sobre la posibilidad o imposibilidad de delegar funciones.

*Handwritten signature*



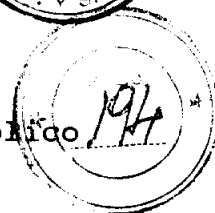
REGLAMENTO OPERATIVO

. Fecha :14/04/91  
Hora :11:25  
Revisión Final



## INTRODUCCION

SERVICIO PUBLICO (h)  
ESCRIBANIA ADSCRIPTO



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 hiciere 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.

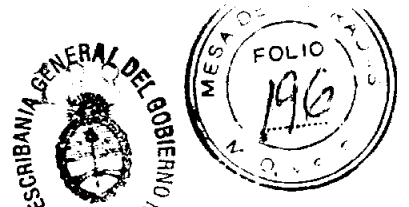
En caso que se interrumpieren las comunicaciones por radio los trenes se deben detener al finalizar el último trayecto autorizado, inmovilizándose hasta que se rehabilite el sistema de radio o se logren comunicaciones por vía telefónica u otro medio adecuado que aseguren el movimiento de los trenes.

- 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 reformación del tren.
- e) Los patios de maniobras, cuando incluyen la vía principal y segunda tienen un jefe asignado. A dicho jefe debe avisar el operador de control la concesión de vía libre que eventualmente contuviere el patio. Al llegar al límite de patio el tren queda a ordenes 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.

*Handwritten signature*

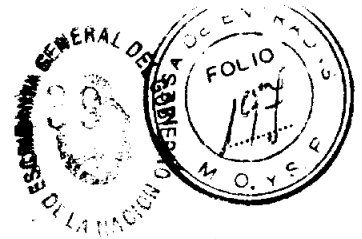
*Handwritten signature*





- 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 personal en el sitio, por personal volante que viaje 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 especifica para las condiciones y usos particulares antedichos.

I - NORMAS GENERALES.



EMILIO MARTA COORD. (H)  
ESCRIBANO ASUBSCRITO

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.

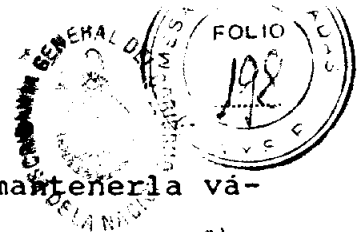
Los empleados deben conocer y obedecer las normas e instrucciones, y asistir a las clases de capacitación que fueran designadas como obligatorias.

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 Nacio-



nal 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 horario 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 dictámen 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 dictámen 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.

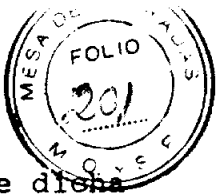
9. Observación de Leyes y Reglamentaciones

Los empleados deben conocer y cumplir los requisitos sobre horas de servicio prescriptos por leyes nacionales vigentes y sus reglamentaciones específicas que corresponden. Se espera que los empleados afectados por dichas leyes las cumplan 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, antes 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 llama sobre dicha circunstancia.

EMILIO MARIA OGANDO (h)  
ESCRIBANO ADSCRITO

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 hacia 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.

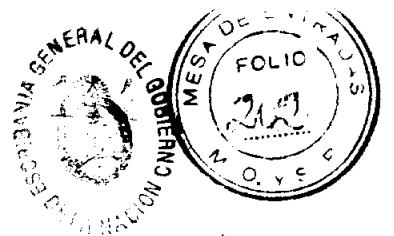
12. Dependencia de los empleados

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 servicios.

*Handwritten initials or signature.*

*Large handwritten signature.*



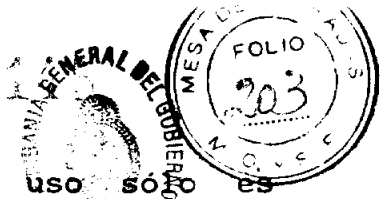
13. Definiciones y términos

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 de uso de vía y demás condicionamientos que hacen a la marcha del tren.

*Handwritten initials/signature*

*Large handwritten signature*

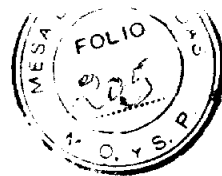


- Desvío Controlado: vía auxiliar cuyo uso sólo es permitido por indicaciones de señales fijas o por autorización del Operador de Control.
- Desvío o Vía Segunda: vía de circulación, auxiliar de una vía principal, utilizada para el cruce o sobrepaso de trenes. Su uso depende de indicación de señales 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 cumple 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 del 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 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 relativas 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 tuvieren (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 límites 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 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 vagones 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 la 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 del Jefe de Patio.
- Vía Unica: 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 servicios, 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 misma 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.

Si 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.



EMILIO MARIA GONZALEZ  
ESCRIBANCA ASCRIPTO



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 caracter 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 deben 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.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



EMILIO MARIA GONDO (h)  
ESCRIBANO ADSCRIPTO

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.



EMILIO MARIA OGANDO (R)  
ESCRIBANO ADSCRIPTO



IV - SISTEMA DE VIA LIBRE CON TESTIMONIO "AUTORIZACION DE USO DE VIA"

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.

*[Handwritten signatures]*

ESCRIBANIA GENERAL DEL GOBIERNO DE LA NACION  
EMILIO MARIA OGANDO (h)  
ESCRIBANO ADSCRIPTO

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 el Conductor.

*[Handwritten signature]*

ESCRIBANIA GENERAL DEL GOBIERNO NACIONAL  
EULIO MARIA OGANDO (h)  
ESCRIBANO ADECRIPTO

*[Handwritten signature]*



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 copiator 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 boletín 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 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:

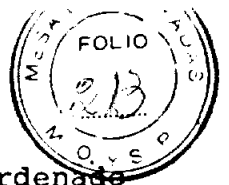
- 1) Cuando se autoriza el avance desde un punto a otro, se permite el desplazamiento en la dirección especificada. Cuando un miembro de la dotación informa al Operador de Control que su tren ha sobrepasado un punto determinado dentro de los límites autorizados, la Autorización de Uso de Vía concedida 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 excepcionales 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 un 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 expirado 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 copia de la Autorización de Uso de Vía cuando se haya informado que el tren ha dejado librados los límites otorgados o se hubiese anulado dicha autorización.

111. Ocupación de vías para trabajos

Cuando se debiere ocupar las vías de circulación con equipos de cualquier naturaleza o para trabajos en la vía, el encargado de ello seguirá la norma 102 para obtener la "autorización de uso de vías" o pedirá emitir boletín de vía según corresponda.

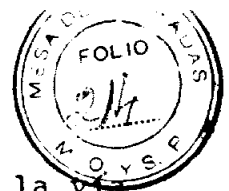
112. Circulación por vía contraria

El Operador de Control podrá autorizar la circulación por vía contraria, como caso excepcional, estableciendo en la autorización de uso de vía los límites precisos en que



EMILIO MARIA GAGANDO (H)  
ESCRIBANO ADSCRIPTO

136



rija tal excepción, debiendose utilizar solamente la vía que se indique.

Debe ser autorizada por boletín de vía o autorización de uso de vía, despues de haberse tomado las precauciones de seguridad necesaria.

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

Cuando la autorización de Uso de Vía incluye limites de patios de maniobras, son de aplicación las disposiciones de la norma 309, pero se deberán cumplir también las instrucciones de las autorizaciones de uso de vía.

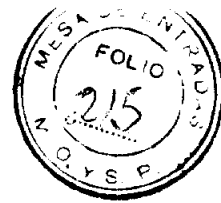
Previamente al otorgamiento de la autorización de uso de vía el operador de control deberá ponerse en contacto con el Jefe de Patio que corresponda para anunciar la circulación del tren.

*Handwritten initials/signature*



*Large handwritten signature*

137



Modelo de Formulario

Nombre de la empresa

Autorización de Uso de Vía (A.U.V.)

Nº (Nº AUV) Div.: (día, mes), 19 (año)

A: TREN - (Nº - A/D) EN: (lugar)

- 1.  \*AUTORIZACION DE USO DE VIA Nº ANULADA
- 2.  \*CIRCULAR DE A POR VIA
- 3.  \*CIRCULAR DE A POR VIA
- 4.  \*TRABAJAR ENTRE Y EN VIA
- 5.  \*NO ES VALIDA HASTA LAS: (hora)
- 6.  \*ESTA AUV CADUCA A LAS: (hora)
- 7.  \*NO ES VALIDA HASTA ARRIBO DE (tren) A (lugar)
- 8.  \*PERMANECER EN VIA PRINCIPAL EN EL ULTIMO PUNTO MENCIONADO
- 9.  \*NO OBSTRUIR LIMITES DELANTE DE (tren Nº)
- 10.  \*DEJAR LIBRE LA VIA PRINCIPAL EN EL ULTIMO PUNTO MENCIONADO.
- 11.  \*ENTRE (Km) Y (Km) EFECTUAR TODAS LAS MARCHAS A VELOCIDAD REDUCIDA. LIMITES OCUPADOS POR TREN O LOCOMOTORA.
- 12.  \*ENTRE (Km) Y (Km) EFECTUAR TODAS LAS MARCHAS A VELOCIDAD REDUCIDA Y DETENERSE ANTES DE HOMBRES O MAQUINAS QUE OBSTRUYAN LA VIA.
- 13.  \*NO EXCEDER LOS KM/H ENTRE (Km) Y (Km)
- 14.  \*NO EXCEDER LOS KM/H ENTRE (Km) Y (Km)
- 15.  \*NO SE REQUIERE LA PROTECCION DE LA NORMA 313 CONTRA TRENES QUE CIRCULAN DETRAS POR LA MISMA VIA.
- 16.  \*BOLETINES DE VIA EN VIGOR Nros.:
- 17.  \*NO PASAR POR KM HASTA LAS HORAS
- 18.  \*NO PASAR POR KM HASTA LAS HORAS
- 19.  \*OTRAS INSTRUCCIONES ESPECIFICAS

ULTIMO BOLETIN DE SERVICIO: Nº  
 CONFORME (hora) OPERADOR DE CONTROL: SR.  
 RETRANSMITIDO A SR.: COPIADO POR SR.  
 AVISO DE LIMITES LIBRADOS A LAS (hora) DADO POR SR.

Marcar con una X el renglón correspondiente a cada instrucción.





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 lo 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 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 el boletín no deben ser transmitidos hasta que el jefe del 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 de 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 haya dejado librados aquellos límites.

*Handwritten initials*

*Handwritten signature*





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 Nro. \_\_\_\_\_) 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").

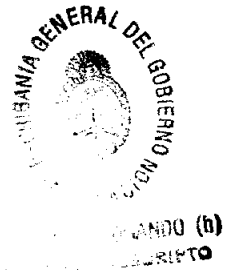
El tren podrá entonces atravesar por los límites a la velocidad estipulada, salvo que rija alguna otra restricción más exigente.

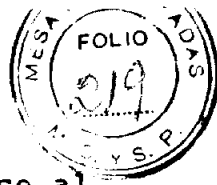
- 3) Para exigir al tren que marche a velocidad inferior a 30 km/h, se añadirá lo siguiente:

"\_\_\_\_\_ (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

Handwritten signatures and initials.





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 de Tren y deberá recibirse la confirmación "Correcto" del empleado que las dió 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.

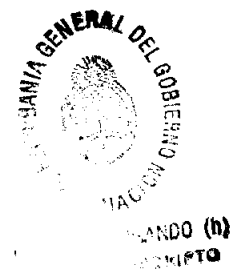
127. Equipos de dimensiones excesivas

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 encontrasen 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.

*[Handwritten signatures and initials]*





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 deberá 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 ese método, no deberán ser entregados ni deberán seguirse sus instrucciones hasta que se los controle y se verifique que las copias son claras, legibles y completas.

134. Anulación de Boletines de Vía

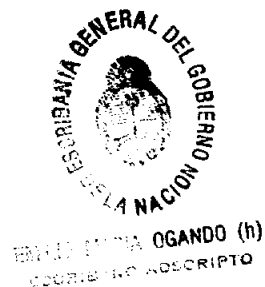
Para anular una línea numerada, una parte, o la totalidad del Boletín de Vía, el Operador de Control:

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

(a) LINEA \_\_\_\_\_ (Número) \_\_\_\_\_ DEL BOLETIN DE VIA  
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 BOLETIN DE VIA 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 parte del texto que se anula.

(c) BOLETIN DE VIA 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 ESPECIFICAS" de una Autorización de Uso de Vía empleando una de las siguientes fórmulas;

(a) LINEA \_\_\_\_\_ (número) \_\_\_\_\_ DEL BOLETIN DE VIA NRO. \_\_\_\_\_ DEL \_\_\_\_\_ (fecha) \_\_\_\_\_ 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 BOLETIN DE VIA NRO. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ (fecha) \_\_\_\_\_ QUE DICE \_\_\_\_\_ (citar la parte a ser anulada) \_\_\_\_\_ NO VALE.

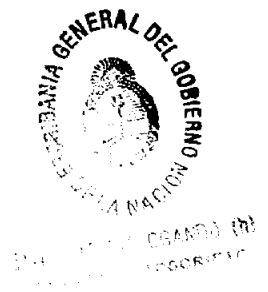
Se trazará una línea que atraviese la parte anulada y se retendrá una copia del Boletín de Vía o autorización que la anula.

(c) EL BOLETIN DE VIA NRO. \_\_\_\_\_ DEL \_\_\_\_\_ (fecha) \_\_\_\_\_ NO VALE.

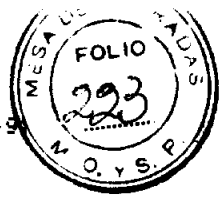
Se cruzará cada copia del Boletín de Vía con la palabra "ANULADO" y se retendrá una copia del Boletín de Vía o autorización que lo anula.

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

*[Handwritten signature]*



*[Handwritten signature]*



# XXXXX FC

## BOLETIN DE VIA - FORMULARIO A

NUMERO : \_\_\_\_\_ DIVISION : \_\_\_\_\_ LUGAR : \_\_\_\_\_ FECHA : \_\_\_\_\_

DESDE LAS : \_\_\_\_\_ HORAS DE FECHA : \_\_\_\_\_

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

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

LINEA ANULADA	LINEA N°	LIMITES KM. A KM.	ENTRE ESTACION Y ESTACION	VELOCIDAD KM/HORA	VIA(S)	BANDERAS	POSTE KM.	DIRECCION
	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							
	8							
	9							
	10							

11 OTRAS INSTRUCCIONES \_\_\_\_\_

CONFORME FECHA Y HORA : \_\_\_\_\_ COPIADO POR : \_\_\_\_\_

RETRANSMITIDO A : \_\_\_\_\_ OPERADOR DE CONTROL : \_\_\_\_\_



XXXXX FC

BOLETIN DE VIA - FORMULARIO B

NUMERO : \_\_\_\_\_ DIVISION : \_\_\_\_\_ LUGAR : \_\_\_\_\_ FECHA : \_\_\_\_\_

DESDE LAS : \_\_\_\_\_ HORAS DE FECHA : \_\_\_\_\_

DENTRO DE LOS SIGUIENTES LIMITES DEBERA OBSERVARSE LA NORMA 125 DEL REGLAMENTO OPERATIVO.

LINEA ANULADA	LINEA N°	LIMITES KM. A KM.	ENTRE ESTACION Y ESTACION	DESDE HORAS	HASTA HORAS	VIAS	CAPATAZ CUADRILLA N°	DETERNERSE
	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							
	8							
	9							
	10							

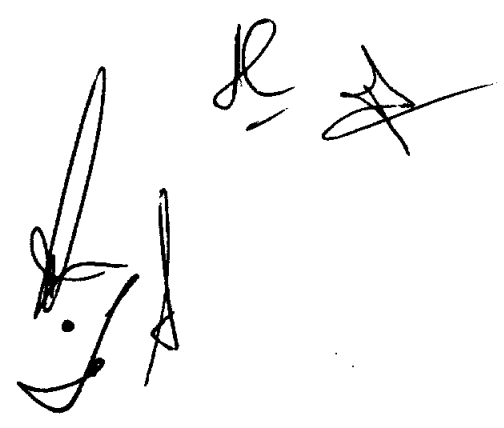

11 OTRAS INSTRUCCIONES \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

CONFORME FECHA Y HORA : \_\_\_\_\_ COPIADO POR : \_\_\_\_\_

RETRANSMITIDO A : \_\_\_\_\_ OPERADOR DE CONTROL : \_\_\_\_\_

ANILIO MARIA OGANDO (h)  
ESCRIBANO SUBSCRITO

## 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

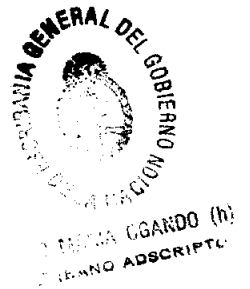
A todos los empleados, excepto los específicamente autorizados les está prohibido realizar ajustes internos de cualquier clase a una radio ferroviaria. Los empleados autorizados a realizar ajustes internos deberán portar la documentación habilitante expedida por la Empresa.

### 142. Transmisiones prohibidas

Ningún empleado podrá a sabiendas transmitir falsas comunicaciones de emergencia, comunicaciones innecesarias, 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 destinataria 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 comunicaciones recibidas directamente o a cualquiera que pudiera ser interceptada.

### 143. Llamadas de emergencia

Toda llamada de emergencia estará 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 vías 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 llamadas 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

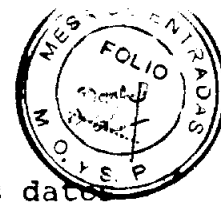
Antes de transmitir, todo empleado que opere una radio deberá escuchar durante un intervalo suficiente para cerciorarse de que el canal no está siendo utilizado, dar después la identificación requerida y escuchar a la espera del acuse de recepción por parte del empleado a quien está destinada la comunicación;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

Handwritten signatures and initials.





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

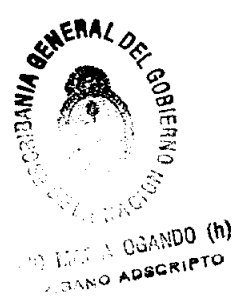
Todo empleado que reciba una llamada radial no deberá demorar el acuse de recepción a menos que ello interfiriese con sus obligaciones relativas a la seguridad.

149. Repetición

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

- 1) Se refiera a maniobras de cambio de vía.

Handwritten signatures and initials.



170



- 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.

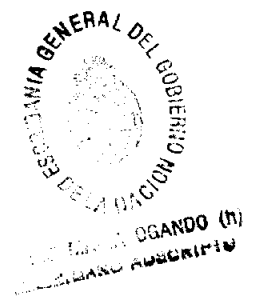
153. Uso impropio

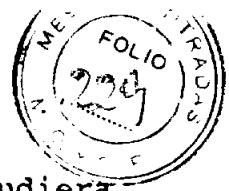
Las comunicaciones de radio deben utilizarse solamente para cumplir con las disposiciones contenidas en las Normas.

154. Comunicaciones no comprendidas o incompletas

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.

*[Handwritten signatures and initials]*





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

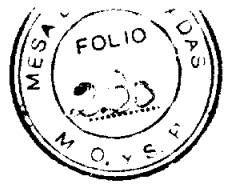
No deberá usarse una radio que funcione mal y en tal caso se deberá notificar a cada miembro de la dotación del tren y al operador de control a la mayor brevedad por cualquier medio alternativo de comunicación disponible.

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.

Handwritten signatures and initials.





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:

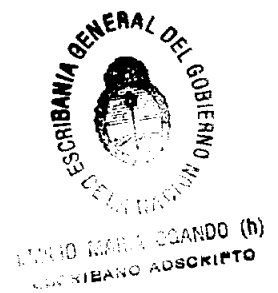
- 1) El Operador de Control deberá indicar su intención de enviar una Autorización de Uso de Vía o Boletín de Vía.
- 2) El empleado que habrá de copiarlos deberá avisar que se encuentra preparado para hacerlo. Las autorizaciones y boletines de vía no podrán ser copiados por un empleado que maneje los 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.

*Handwritten initials or signature.*

*Large handwritten signature or mark.*





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

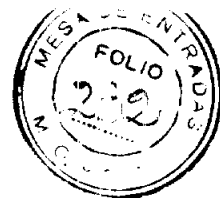
A los fines del servicio ferroviario deberán usarse los transmisores radiales autorizados por la empresa del ferrocarril que operen en frecuencias asignadas al ferrocarril por la autoridad regulatoria, estando prohibido el uso de otro tipo de transmisores. También se prohíbe el uso de frecuencias ferroviarias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

*Handwritten initials/signature*

*Handwritten signature*



...ANDO (h)  
...RIPTO



VII - SEÑALES - SU UTILIZACION.

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 el 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.

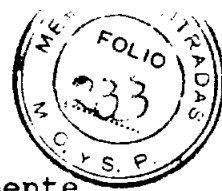
Los empleados que deban exhibir señales se deben ubicar de forma tal que puedan ser vistos con claridad y que las señales puedan ser comprendidas en forma correcta.

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 faróles o linternas durante la noche y en tiempo de mala visibilidad.

En casos de emergencia, 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 tuvieran que hacer señales manuales, los empleados se abstendrán de efectuar movimientos que puedan ser interpretados como señales manuales.