

FERRONOR

EMPRESA DE TRANSPORTE FERROVIARIO S.A.

REGLAMENTO DE OPERACIONES

EN VIGENCIA 24 DE ENERO DEL 2000

GERENCIA GENERAL
FERRONOR S.A.

REGLAMENTO DE OPERACIONES

PRIMERA EDICION

Las Normas que se dictan a continuación gobiernan la Operación y Movilización de Trenes de Ferronor. Deben ser acatadas por todos los empleados de operaciones, cualquiera que sean sus funciones.

Este Reglamento Sustituye Todas las Versiones Anteriores.

**Gerencia General
FERRONOR S.A**

INDICE

TITULO	NORMA N°.	PG. N°.
<i>Introducción</i>		1
<i>Funciones Básicas</i>		2
<i>Responsabilidades Generales</i>	1 - 32	3
<i>Normas del sistema de Radio</i>	50 - 68	15
<i>Hora Oficial</i>	80 - 82	20
<i>Instrucciones Especiales</i>	90 - 92	21
<i>Señales y su Uso</i>	100 - 133	22
<i>Movimiento de Trenes y Locomotoras</i>	200 - 233	37
<i>Maniobras</i>	300 - 348	46
<i>Cambio de Vía</i>	350 - 361	49
<i>Control " Autorización Uso de Vía "</i>	400 - 412	52
<i>Boletines de Vía</i>	450 - 463	60

INTRODUCCION

*Las disposiciones del presente Reglamento de Operación afectan a todo el personal de operaciones de la **EMPRESA DE TRANSPORTE FERROVIARIO S.A. "FERRONOR S.A."** y al personal que tiene a cargo la mantención de las Vías.*

Será obligación de todo el personal que se desempeñe en el Movimiento de Trenes enterarse cuidadosamente de las instrucciones que contiene este Reglamento de Operaciones, obedecerlo y cumplirlo.

Todo trabajador involucrado en la Operación de Trenes deberá contar con un ejemplar. Este reglamento deberá estar permanentemente a la vista del personal en todas las oficinas involucradas en la Operación de Trenes.

Si existe alguna duda en la interpretación de cualquier Norma de éste Reglamento se deberá aclarar con el Jefe inmediato, teniendo presente que en ningún caso la falta de conocimiento o mala interpretación de sus disposiciones podrá disculpar o atenuar una falta.

Los Jefes respectivos tendrán la obligación de que sus subalternos estén enterados, tengan y cumplan los reglamentos e instrucciones en vigencia, informándoles en forma oportuna las modificaciones que sufra el reglamento.

FUNCIONES BASICAS

- ❑ *El **Controlador de Tráfico** por medio de los sistemas de apoyo resuelve cada solicitud para el uso de la vía, otorgándola, condicionándola o negándola según las circunstancias vigentes.*
- ❑ *El **Sistema de Radio/Telefonía** sirve como medio de comunicación para las operaciones. Su uso esta disponible según el volumen de tráfico en circulación. Este sistema está concebido de tal forma que las estaciones fijas de radio están distribuidas dentro del territorio en operación, asegurando una comunicación clara y legible con las bases móviles o vehículos y/o estaciones el 95% del tiempo.
En caso de una interrupción de las comunicaciones por radio, los trenes se deben detener al finalizar el último trayecto autorizado, permaneciendo en éste punto hasta que se rehabilite el sistema de radio/telefonía u otro medio adecuado que permita el movimiento seguro de los trenes.*
- ❑ *El **Maquinista y el Asistente de Tren** componen la Tripulación de un tren. El Asistente debe pedir directamente o por medio de otro funcionario calificado, la Autorización de Uso de Vía (A.U.V.) para su tren. El Asistente de Tren y/o el Maquinista se ocuparán de atender la vigilancia y operación de los cambios al igual que de las maniobras del tren. Las funciones de Maquinista y de Asistente de Tren son compatibles siempre y cuando el Asistente de Tren este calificado y haya aprobado el curso de Maquinista.*
- ❑ *Cuando los **Patios de Maniobras** tengan un Jefe asignado, el Controlador de Tráfico deberá avisar al Jefe de Patio sobre cualquier Autorización de uso de Vía que eventualmente afecte su Patio. Cuando un tren llega a un Límite de Patio (L.P.) el tren queda a las órdenes del Jefe de dicho Patio hasta que abandone los límites totalmente.*
- ❑ *El **Dispositivo Telemétrico de la Parte Posterior** del tren se controla desde la cabina de comando del tren. Su principal función es señalar que el tren está completo. Además, indica la presión de aire en el sistema de frenos y el movimiento del último carro donde esta instalado. Posee un destello rojo de alta luminosidad.*
- ❑ *Los **Trenes** en general circulan bajo demanda sin horario preestablecido. La circulación se efectúa según las necesidades comerciales de la empresa.*
- ❑ *Los **Cruces a Nivel Ferroviarios** que correspondan, estarán provistos de banderistas automáticos. Los que tengan barreras manuales podrán ser atendidos por personal debidamente calificado o por el Asistente de Tren.*
- ❑ *Las **Normas** internas de operación se complementan con el **Reglamento de Seguridad** y con la **Circular de Instrucciones Especiales** donde se establecen requisitos específicos por subdivisión, relacionados con la circulación de trenes en cada sector de la red. Las normas internas de operación son también complementadas por los **Boletines de Servicio** y los **Boletines de Vía**.*

I. Responsabilidades Generales

1. Seguridad Operacional y Obligaciones

La seguridad es el aspecto más importante de su profesión. La obediencia al Reglamento es esencial para la seguridad y para mantener su empleo.

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

En caso de duda o incertidumbre se debe tomar la opción más segura.

Los trabajadores deben ser cuidadosos evitando daños a sí mismos o a otros. Además de programar sus trabajos para prevenir accidentes, los trabajadores deben siempre estar alerta y atentos al efectuar sus tareas.

Los trabajadores deben informar por el primer medio de comunicación disponible cualquier accidente, daño personal, problemas en la vía, puentes o señales, cualquier condición fuera de lo común que pueda afectar la operación segura y eficiente del ferrocarril. Se debe emitir un informe por escrito sobre un incidente al término de la jornada.

2. Normas, Reglamentos e Instrucciones

Reglamento de Seguridad: Los trabajadores deben poseer una copia de estas normas, conocerlas y cumplirlas.

Reglamento de Operaciones: Los trabajadores cuyas obligaciones estén determinadas por estas normas deben siempre portar el ejemplar más reciente durante toda su jornada de servicio.

Reglamento de Uso de Frenos de Aire y Conducción de Trenes: Los trabajadores que estén directamente involucrados con la operación de trenes deben poseer un ejemplar de este reglamento, familiarizarse y cumplirlo.

Circular de Instrucciones Especiales (C.I.E.): Los trabajadores cuyos deberes estén regidos por la C.I.E. deben siempre portar el ejemplar más reciente durante su jornada de servicio.

Manual del Controlador de Tráfico: Los Controladores de Tráfico deben poseer una copia, familiarizarse con las instrucciones incluidas en este documento y cumplirlas.

Cursos: Los trabajadores deben conocer y obedecer todas las normas e instrucciones. Deben asistir a cursos de capacitación y aprobar los exámenes.

Aclaraciones: Los trabajadores deben consultar con su supervisor inmediato cuando necesiten alguna aclaración con respecto a cualquier norma o instrucción.

Normas Emitidas, Canceladas o Modificadas: Las normas del **Reglamento de Operaciones** pueden ser emitidas, canceladas o modificadas mediante **Boletines de Servicio**, **Boletín de Vía Formulario A** o por medio de la **Circular de Instrucciones Especiales**.

Boletines de Servicio: son emitidos o cancelados por persona designada para tal función. Sólo informaciones pertinentes a normas y prácticas operacionales serán incluidas en este documento.

Antes de iniciar su jornada de trabajo la tripulación de un tren o cualquier otro trabajador cuyas tareas se vean afectadas, deberá revisar los Boletines de Servicio para su sector de trabajo.

Boletines de Vía: son emitidos por el Controlador de Trafico. (Ver Norma 21)

Circulares, Instrucciones y Avisos: Son emitidos y cancelados por el Jefe de Área. Antes de iniciar una jornada de trabajo, la tripulación o cualquier otro trabajador cuyas tareas se vean afectadas deberá revisar las Circulares, Instrucciones y Avisos para su sector de trabajo.

3. Drogas y Alcohol

Para la obtención de un alto padrón de seguridad y de calidad de vida, las siguientes restricciones al uso de bebidas alcohólicas y otras sustancias están en estricto vigor.

El uso o posesión de bebidas alcohólicas durante un turno de trabajo o en recinto de la empresa esta prohibido. Los trabajadores no deben tener alcohol en su aliento o en sus fluidos corporales cuando se presenten a trabajar, mientras estén en servicio o en los recintos de la empresa.

El uso o posesión de tóxicos, medicamentos, narcóticos, sustancias controladas o medicamentos que podrían afectar el desarrollo seguro de sus tareas, esta prohibido mientras estén en servicio en recintos de la empresa, excepto cuando los medicamentos sean recetados por un medico autorizado. Los trabajadores no deben tener en sus fluidos corporales sustancias químicas prohibidas cuando se presenten a trabajar, mientras estén trabajando o en recintos de la empresa.

4. Conducta

Los funcionarios no deben ser:

- a) Descuidados con la seguridad propia y de otros;
- b) Negligentes;
- c) Insubordinados;
- d) Dishonestos;
- e) Inmorales;
- f) Pendencieros;
- g) Descorteses.

5. Apariencia y Comportamiento

Al presentarse al trabajo, todos los trabajadores deben estar limpios y ordenados usando el uniforme que les fue otorgado. Durante su jornada de trabajo deberán actuar con cortesía y en forma disciplinada de tal manera que la Empresa no sufra críticas por las acciones o actitudes de sus funcionarios.

6. Observación de Horas de Servicio

- a) Las tripulaciones de trenes no deben exceder las horas de jornada establecidas por la empresa. Los miembros de la tripulación deben usar sus horas de reposo de tal manera que cuando nuevamente se necesiten sus servicios sean capaces de cumplir con sus obligaciones en forma segura y eficaz.*
- b) Las tripulaciones de trenes antes de terminar su jornada de trabajo y previa autorización del Controlador de Tráfico, deben asegurar el tren con suficientes frenos de mano y/o calzas en carros y locomotoras.*
- c) Cuando la comunicación lo permita las tripulaciones notificarán con dos horas de anticipación al Controlador de Tráfico u otra autoridad de la empresa, la hora en que cumplirán la jornada máxima establecida.*

7. Juegos, lecturas, aparatos electrónicos.

Los trabajadores en servicio no deben:

- Jugar.*
- Leer revistas, periódicos u otras literaturas no relacionadas con sus deberes.*
- Usar aparatos electrónicos no provistos por la empresa.*

8. Dormir Durante la Jornada

Los trabajadores no deben dormir mientras se encuentren en servicio. Se considerará que aquellos trabajadores que se encuentren en una posición reclinada, con los ojos cerrados están en directa violación de ésta norma.

9. Armas

Mientras estén en servicio o en los recintos del ferrocarril, los trabajadores no deberán portar armas de fuego o cualquier arma mortal, incluyendo cuchillos con hoja de más de 5 cm. de largo, con la excepción de quienes estén debidamente autorizados por la empresa para el cumplimiento de sus funciones.

Norma 6 letra b) Modificada por CIE 2 Octubre 2000

10. Cumplimiento de los Reglamentos

Los trabajadores deben cooperar y ayudar a cumplir las Normas e Instrucciones. Deben informar sobre cualquier condición o práctica que pueda arriesgar la seguridad de los trenes, pasajeros o funcionarios, como también avisar cualquier mala conducta o negligencia que pueda afectar los intereses del ferrocarril.

11. Obediencia y Cumplimiento de instrucciones.

Los trabajadores deben obedecer y cumplir con las instrucciones de los supervisores de las jurisdicciones correspondientes. Cumplirán con las instrucciones emitidas por los Gerentes de diferentes departamentos, cuando estas instrucciones afecten sus tareas.

12. Jurisdicción del personal.

Los trabajadores están bajo la jurisdicción de los supervisores del ferrocarril en el cual operan. Cuando estén operando en otro ferrocarril serán regidos por:

- a) **Reglamento de Seguridad y Reglamento de Uso de Frenos de Aire y Conducción de trenes**, de la empresa a que pertenecen.*
- b) **Reglamento de Operaciones e Instrucciones Especiales** del ferrocarril donde están operando.*

13. Presentación y Ausencia.

Los trabajadores se deben presentar a trabajar con puntualidad a la hora y en el lugar designado, con el equipo necesario para efectuar sus tareas. Deben pasar su tiempo de servicio trabajando exclusivamente para el ferrocarril. Los trabajadores no deben dejar su puesto, intercambiar obligaciones ni dejar que otros los reemplacen sin la debida autorización.

14. Sujeto a Llamada.

Los trabajadores que están sujeto a llamadas deben avisar donde pueden ser localizados y no deben ausentarse de éste lugar sin antes notificar al personal a cargo de llamarles.

15. Empleo no Autorizado.

Los trabajadores no deben involucrarse en otros negocios o asuntos que puedan crear un conflicto de intereses con su trabajo en el ferrocarril o que pueda interferir con la disponibilidad o la ejecución adecuada de sus funciones.

16. Alerta a Movimiento de Trenes.

Los trabajadores deben esperar el movimiento de trenes, locomotoras, carros u otros materiales rodantes en cualquier momento, en cualquier vía y en cualquier dirección.

No se debe permanecer en la vía enfrente de una locomotora en aproximación, carro o cualquier otro equipo rodante.

Los trabajadores deben conocer la ubicación de estructuras u obstrucciones que limiten el espacio libre.

17. Ocupando el Techo.

Cuando sea necesario en cumplimiento de sus obligaciones, los trabajadores pueden ocupar el techo de una locomotora o carro solamente con la debida autorización y cuando el equipo esté totalmente detenido. Si es posible, el equipo debe estar protegido con bandera azul en los dos extremos. (Ver Norma N°131)

18. Responsabilidades de la Tripulación.

El Asistente de Tren y el Maquinista son responsables por la seguridad, protección de su tren y el cumplimiento de las Normas establecidas. Si alguna situación no está prevista en las normas, deben tomar todas las medidas de seguridad necesarias para proteger la operación de su tren.

El Asistente de Tren y el Maquinista deben asegurarse que otros trabajadores que viajen en su tren estén familiarizados con sus obligaciones, deben verificar experiencia y conocimiento de las normas e instruirlos cuando sea necesario en la forma más adecuada de realizar sus tareas con seguridad y eficacia.

Las funciones de Maquinista y de Asistente de Tren son compatibles siempre y cuando el Asistente de Tren este calificado y haya aprobado el curso de Maquinista.

A. Responsabilidades del Asistente de Tren.

El Asistente supervisa la administración y operación del tren. Todos los trabajadores a bordo de un tren deben respetar las instrucciones del Asistente a menos que éstas arriesguen la seguridad del tren o interfieran con las normas establecidas.

Si existen dudas relacionadas con un procedimiento, maniobra o la seguridad de la operación el Asistente debe consultar con el Maquinista, quien será igualmente responsable por la seguridad y operación adecuada del tren:

- 1. cualquier restricción que exista sobre el equipo rodante a su cargo. El Asistente debe avisar al Maquinista y al Controlador de Tráfico*

2. *Cuando el Asistente esté ausente, otros miembros de la tripulación deben obedecer las instrucciones del Maquinista, con relación a las normas, seguridad y protección del tren.*
3. *El Asistente de Tren es responsable por la entrega segura de la carga con toda su documentación. Debe también mantener y actualizar todos los documentos pertinentes.*

B. Responsabilidades del Maquinista.

El Maquinista es responsable por la conducción de su tren al igual que la operación eficiente y segura del equipo de tracción. Los miembros de la tripulación deben obedecer las instrucciones del Maquinista con respecto a la(s) locomotora(s). Un Maquinista Aprendiz u otro trabajador calificado puede operar la(s) locomotora(s) sujeto a la supervisión del Maquinista. Cualquier trabajador que opere una locomotora debe estar en posesión de la licencia requerida.

El Maquinista debe consultar con el Asistente de Tren si existe algún requisito específico que afecte el manejo de los carros o de las locomotoras.

C. Responsabilidades de Otros Miembros de la Tripulación.

Para obtener una operación con un alto estándar de seguridad y proteger el cumplimiento de las normas, otros miembros de la tripulación deben asumir tanta responsabilidad como sea necesaria con el fin de prevenir accidentes.

Cuando el Asistente de Tren o el Maquinista por alguna razón estén incapacitados o no puedan detener el tren o se presente una situación de emergencia, otros miembros de la tripulación deberán tomar acción para detener el tren.

19. Responsabilidades de los Jefes de Patio

El Jefe de Patio es responsable por la supervisión directa de todos los trabajadores en su Patio. El Jefe de Patio debe asegurarse que estos trabajen con seguridad, eficacia y de acuerdo a las normas e instrucciones del ferrocarril. Deben también controlar el puntual y regular movimiento de los carros, especialmente el movimiento de trenes con énfasis en la pronta entrada o salida de su Patio.

En Sectores donde hay un Jefe de Patio la tripulación del tren o el personal que se encuentra maniobrando debe obedecer sus instrucciones.

Cuando en los Patios no haya un Jefe a cargo la tripulación del tren ejecutará sus maniobras según la Norma N° 209.

20. Responsabilidades del Controlador de Tráfico.

*El Controlador de Tráfico coordina y autoriza los movimientos de trenes y supervisa los trabajadores relacionados a este movimiento. El Controlador de Tráfico se rige por las Normas en el **Manual del Controlador de Tráfico**.*

21. Definiciones

Para una mejor aplicación de estas normas, las siguientes definiciones serán utilizadas:

Asistente de Tren: *trabajador responsable por el tren, su carga y documentación. Ejerce sus tareas en conjunto con el Maquinista.*

Autorización Uso de Vía: *un método que autoriza el movimiento de trenes o protege hombres o equipamientos en la vía principal dentro de límites específicos en un territorio designado en la Circular de Instrucciones Especiales.*

Banderista: *cualquier trabajador designado para proteger hombres o equipamientos, con banderas y/u otros elementos.*

Boletín de Servicio: *publicación periódica que contiene información y decisiones con respecto a la operación del ferrocarril, modificando, agregando o suprimiendo instrucciones previamente otorgadas.*

Boletín de Vía: *boletín emitido por el Controlador de Tráfico. Contiene informaciones, restricciones o alteraciones sobre las condiciones de vía u otras situaciones que pueden afectar la operación segura de los trenes y los detalles de su circulación en un sector específico, modificando o agregando informaciones en la Circular de Instrucciones Especiales.*

Cambio Atropellable: *dispositivo equipado con un mecanismo de resorte que retorna las agujas a su posición original luego de haber sido accionadas de talón.*

Cambio con Accionamiento Eléctrico: *cambio accionado eléctricamente por control remoto. Permite también accionar el cambio manualmente en caso de necesidad.*

Cambio con Candado: *cambio de vía que por razones operacionales y/o de seguridad es maniobrado sólo por los trabajadores que tienen llave.*

Cambio Clavado: *cambio de vía que por razones operacionales y/o de seguridad fue clavado para mantenerlo en una sola posición.*

Cambio Manual: *dispositivo operado manualmente para efectuar un cambio de vía.*

Centro de Control de Tráfico: *oficina responsable por coordinar el programa de trenes y la circulación de los mismos.*

Controlador de Tráfico: *trabajador encargado de coordinar y autorizar el movimiento de trenes con sistemas de apoyo de archivos manuales, sistema de comunicaciones u otros utilizando el Sistema de Autorización Uso de Vía y Boletines.*

Cruce a Nivel: *cruce de una o más vías con una carretera principal o secundaria.*

Descarrilador : *dispositivo utilizado en algunos lugares para proteger la vía principal y/u hombres o equipo en la vía, impidiendo un cambio accidental o no autorizado. El descarrilador puede operarse manual o eléctricamente.*

Desvío: Una vía adyacente a la vía principal, destinada al cruzamiento o sobrepaso de trenes. Los desvíos y su capacidad útil están especificados en la Circular de Instrucciones Especiales.

Desvío Ciego: Desvío que contiene solo un cambio de vía y en el extremo opuesto tiene un tope final delimitando su capacidad útil. La entrada y salida de trenes se ejecuta desde sólo una extremidad.

Estación: Localidad en la malla del ferrocarril identificada en la Circular de Instrucciones Especiales.

Gálibos Protectores: Son medidas de tolerancia ubicadas en el sector de convergencia de dos vías o sectores que limiten el espacio libre.

Limite de Patio (LP): Tramo en la vía principal señalado por placas de Limites de Patio. Los kilómetros delimitadores están establecidos en la Circular de Instrucciones Especiales.

Locomotora: vehículo propulsado por cualquier forma de energía o una combinación de tales unidades, operando bajo un solo control usada en servicio de tren o Patio.

Locomotora Auxiliar: Locomotora que ayuda al tren.

Locomotora Comandante: Locomotora puntera cuyo número identifica al tren.

Locomotora Volanda: Locomotora que viaja sola sin equipo.

Maquinista: trabajador capacitado responsable de la operación de locomotoras y la conducción segura y eficiente de los trenes.

Operadores : trabajador responsable por la operación y conducción de maquinas especiales y equipos ferroviarios.

Patio de Maniobras: un sistema de vías para la formación de trenes, almacenamiento de carros y otros fines.

Piloto : trabajador capacitado para acompañar a un Maquinista o un Asistente de Tren que no está familiarizado con las normas o aquella porción del ferrocarril en la cual se está operando.

Radio: Cualquier receptor o transmisor que permite la comunicación entre el Controlador de Tráfico y el personal en terreno.


Señales con Banderas: señal que hace un funcionario autorizado para condicionar la marcha de los trenes.

Solapamiento: situación en que una sección de la vía, dentro de los mismos limites, puede ser ocupada por más de un tren bajo instrucciones específicas.

Subdivisión : sector de la red que está definido en la Circular de Instrucciones Especiales.

Travesías: El cruce o intersección de dos Vías Principales.

Tren: una o más locomotoras acopladas con o sin carros y vehículos de vía desplegando un marcador en la parte posterior autorizados para operar en la vía principal.

Triángulo de Inversión: Vía en forma de  utilizada para la inversión de Locomotoras, Carros o vehículos ferroviarios.

Velocidad Restringida: es un movimiento que debe efectuarse a una velocidad que permita detener el tren dentro de la mitad del campo visual y antes de:

- UN TREN
- LOCOMOTORA(S)
- CARRO(S) DE FERROCARRIL
- HOMBRE(S) TRABAJANDO O EQUIPO OBSTRUYENDO LA VÍA
- SEÑAL DE DETENCIÓN
- CAMBIO DE VÍA O DESCARRILADOR MAL DISPUESTO
- OBSTRUCCIONES

La tripulación del tren debe estar alerta por un riel quebrado pero en ningún caso se debe exceder la velocidad de 30 K.P.H.

Vía Principal: vía de circulación entre estaciones o a través de Patios de Maniobras que debe transitarse u ocuparse solamente con autorización.

22. Alteraciones de Dispositivos de Seguridad o Equipamientos

Se prohíbe alterar o anular cualquier dispositivo de seguridad, equipos de locomotoras u otros dispositivos, carros u otros bienes del ferrocarril. No se debe cambiar el diseño o en cualquier forma restringir las funciones normales de los equipamientos.

23. Protección de los Bienes del Ferrocarril

Los bienes del ferrocarril se deben mantener limpios, ordenados y en condiciones de seguridad. Se debe proteger las instalaciones y equipamientos del ferrocarril.

24. Equipamiento Defectuoso

Los trabajadores deben revisar su equipo y sus herramientas. Si descubren algún desperfecto o daño en su equipamiento no se debe utilizar hasta que sea adecuadamente habilitados. Cualquier defecto deberá informarse directamente al Supervisor de área.

25. Evitando Demoras

La tripulación debe operar los trenes en la vía con seguridad y eficiencia respetando las normas de la empresa. Todos los trabajadores deberán evitar demoras.

26. Viajando en la Locomotora

En los trenes de carga, el Asistente de Tren y el Maquinista viajarán en la cabina de control de la locomotora. Otros trabajadores debidamente autorizados podrán también hacerlo no debiendo superar la cantidad de 6 personas, incluyendo la tripulación del tren. Sólo personas debidamente autorizadas podrán viajar en las locomotoras.

27. Obligación de Informar

Los trabajadores no deben retener u ocultar información con respecto a irregularidades, accidentes, lesiones personales o incumplimiento del reglamento a personas autorizadas para recibir la información.

28. Incendios

Los trabajadores deberán tomar la mayor precaución posible para evitar daños y perjuicios debido a incendios. Se deberá informar de inmediato al Controlador de Tráfico la presencia de incendios en terrenos del ferrocarril o en sus cercanías, excepto cuando estén siendo controlados. Si existe algún peligro de que el fuego se extienda a puentes u otras estructuras, se deberá detener los trenes y los miembros de la tripulación deberán ayudar a controlarlo.

29. Cargas de Dimensiones Excesivas

Las cargas de dimensiones excesivas deben ser situadas en el extremo delantero del tren o próximas a la(s) locomotora(s).

Se impartirán las instrucciones correspondientes cuando se deba transportar cargas de dimensiones excesivas en trenes que deban pasar por sectores con gálibo reducido.

Si no se han emitido instrucciones relacionadas con el manejo de la carga, el Asistente de Tren notificará de inmediato al Controlador de Tráfico.

Las tripulaciones a cargo de transportar equipamiento de dimensiones excesivas se asegurarán que dicha carga pase libre de objetos que estén cerca de la vía, incluyendo equipamiento en vías adyacentes.

Si un tren transporta carga con dimensiones excesivas y no pasa libre, la tripulación deberá proteger la circulación de trenes en vías adyacentes.

30. Inspección de Carros de Carga

Cuando no haya personal de servicio cuyo propósito principal sea inspeccionar carros, el tren puede ser movido después que reciba una inspección por parte de la tripulación de la siguiente forma:

Se deberán controlar los siguientes aspectos de los carros:

- *Inclinación hacia un costado;*
- *Hundimiento o pandeo;*
- *Posicionamiento incorrecto sobre el bogue;*
- *Objetos que cuelguen o arrastren del carro o que sobresalgan de los costados;*
- *Puertas mal cerradas;*
- *Dispositivos de seguridad dañados o faltantes;*
- *Filtraciones de carga en un carro que lleve rótulo de "carga peligrosa";*
- *Acoplamiento adecuado;*
- *Rueda o caja de engrase caldeada; rueda quebrada o con rajaduras;*
- *Funcionamiento del sistema de frenos y cualquier otro peligro que parezca aumentar la susceptibilidad del carro de causar un accidente.*

Todo carro de carga defectuoso que cause inseguridad en el desplazamiento del tren deberá ser reparado o retirado de la composición del tren.

Los carros que requieran reparación y estén identificados con un rótulo que indique que puede ser transportado en forma segura deberán transportarse al punto de reparación más próximo.

31. Aviso de Fallas en la Locomotora

El Maquinista deberá informar cualquier falla en las locomotoras en el formulario previsto para tal efecto y notificar al Maquinista de relevo. Deberá también informar al Controlador de Tráfico.

32. Exactitud del Velocímetro de la Locomotora

El Maquinista deberá verificar la exactitud del velocímetro de la locomotora al iniciar su viaje. Si el instrumento varía en más de 5 k.p.h. entre las velocidades de 15 a 45 k.p.h. o en velocidades mayores a 45 k.p.h. varía en más de 8 k.p.h., el Maquinista deberá dar aviso al Controlador de Tráfico.

<i>Velocidad</i>	<i>Máxima Variación Permitida</i>
<i>15 k.p.h. – 45 k.p.h.</i>	<i>5 k.p.h.</i>
<i>Más de 45 k.p.h.</i>	<i>8 k.p.h.</i>

(Normas 33 a 49 reservadas)

II. NORMAS DEL SISTEMA DE RADIO

50. Transmisión

Todos los trabajadores del ferrocarril que en cumplimiento de sus funciones requieran del uso de un aparato de radio deberán seguir el siguiente procedimiento:

*Antes de transmitir **se debe escuchar** lo suficiente para asegurarse que el canal de radio este desocupado.*

*Se deben **identificar adecuadamente**.*

*No se debe continuar la transmisión hasta **recibir comprendido**.*

51. Identificación Requerida

Los trabajadores que transmitan o acusen recepción de una comunicación radial deberán comenzar con la debida identificación incluyendo en la misma los siguientes datos en este orden:

1. Transmisión desde una base radial:

- *Nombre (Identificación)*
- *Nombre del Ferrocarril*

2. Transmisión o recepción desde unidades móviles:

- *Iniciales o nombre del Ferrocarril*
- *Número de la locomotora o palabras que identifiquen la unidad móvil.*

Si las comunicaciones continúan sin interrupción se debe repetir la identificación cada 15 minutos.

Breve Identificación.

Después de una identificación inicial positiva, durante maniobras se puede usar identificación abreviada.

52. Repetición

El trabajador que reciba una transmisión deberá repetirla a la persona que la transmitió, salvo cuando la comunicación concierne a:

- *Operaciones de maniobras, o*
- *Información en general y no contenga instrucciones o avisos que puedan afectar la operación segura del ferrocarril.*

53. Cambio

*Para indicar que la transmisión esta completa y que se aguarda una respuesta el trabajador deberá decir "**Cambio**".*

*Para indicar que el intercambio de transmisiones está terminado y no se espera una respuesta, el transmisor deberá identificarse y enseguida decir "**Fuera**".*

54. Comunicación Incompleta o no Entendida

Un trabajador que no entienda o reciba una comunicación incompleta deberá ignorar esta transmisión y no considerarla.

Excepción:

Un trabajador que recibe información que pueda afectar la seguridad de los trabajadores o el público en general o que pueda causar daño a los bienes de la empresa deberá tomar la opción más segura. Cuando sea necesario se deberá detener todo movimiento hasta que la transmisión sea entendida.

55. Escucha Permanente

Cuando haya personal en servicio en estaciones móviles o remotas, y/o en unidades móviles, las radios deberán estar sintonizadas en el canal que corresponda. El volumen deberá permitir la escucha permanente y clara. El personal deberá acusar recepción de todas las transmisiones dirigidas a su estación o unidad.

56. Confirmación de Recepción

El trabajador que reciba una transmisión deberá acusar recepción de inmediato, salvo cuando el hacerlo interfiera con la seguridad de la operación.

57. Uso Indebido

Las comunicaciones por radio sólo deben ser usadas para obedecer las disposiciones contenidas en las normas.

58. Llamada de Emergencia

Toda llamada de emergencia estará precedida por la palabra "Emergencia" repetidas tres veces.

Sólo se utilizarán éstas palabras para comunicar los primeros informes con respecto a:

- *Accidentes personales;*
- *Incendios;*

- *Obstrucciones en la vía;*
- *Descarrilamientos;*
- *Choques;*
- *Tempestades;*
- *Daños a la propiedad de la empresa;*
- *Otras situaciones que puedan causar serios atrasos al flujo de tráfico.*

Las informaciones sobre cualquier incidente considerado de emergencia, deben ser lo más detalladas posible. Todos los trabajadores le otorgarán prioridad absoluta a las transmisiones provenientes de una estación o un tren en peligro. Con la excepción de transmisiones de auxilio o en respuesta a la llamada de emergencia, los trabajadores no deberán efectuar ninguna transmisión hasta que se tenga certeza que ésta no causará interferencia.

59. Transmisiones Prohibidas

Los trabajadores no deberán transmitir comunicaciones falsas de emergencia, innecesarias o sin identificarse. Los trabajadores no deberán ocupar lenguaje indebido, términos indecentes o decir bromas por la radio.

Ningún trabajador divulgará la existencia, contenido o significado de cualquier comunicación (con la excepción de llamadas de emergencia) salvo a la persona a quien va destinada la comunicación o a otro trabajador del ferrocarril cuyas tareas se vean afectadas por tales comunicaciones.

60. Información sobre Señales Fijas

No se debe utilizar la radio para dar información a un tren o tripulación sobre el nombre, posición, aspecto o instrucción contenida en una señal fija, salvo cuando la información esté siendo intercambiada entre miembros de la misma tripulación o sea necesaria para evitar un accidente.

61. Substituyendo Señales de Mano

Cuando se usa la radio para substituir señales de mano, se debe indicar tanto la dirección como la distancia a recorrer. El Maquinista debe detener la marcha a la mitad de la distancia indicada a menos que reciba nuevas instrucciones.

62. Transmisión de A.U.V. y Boletines de Vía

Cuando se transmite una Autorización Uso de Vía o un Boletín de Vía por medio de la radio, se debe respetar las normas operacionales correspondientes y seguir el siguiente procedimiento:

El Controlador de Tráfico debe indicar a la tripulación su intención de enviar una Autorización Uso de Vía (A.U.V) o un Boletín.

El trabajador que copia la A.U.V o Boletín debe avisar cuando esté preparado para copiar la instrucción. El trabajador que está a cargo de los controles de la locomotora o vehículo en movimiento no debe copiar éstos documentos. Además, no se debe transmitir un Boletín o A.U.V. si a juicio del Maquinista, Asistente de Tren o Controlador de Tráfico pueda comprometerse la segura operación del tren.

Se debe copiar la A.U.V. o Boletín de Vía en los formularios designados por la empresa.

63. Alfabeto Fonético

En caso de necesidad, el alfabeto fonético (Alpha, Bravo, Charlie, etc.) podrá utilizarse para identificar claramente las letras utilizadas en iniciales o palabras.

64. Frecuencias Designadas

La empresa debe autorizar el uso de cualquier radio transmisor utilizado para su servicio. Los radio transmisores deberán ocupar las frecuencias asignadas a la empresa. Se prohíbe el uso de otra radio o frecuencias no autorizadas.

65. Pruebas de Radio

Las radios deberán ser probadas en el punto de origen del tren.

El Asistente de Tren y el Maquinista deberán probar las radios un mínimo de una vez durante cada jornada de servicio para verificar su funcionamiento.

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.

66. Fallas de Radio

No se debe usar una radio que esté dañada o fallando. Si así lo fuera se deberá avisar a la brevedad al Controlador de Tráfico.

67. Operaciones Cerca de Detonaciones

No se debe operar los equipos de radio en sectores donde haya detonaciones a menos de 100 metros de distancia.

68. Modificaciones Internas

Se prohíbe a los trabajadores, salvo aquellos autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o aquellos que tengan un certificado de técnico vigente, realizar modificaciones internas a cualquier radio de la empresa.

Los técnicos deben portar la documentación aquí requerida mientras se encuentren efectuando servicios, revisiones etc. en las radios de la empresa.

(Normas 69 a 79 reservadas)

III. HORA OFICIAL

80. Reloj Oficial

- *Los relojes oficiales quedarán designados por un cartel con la leyenda “Reloj Oficial”.*
- *Los relojes oficiales deben indicar en forma correcta la hora oficial determinada por la Autoridad Nacional competente utilizada para la operación.*
- *Los relojes oficiales se deben mantener a la hora correcta.*

81. Requisitos de los Relojes

En lugares donde no hay un reloj oficial, los trabajadores deben usar un reloj propio de bolsillo o pulsera. Este tendrá las siguientes características:

- *Deberá estar funcionando de manera confiable y precisa.*
- *Deberá marcar la hora, minuto y segundos en la misma esfera.*
- *Deberá indicar la hora en números Árabes (1, 2, 3, ...)*

82. Comparación

Todos los días antes de comenzar su jornada los trabajadores deben cumplir con uno de los siguientes procedimientos:

- *Comparar la hora indicada en su reloj con la hora oficial.*
- *Comparar la hora indicada en su reloj con la hora oficial según el reloj de otro trabajador.*
- *Consultar la hora oficial con el Controlador de Tráfico, **O***
- *Comparar la hora indicada en su reloj con la hora oficial según el servicio nacional indicado en la Circular de Instrucciones Especiales.*

Los trabajadores deben asegurarse que sus relojes no varíen en más de treinta segundos de la hora oficial.

(Normas 83 a 89 reservadas)

IV. INSTRUCCIONES ESPECIALES

90. Instrucciones Especiales

*La Circular de Instrucciones Especiales es un documento con instrucciones de carácter ampliatorio de las normas **del Reglamento de Operaciones**. Pueden también cancelar, modificar o reemplazar otras instrucciones, normas o reglamentos.*

Las Instrucciones Especiales se publican por medio de Boletín de Vía o de Servicio y/o por medio de una nueva Circular de Instrucciones Especiales. Una nueva Circular de Instrucciones Especiales reemplaza la anterior.

91. Aviso de nueva Circular de Instrucciones Especiales

El aviso de una nueva Circular de Instrucciones Especiales debe emitirse 24 horas antes del comienzo de su vigencia, mediante un Boletín de Servicio. También se debe emitir un Boletín de Vía 24 horas antes del inicio de vigencia de una Circular de Instrucciones Especiales y debe continuarse su publicación por los próximos seis días.

92. Caracteres de la Circular de Instrucciones Especiales

Letras o símbolos que aparecen en la columna de la estación indican condiciones o requisitos prescritos por las instrucciones especiales aplicables a lugares específicos.

Se debe indicar en la columna de estación de la Circular de Instrucciones Especiales la información pertinente al tipo de operación.

(Normas 93 a 99 reservadas)

V. SEÑALES Y SU USO.

100. Equipo de Señalización

Los trabajadores responsables por el uso de equipos de señalización deben tenerlos disponibles para su uso inmediato y en buen estado.

101. Atención a las Señales

Todos los trabajadores deben estar alerta a la presencia de señales. Deben cumplir con las indicaciones de estas. No se debe proceder ante una señal que no sea comprendida o que pueda ser destinada a otros trenes o locomotoras.

102. Señales Usadas por los Trabajadores

Para dar señales claras durante el día y la noche los trabajadores deben:

Durante el día:

- 1. Usar bandera de color rojo o luces.*
- 2. Usar señales de día desde el amanecer hasta el ocaso.*
- 3. Banderista: debe tener 2 banderas rojas, un mínimo de ocho (8) torpedos y seis (6) antorchas de color rojo.*

Durante la noche:

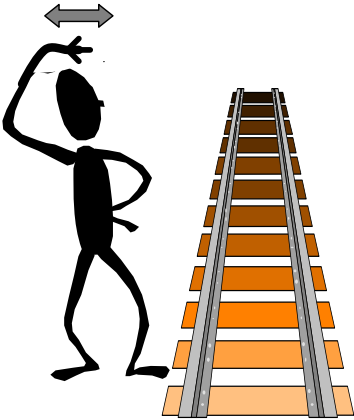
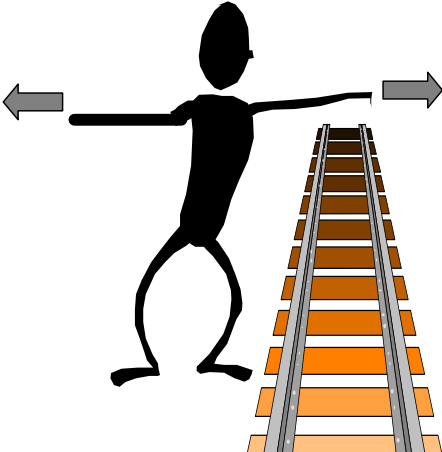
- 1. Usar banderas reflectantes o luces de color blanco.*
- 2. Usar señales de noche desde el ocaso hasta el amanecer o cuando las señales de día no se puedan ver claramente.*
- 3. Banderista: debe tener una luz color blanca, un mínimo de ocho (8) torpedos y seis (6) antorchas de color rojo.*

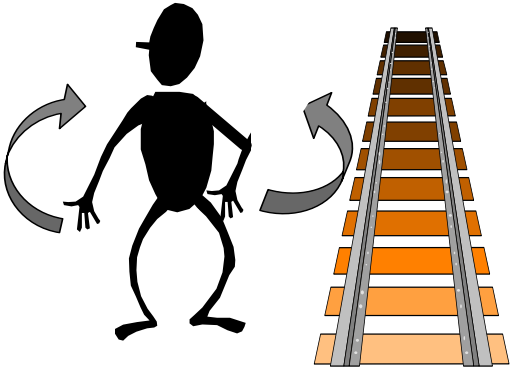
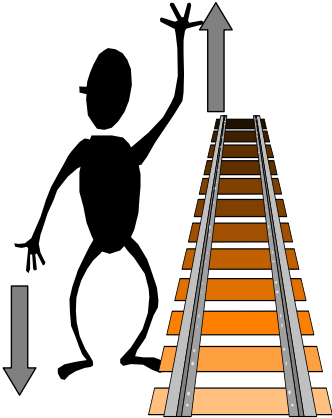
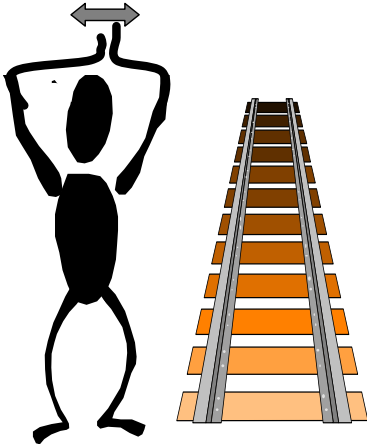
Las banderas pueden ser de tela, metal u otro material apropiado.

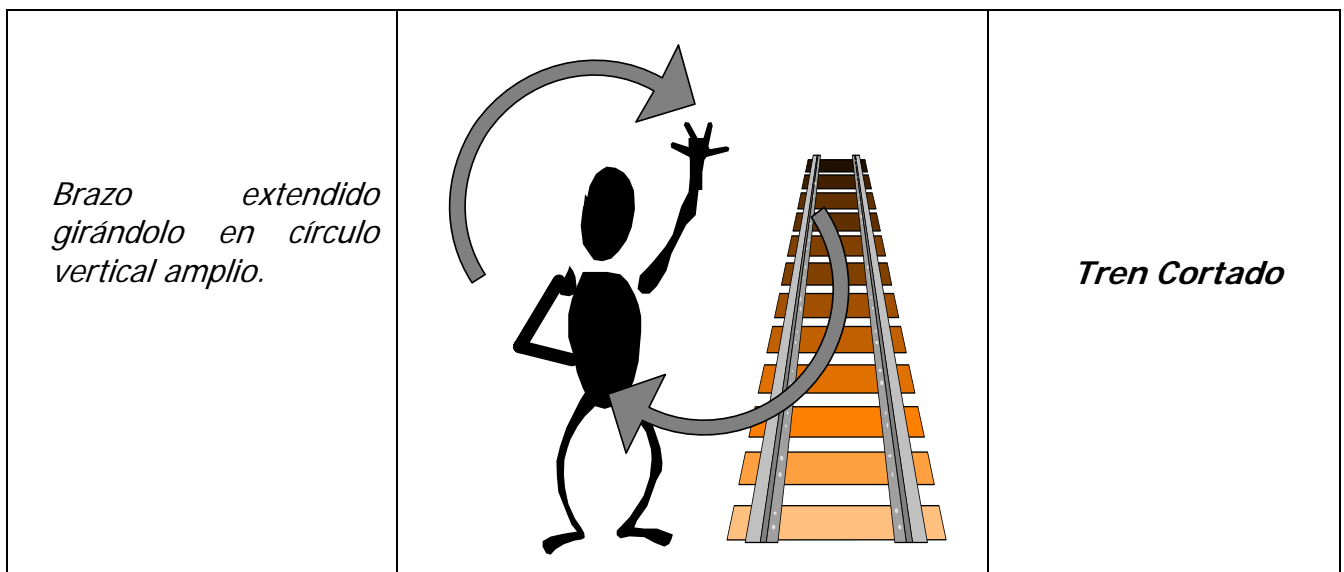
103. Señales de mano

Debe considerarse el sentido de avance como la dirección que lleva la locomotora cuando el Maquinista controla desde el lado derecho de esta.

El siguiente diagrama ilustra las señales de mano para detener, proceder o retroceder:

<i>Descripción de la Señal</i>	<i>Movimiento</i>	<i>Indica</i>
<i>Moviendo la mano sobre la cabeza.</i>		<i>Partida</i>
<i>Extendiendo los brazos en forma horizontal.</i>		<i>Detención</i>

<p><i>Ambos brazos balanceándose al costado del cuerpo, de adelante hacia atrás y viceversa.</i></p>		<p><i>Avance con precaución</i></p>
<p><i>Brazos extendidos hacia los lados del cuerpo, balanceándose de arriba abajo alternadamente</i></p>		<p><i>Retroceder</i></p>
<p><i>Brazos extendidos hacia arriba sobre la cabeza, juntando y separando las palmas.</i></p>		<p><i>Enganche</i></p>



Los trabajadores pueden usar otras señales solo si todos los miembros de la tripulación las comprenden. Cuando los trabajadores no estén trabajando con señales de mano, no deben hacerse movimientos que podrían interpretarse como una señal de mano.

104. Usando Señales

Los trabajadores que usan señales deben:

- a) Asegurarse que las señales sean plenamente visibles.*
- b) Usar señales claramente para asegurar su comprensión.*
- c) Siempre que sea posible dar las señales al lado del Maquinista.*

105. Cuando Desaparece una Señal

Si la persona que está efectuando señales desaparece del campo visual, se debe detener todo movimiento salvo que el trabajador en el carro puntero controle los frenos de aire.

106. Señal de Detención

Se debe interpretar como una señal de detención cualquier objeto o luz agitada en forma violenta por cualquier persona que se encuentre en o cerca de una vía férrea.

107. Recepción de una Señal de Detención

Se debe acusar recibo de cualquier señal de detención que restrinja el movimiento del tren salvo cuando es una señal fija. Cuando se reciben señales de detención a través de banderas, el Maquinista después de detenerse deberá obtener un entendimiento de lo que sucede antes de proceder.

108. Uso de la Radio

Cuando el uso de señales de mano resulte difícil o inseguro, los trabajadores pueden usar una radio para dar instrucciones. Los trabajadores deben asegurarse que la tripulación:

- a) Comprenda claramente las instrucciones emitidas por radio.*
- b) Durante dicho lapso no se impartirán señales de mano, salvo las señales de detención cuando fuera necesario para detener la marcha del tren.*

109. Respuesta

Cuando se usa comunicación radial para efectuar maniobras la tripulación debe responder específicamente a las instrucciones que fueron indicadas. Además:

- a) Se debe indicar la distancia y dirección a transitar. Cuando el movimiento sea de retroceso o cuando se empujen carros, se debe acusar recepción.*
- b) La tripulación se debe detener antes de la mitad de la distancia indicada a menos que reciban nuevas instrucciones.*

110. Uso de Bandera para indicar Condiciones Temporarias

Restricciones Temporarias

Los boletines de vía o autorizaciones de uso de vía pueden restringir o detener el movimiento de un tren debido a condiciones de la vía, estructuras u hombres o equipamientos obstruyendo la vía. Se debe usar banderas amarillas para indicar restricciones temporarias de velocidad.

111. *Despliegue de la Bandera Amarilla*

A) Restricción Especificada por Escrito

Las banderas amarillas advierten al tren sobre la existencia de restricciones de velocidad debido a condiciones de la vía. Los trabajadores deberán desplegar una bandera amarilla a un (1) kilómetro del área de restricción.



Cuando el área de restricción esta cerca de un terminal, empalme u otra área, los trabajadores desplegaran la bandera amarilla a menos de 1 kilómetro antes del área de restricción. Esta información también se incluirá en el Boletín de Vía .

La velocidad indicada en el Boletín de Vía no se debe exceder hasta que la parte posterior del tren haya pasado una bandera verde indicando el fin del área de restricción.

B) Restricción no Especificada por Escrito

Cuando una bandera amarilla esté desplegada y la restricción no esté especificada por escrito en un Boletín de Vía o Autorización Uso de Vía, una vez que el tren haya avanzado un(1) kilómetro después de la bandera amarilla, la tripulación deberá:

1. *Continuar avanzando con el tren **sin exceder 10 k.p.h.***
2. *Reanudar velocidad solamente cuando la parte posterior del tren haya:*
 - a) *Pasado una bandera verde, o*
 - b) *Recorrido 3 Km desde la ubicación de la bandera amarilla. Se debe notificar al Controlador de Tráfico de esta situación.*

112. *Despliegue de Bandera Rojo - Amarilla*

A. Restricción Especificada por Escrito

Las banderas rojo - amarillas advierten al tren que debe proceder listo a detenerse antes de hombres o equipamiento obstruyendo la vía. Los trabajadores deberán desplegar una bandera rojo - amarilla 1 kilómetro antes del área de restricción, para asegurar que el tren pueda detenerse (ver Norma 451).



Cuando el área de restricción está cerca de un terminal, empalme u otra área, los trabajadores desplegarán la bandera rojo - amarilla a menos de 1 kilómetro antes del área de restricción. Esta información se incluirá también en el Boletín de Vía.

B. Restricción no Especificada por Escrito

Cuando una bandera rojo-amarilla esté desplegada y la restricción no esté especificada en un Boletín de Vía o Autorización Uso de Vía, la tripulación deberá proceder lista para detener el tren antes de una bandera roja ubicada a un(1) kilómetro de la bandera rojo - amarilla. Si la bandera roja esta desplegada el tren debe proceder según la Norma N° 115. Si no hubiese bandera roja desplegada el tren debe:

1. *Proceder a **velocidad restringida**.*
2. *Reanudar velocidad solamente después de:*
 - a) *Que un miembro de la tripulación haya obtenido autorización del trabajador de vía a cargo.*
 - b) *Que la parte posterior del tren haya pasado una bandera verde, o*
 - c) *Que la parte posterior del tren haya recorrido 3 Km. desde la ubicación de la bandera roja - amarilla y verificado con el Controlador de Tráfico que ningún Boletín está en vigor especificando una restricción de velocidad en ese sector.*

113. Reservada

114. Despliegue de Bandera Verde

La bandera verde indica el fin de una área de restricción. Si varios puntos requieren restricción de velocidad o protección de hombres o equipamientos en la vía, los trabajadores deberán:

Desplegar una bandera amarilla o rojo-amarilla por cada área de restricción.

Desplegar una bandera verde solamente al final de la última área de restricción.

115. Despliegue de Luz o Bandera Roja

La luz o bandera roja se despliega donde los trenes deben detenerse. Al encontrarse con una luz o bandera roja, el tren debe detenerse completamente antes de pasarla. Después de detenerse y después de recibir autorización verbal del trabajador a cargo, el tren puede proseguir dirigido por instrucciones específicas, incluyendo en ellas la distancia y velocidad.

No se debe exceder esta velocidad hasta que la parte posterior del tren haya pasado la distancia especificada desde la ubicación de la bandera o luz roja, salvo que el trabajador a cargo le indique instrucciones diferentes.

Entre rieles: cuando una luz o bandera roja esta desplegada **entre rieles en una vía secundaria o desvío**, el tren debe detenerse y no debe proceder hasta que la bandera o luz sea levantada por un trabajador del mismo departamento que la desplegó.

116. Ubicación de la Bandera

- a) Las banderas deben desplegarse sólo en las vías afectadas. No obstante, cuando se usan banderas amarillas, rojo - amarillas o banderas o luces rojas, sin la protección de un banderista, Boletín de Vía o Autorización de Uso de Vía, las banderas deberán desplegarse para proteger todos los accesos al área de restricción.*
- b) Las banderas deben desplegarse al lado derecho de la vía para ser vistas desde un tren en aproximación, con la excepción de banderas o luces rojas que pueden desplegarse "entre rieles" como lo indica la norma N° 115. Las banderas serán ubicadas y desplegadas de acuerdo a ésta norma, salvo que se contradiga con instrucciones incluidas en un Boletín de Vía, Boletín de Servicio, Circular de Instrucciones Especiales o en una A.U.V.*
- c) Cuando se despliegan banderas **mas allá del primer riel de una** vía adyacente, éstas banderas no afectarán la vía en la cual se desplaza el tren.*

117. Señales Permanentes de Velocidad

Las señales permanentes de restricción de velocidad estarán ubicadas a 1 Km antes del área de restricción o la distancia que indique la CIE para ese sector. La cifra exhibida en estas señales indica la velocidad máxima permitida en la zona afectada.

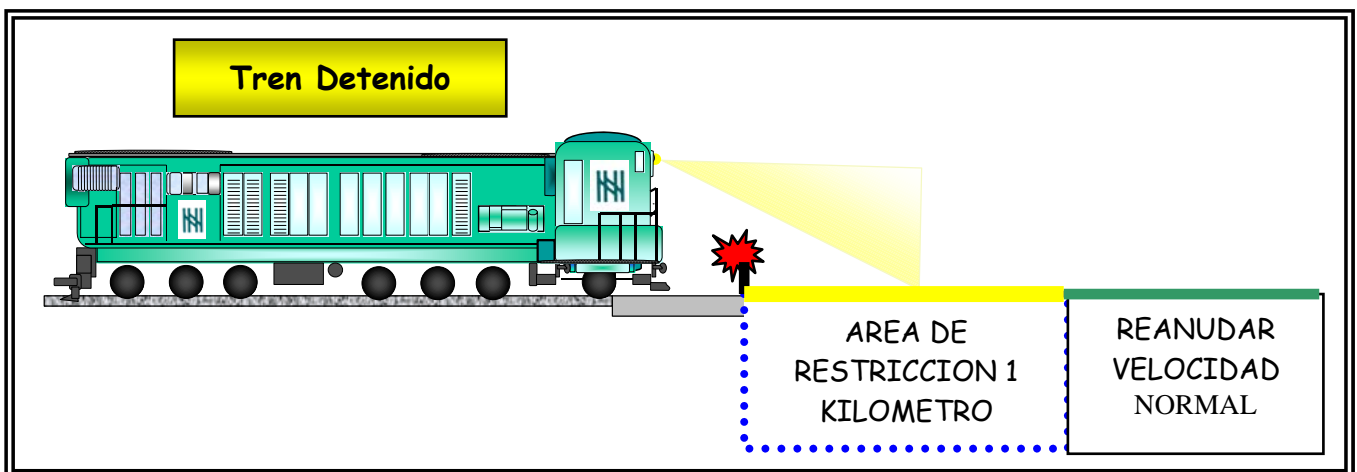
Dos Cifras: cuando se exhiban dos cifras diferentes, la mayor indicará la velocidad máxima permitida para trenes que consistan únicamente de coches para pasajeros, mientras que la menor indicará la velocidad máxima permitida para trenes de carga.

La tripulación no debe exceder la velocidad indicada en las señales permanentes de restricción de velocidad hasta que la parte posterior del tren haya pasado:

1. Una señal fija indicando que puede reanudar velocidad normal o una señal fija indicando una velocidad mayor, **O**
2. Haya pasado los límites de la restricción.

118. Antorcha Encendida

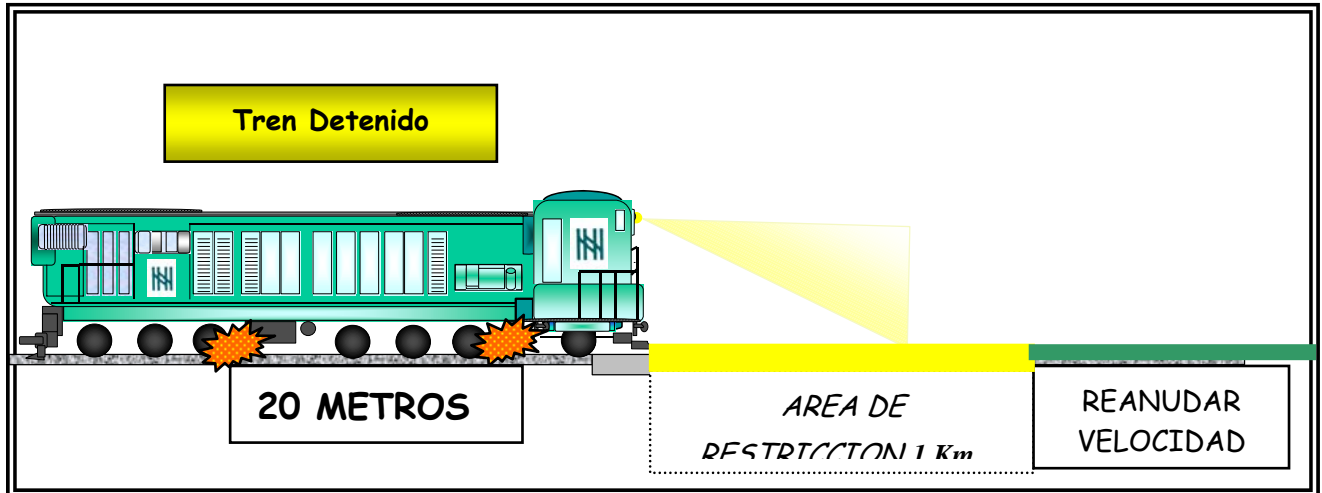
- a) Si un tren se aproxima a una antorcha encendida en la vía o cerca de ésta, la tripulación deberá detenerse cuidando en todo momento un manejo correcto del tren.



- b) Un tren que marche a velocidad restringida deberá detenerse antes de pasar la antorcha.
- c) Una vez que la antorcha se extinga, o luego de esperar diez (10) minutos, si la antorcha no quedó en la visual, el tren deberá avanzar a velocidad restringida durante 1Km. a contar desde el punto donde se detuvo el tren.
- d) Si la antorcha encendida se encuentra mas allá del primer riel de una vía adyacente, no afectará la vía donde transita el tren.
- e) No se debe colocar antorchas en un sitio donde pueda causar incendios.

119. Torpedos

La explosión de uno o más torpedos debe interpretarse como señal de peligro y exige que el tren se detenga inmediatamente cuidando en todo momento un manejo correcto del tren. Después de detenerse podrá avanzar a velocidad restringida y marchará en tales condiciones durante 1 Km. a contar desde el punto de detención.



Cuando se colocan los torpedos se debe mantener una distancia mínima de 20 metros. No se deben colocar torpedos cerca de edificios de estación, cruces, vías secundarias, o desvíos.

120. Campana.

Se debe accionar la campana de la locomotora en cualquiera de las siguientes circunstancias:

- Antes de iniciar la marcha, salvo cuando se está haciendo una parada momentánea para comenzar maniobras.
- Como una señal de advertencia cuando sea necesario.
- En la aproximación de túneles, curvas, puentes, y cruces a nivel.
- En el caso de cruces a nivel, se debe comenzar a sonar la campana con suficiente antelación para lograr el efecto de advertencia deseado, a un mínimo de 200 m antes de llegar al cruce de nivel y se debe continuar hasta ocuparlo completamente.

121. Silbato.

Cuando las condiciones climáticas afecten la visibilidad, se debe accionar el silbato con frecuencia.

Si no funciona el silbato, accione la campana continuamente mientras está en movimiento.

Cuando estén trabajando en el área adyacente otros funcionarios, suene la señal de silbato requerida antes de iniciar la marcha.

A continuación se detallan las señales de silbato que deben ocupar los maquinistas en las circunstancias prescritas. Las señales de silbato requeridas están representadas por una "o" para el sonido corto y una "—" para el sonido largo.

SILBATO		USO
A.- Con Tren o Vehículo Detenido:		
1 Toque Corto	O	Señal de partida o Avance
3 Toques Cortos	OOO	Retroceso
1Toque largo y 2 Cortos	—OO	Llamada a un asistente. El personal debe acudir de inmediato a la Locomotora.
B.- Con Tren o Vehículo en Marcha:		
1 Toque Largo	—	Anuncia la proximidad de una Estación, Túnel y puente.
3 Toque corto y repetido	OOO	Anuncia tren cortado, tren fraccionado.
2 Toques largos, 1 toque corto, 1 toque largo	— — O —	Utilice cuando se encuentre en aproximación a un cruce público a nivel. Comience a sonar el silbato a un mínimo de 200 m antes del cruce. Si la distancia no lo permite, comience a sonar el silbato lo más pronto posible para dar la advertencia. Prolongue o repita el silbato hasta que la Locomotora ocupe el cruce por completo. Utilice éste silbato cuando la visibilidad sea reducida y como advertencia en todo momento, ante obstáculos en la vía.
C.- Con Tren o Vehículo detenido o en Movimiento:		
2 Toques cortos y repetidos	OO...	Ante un peligro inminente, ordena detención inmediata a todo móvil que se encuentre en movimiento.
4 Toques Largos, repetidos alternadamente	— — — —	Accidente. El personal de una estación, especialmente donde hay pescantes o Grupos Vías, deben acudir de inmediato.

122. Despliegue de la Luz Delantera

Mantenga encendida la luz delantera del tren a potencia alta de día y de noche, mientras este en movimiento salvo cuando se deba reducir la intensidad de la luz para un tren en aproximación o por cortesía al tráfico vehicular en una carretera o camino adyacente o cuando se deba apagar según la norma N° 124.

123. Reducir la Intensidad de la Luz Delantera

Salvo cuando la locomotora está en aproximación y pasa sobre un cruce público, reduzca la intensidad de la luz delantera bajo las siguientes condiciones:

- a) En estaciones y Patios donde se están efectuando maniobras.*
- b) En territorio no señalizado, cuando la locomotora esta detenida en la vía principal aguardando un tren en aproximación.*
- c) En aproximación de y pasando el frente de un tren en una vía adyacente.*
- d) En otras ocasiones, para permitir la visibilidad de señales de mano o cuando sea necesario para la seguridad del personal.*

124. Apagar la Luz Delantera

Se debe apagar la luz delantera cuando un tren está detenido en un desvío habiendo dejado libre la vía principal o aguardando un cruzamiento con otro tren. No obstante, la tripulación del tren en dirección contraria no debe interpretar que una luz delantera apagada es una liberación de la vía principal.

125. Falla de la Luz Delantera

Si falla la luz delantera de un tren en circulación, se deberá usar una luz blanca. En caso de falla se debe bocinar con frecuencia y notificar de inmediato al Controlador de Tráfico.

Si la falla de la luz delantera ocurre durante la noche, después de encender la luz blanca, el tren deberá detenerse ante cada cruce público, para que un miembro de la tripulación pueda dar protección hasta que el tren haya ocupado la totalidad del cruce, salvo que:

- 1. Las barreras estén posesionadas contra el movimiento de la carretera, o*
- 2. No haya ningún vehículo en aproximación o detenido frente al cruce nivel.*

126. Uso de la Luz Delantera y Trasera

Cuando las locomotoras están en movimiento las tripulaciones deben encender las luces delanteras y traseras. Se debe apagar completamente la luz trasera si la locomotora está acoplada a carros.

127. Uso de la Luz del Techo de la Cabina

Cuando la locomotora este equipada con una luz oscilante o centelleante de color ámbar sobre el techo de la cabina, se debe utilizar para indicar la locomotora puntera ocupada por la tripulación.

128. Marcador de la Parte Posterior

Un marcador del tipo indicado deberá usarse en la parte posterior del tren para indicar que el tren esta completo. Uno de los siguientes elementos puede usarse como marcador:

- a) *Dispositivo telemétrico de cola (día y noche)*
- b) *Una bandera o placa roja (solamente durante el día) o luz roja (solamente durante la noche)*

129. Visibilidad del Marcador

Despliegue un marcador de alta visibilidad en el último carro de cada tren en las siguientes ocasiones:

1. *Una hora antes del ocaso hasta una hora después del amanecer.*
2. *Cuando las condiciones climáticas perjudican la visibilidad, disminuyéndola a menos de 500 metros.*

Cuando una locomotora está en operación sin carros o está en la parte posterior de un tren, la luz trasera encendida a baja potencia puede utilizarse como marcador de la parte posterior.

Un funcionario debidamente capacitado deberá revisar el marcador en el terminal de inicio y en cada base de cambio de tripulación. Se le deberá informar cualquier irregularidad al Maquinista.

Si el dispositivo telemétrico falla en ruta, se le deberá informar al Controlador de Tráfico a la brevedad.

130. Número de Identificación de la Locomotora

Los trenes serán identificados por el número de la locomotora, agregando la dirección cuando sea requerida. Cuando se ocupa una locomotora de otra compañía, las iniciales del otro ferrocarril precederán el número de la locomotora. Sólo la locomotora comandante deberá iluminar su número de identificación. En lo posible use el número de la locomotora puntera.

131. Protección de Hombres Trabajando (Bandera Azul)

Esta norma indica los requisitos para la protección del personal ferroviario involucrado en la revisión, prueba, reparación o inspección del equipo rodante. Debido a que la mayoría de éstas tareas involucra el trabajar dentro, encima, debajo o entre el equipo rodante, los trabajadores se exponen a un potencial riesgo de heridas o accidentes.

Definiciones:

Bandera Azul. *Durante el día una luz o bandera azul visible y durante la noche una luz azul. La luz azul puede centellear o quedar fija. No es necesario encender la señal azul cuando está colocada sobre los controles de la locomotora y queda claramente a la vista bajo la luz del interior de la cabina.*

Candado de Mecánica. *Se utiliza para la protección de un cambio manual en una línea bloqueada bajo bandera azul. Los trabajadores de Mecánica son los únicos que poseen la llave.*

Taller de Reparación de Carros. *Una o más vías dentro de un área donde la revisión, inspección, reconstrucción y abastecimiento del equipo rodante está controlada exclusivamente por el personal de mecánica.*

a) Función de una Bandera Azul.

*Una bandera azul indica que hay hombres **trabajando dentro, encima, debajo o entre el equipo rodante** y que se requiere tomar las siguientes medidas:*

- 1. El equipo rodante no debe acoplarse o moverse salvo bajo instrucciones específicas del departamento de mecánica.*
- 2. El equipo rodante no debe entrar o pasar en una vía protegida por una bandera azul.*
- 3. No se debe posicionar equipo rodante en un lugar donde pueda afectar la visibilidad de una bandera azul.*

Se debe desplegar una bandera azul manual para cada grupo de trabajadores o cuadrilla que trabaja dentro, encima, debajo o entre el equipo rodante.

b) Como Otorgar Protección.

Cuando los trabajadores estén dentro, encima, debajo, o entre el equipo rodante y expuestos a daños potenciales, la protección se deberá dar de la siguiente forma:

En una Vía Principal: *Se desplegará una bandera metálica de color azul en la ventana del lado del Maquinista.*

En Vías no Principales: Se deberá disponer uno de los siguientes dos métodos de protección o una combinación de los mismos:

1. *En talleres: cada cambio de vía operado manualmente que dé acceso directo se deberá alinear contra movimientos en la vía y asegurar con un candado de mecánica. Se deberá colocar una bandera azul en o cerca de dicho cambio.*
2. *Una bandera metálica de color azul será desplegada a 15 metros del extremo del equipo rodante en una vía designada para el abastecimiento de locomotoras o para revisión de carros.*

c) Como Retirar Protección. *Sólo puede retirar las banderas azules el grupo o cuadrilla que las desplegó originalmente. Cuando se haya retirado la protección de bandera azul en una entrada a una línea con cambios en ambos extremos dejará de estar bajo la protección de la bandera azul.*

132. Señales Defectuosas

Una 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, deberá interpretarse como la indicación más restrictiva posible para tales señales.

Se deberá informar inmediatamente al Controlador de Tráfico sobre toda señal exhibida en forma incorrecta o la ausencia de señales fijas, banderas o indicadores.

133. Observar y Comunicar Señales

La tripulación en la cabina de la locomotora deberá estar alerta a señales. Al advertir la presencia de una señal visual o audible, la tripulación debe comunicarse entre sí claramente el nombre o aspecto de la señalización que afecta su tren. Deberán continuar observando la señalización y avisarse sobre cualquier cambio en el aspecto hasta que el tren pase completamente por el área afectada por la señal.

Si no se adhiere a las indicaciones de la señalización a la brevedad, otros miembros de la tripulación deberán recordarle al Maquinista y/o al Asistente de Tren de los requerimientos de ésta norma. Si los miembros de la tripulación no reciben respuesta o si el Maquinista no puede responder, deberán actuar de inmediato para garantizar la seguridad, usando el freno de emergencia para detener el tren, si fuera necesario.

(Normas 134 - 199 Reservadas)

VI. MOVIMIENTO DE TRENES Y LOCOMOTORAS

200. 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.

Cuando se emite o repite verbalmente una Autorización Uso de Vía o un Boletín de Vía, la hora y todos los números deben ser leídos como tales, e inmediatamente como cifras.

201. Iniciando la Marcha

Antes de iniciar movimiento en una vía principal la tripulación del tren debe:

- 1. Recibir una Autorización de Uso de Vía.*
- 2. Verificar con el Controlador de Tráfico o Jefe de Patio si existen Boletines de Vía en vigor que afecten su sector de trabajo.*

202. Ocupando la Vía Principal

Las vías principales solamente podrán ser ocupadas por los trenes cuando:

- 1. Cuenten con una Autorización de Uso de Vía en vigor, bajo Norma N° 400.*
- 2. Operen entre Límites de Patio de Maniobras, bajo la Norma N° 209.*

203. Retrocediendo

*Cuando un tren tenga que retroceder, el movimiento se deberá hacer a **velocidad restringida**, dentro de los límites autorizados con autorización del Controlador de Tráfico, excepto bajo la Norma 204.*

204. Recogiendo un Miembro de la Tripulación

Un tren puede retroceder en una vía principal para recoger a un miembro de su tripulación bajo las siguientes condiciones:

a) El Controlador de Tráfico lo autoriza y verifica las siguientes circunstancias:

- 1. No existe otra Autorización de Uso de Vía en vigor dentro de los mismos límites o límites en solapamiento.*
- 2. No existe un Boletín de Vía Formulario B en vigor dentro de los mismos límites o límites en solapamiento.*

3. *La vía principal esta plenamente en servicio según los Boletines de Vía dentro de los mismos límites o límites en solapamiento.*
- b) *El movimiento esta dentro de los limites de la Autorización de Uso de Vía de ese tren.*
- c) *El movimiento no entra ni obstruye un cruce a nivel público o privado.*
- d) *El movimiento no será efectuado dentro de límites de Patio.*
- e) *El movimiento no excede el largo del tren.*
- f) *El movimiento no excede los 10 kilómetros por hora.*

Cuando se efectúa el movimiento según esta norma, no se aplica el uso de velocidad restringida.

205. *Detención en el Gálibo*

Un tren que deba detenerse en un punto donde puede encontrarse o ser pasado por otro tren debe parar a un mínimo de 100 m del gálibo, si el largo del tren lo permite.

206. *Detención en Cruces a Nivel*

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

207. *Cruzamientos o pasadas de Trenes*

Un tren que deba tomar un desvío debe detenerse antes del cambio, salvo que el cambio esté previamente alineado para despejar la vía principal. Un tren que esté en la vía principal esperando cruzarse con otro en sentido contrario debe, cuando sea posible, dejar el cambio favorable para el tren que va a despejar la vía principal.

208. *Aviso de Restricción*

El Asistente de Tren debe recordar al Maquinista acerca de áreas de restricciones tales como: los limites de su Autorización de Uso de Vía o de un Boletín de Vía. Debe recordarle después de pasar la última estación pero antes de 1 Km de la restricción. Si el Maquinista no responde a las instrucciones, el Asistente de Tren debe detener el tren.

209. Límites de Patio

Los límites de la vía principal que estén bajo jurisdicción del Patio de maniobras se indican en la Circular de Instrucciones Especiales.

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

- 1. Dentro de los límites de un Patio de maniobras los trenes o locomotoras pueden usar la vía principal sin necesidad de protección con banderas. Las locomotoras de Patio deben ceder el paso a trenes tan pronto como fuera posible.*
- 2. La circulación por la vía principal dentro de los límites de un Patio de maniobra debe realizarse a **velocidad restringida**.*
- 3. Trenes, vehículos ferroviarios o Locomotoras que ingresen a un Patio de Maniobras con Límites de Patio deben hacer una llamada general por radio que anuncie su llegada.*

210. Aproximación a Travesías

Los trenes deben estar preparados para detenerse al aproximarse a líneas de travesía. Cuando hubiera protección de una señal de detención "PARE", los trenes deben siempre detenerse antes de la señal.

Antes de pasar una línea de travesía protegida por una señal de "PARE" y si la visibilidad de la vía entrelazada lo permite, un miembro de la tripulación del tren debe preceder el movimiento y hacer una señal desde la vía de enlace indicando que se puede avanzar en condiciones de seguridad.

El Controlador de Tráfico debe notificar con anticipación al Controlador del otro ferrocarril, la intención de efectuar una movilización en éste sector.

211. Velocidad Máxima

Los Asistentes de Tren y Maquinistas son responsables en forma conjunta de conocer y no exceder la velocidad máxima autorizada por la Circular de Instrucciones Especiales, Autorización de Uso de Vía o Boletín de Vía para el movimiento de su tren o locomotora.

La velocidad de trenes de pasajeros es aceptable solamente para trenes que cuentan íntegramente con equipo para pasajeros.

Se deberá notificar con prontitud al Controlador de Tráfico sobre cualquier circunstancia conocida que pueda demorar o impedir que el tren alcance la velocidad normal.

212. Protección Mediante Banderas

a) No se requiere protección de bandera

No se requiere protección de bandera en contra de trenes en la misma vía sí:

- 1. Existe una Autorización Uso de Vía.*
- 2. Cuando entra a los Límites de Patio bajo Norma N° 209.*

b) Protección de bandera en vía principal o una vía principal adyacente

Cuando un tren requiera protección mediante banderas en ambas direcciones, los Banderistas deberán inmediatamente caminar un mínimo de un(1) kilómetro en ambas direcciones o la distancia indicada en la Circular de Instrucciones Especiales u otras instrucciones para ese territorio.

Cuando alcancen la distancia correspondiente los Banderistas pondrán torpedos en los rieles de la vía afectada, encenderán una antorcha y permanecerán en el punto hasta que detenga a un tren en aproximación o hasta ser llamado nuevamente.

Cuando un sólo Banderista está disponible, se debe proveer protección en forma inmediata en la dirección desde la cual se espera el primer tren. Después que la protección necesaria haya sido provista se debe proteger con banderas en la dirección opuesta.

c) Antes de llegar a la distancia indicada

Si el Banderista escucha o ve aproximarse un tren antes de que llegue a la distancia indicada, deberá colocar inmediatamente torpedos, seguir hacia el tren que se acerca y dar señales de detención.

d) Responsabilidad de protección

El Banderista no permitirá que otras tareas interfirieran con la protección del tren. El Maquinista y el Asistente de Tren son responsables de garantizar que toda protección de bandera requerida sea otorgada al tren que conducen.

Cuando un tren necesite protección el Maquinista deberá inmediatamente llamar al Banderista para que le preste esa protección. Los miembros de la tripulación que no escuchen éstas señales seguirán siendo responsables por la protección del tren.

213. Locomotora Que Deja Parte de Su Tren

Un tren que cuente con una Autorización Uso de Vía vigente podrá, si las condiciones operativas así lo requieren, dejar transitoriamente parte del mismo sobre la vía principal. Para tal efecto deberá:

- a) Aplicar suficientes frenos de mano y/o calzas para impedir que la parte separada pueda moverse en cualquier circunstancia.*
- b) A **200 metros**, antes de la parte separada colocará 2 torpedos para que al regresar la tripulación del tren pueda advertir la fracción del mismo tren que fue dejada en la vía principal.*

214. Precaución en Circunstancias Inusuales

Las tripulaciones deben proteger los trenes contra cualquier condición inusual que pueda interferir con su seguridad.

Durante tormentas de lluvia, aluviones, rodados, terremotos, etc. los trenes deben acercarse a puentes, túneles y otros lugares de peligro listos a detenerse. Se debe avisar al Controlador de Tráfico de la situación pertinente.

215. Protección en Caso de Defectos

Si se descubrieran en vías, puentes o alcantarillas, defectos o circunstancias que pudieran causar un accidente, o si un miembro de la tripulación de un tren o locomotora considerara que su tren o locomotora ha pasado por un sitio donde hay un defecto peligroso, debe inmediatamente notificar al Controlador de Tráfico y proteger con banderas si fuese necesario.

216. 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 sean inspeccionadas y declaradas seguras.

217. Conducción con Seguridad

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

218. Parada de Emergencia

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

Norma 213 letra a) Modificada por CIE 2 Octubre 2000

1. *Si existe la posibilidad que una vía principal adyacente u otra vía de circulación haya quedado obstruida, se deberá advertir esta circunstancia inmediatamente por radio a los trenes cercanos y luego al Controlador de Tráfico, 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 1 Km. de distancia, o la distancia prescrita por la Circular de Instrucciones Especiales.*
2. *Cuando un solo Banderista está disponible, se debe proveer protección en forma inmediata en la dirección desde la cual se espera el primer tren. Después que la protección necesaria haya sido provista, se debe proteger con banderas en la dirección opuesta.*
3. *El Banderista debe regresar cuando:*
 - a) *Se sepa que las vías adyacentes no están obstruidas, o*
 - b) *Cuando el Controlador de Tráfico informe que no ha autorizado ni autorizará ninguna marcha por la vía adyacente.*
4. *Antes de reiniciar la marcha, se deberán inspeccionar todos los carros y locomotoras, asegurándose que los equipos y las vías estén en buen estado, que todas las ruedas se encuentren adecuadamente posicionadas sobre los rieles, que el tren esté completo y la carga bien estibada.*

El tren que circula por una vía adyacente y recibe notificación de lo sucedido deberá aproximarse al lugar a velocidad restringida preparado para detenerse ante la presencia de cualquier obstrucción, hasta que se notifique que las vías están libres y que se puede avanzar en condiciones de seguridad.

219. Cruces a Nivel

1. Cruce sin barreras manuales

El tren que se aproxime debe sonar el silbato de acuerdo con Norma N° 121.

2. Cruce con señalización automática

- *El tren que se aproxime debe sonar silbato de acuerdo con la Norma N° 121.*
- *La tripulación del tren deberá observar el correcto funcionamiento de la señalización automática, avisando al Controlador de Tráfico sobre cualquier anomalía.*
- *Se debe completar el ciclo de funcionamiento de la señalización automática avanzando 400 metros pasado el cruce a nivel antes de efectuar un movimiento de retroceso.*

220. Maniobras Sobre Cruces a Nivel

Al efectuar maniobras sobre cruces a nivel la tripulación o un Asistente a cargo del tren debe estar en el cruce para detener el tráfico vehicular hasta que el tren haya

ocupado por completo el cruce. Los movimientos deben hacerse solamente bajo señales hechas por la tripulación o un Asistente a cargo.

221. Protección de Vías Adyacentes

Si un tren o conjunto de carros que no constituya un tren es dividido para despejar un cruce a nivel no protegido por barreras, o si dicho tren o conjunto de carros se encuentra detenido cerca de dicho cruce a nivel, un miembro de la tripulación, debe ubicarse en el cruce a nivel para advertir al tráfico vehicular sobre los trenes o locomotoras que se aproximen por las vías adyacentes. Cuando sea posible el conjunto de carros será ubicado a un mínimo de 50 m del cruce.

222. Cruces a Nivel y Circuitos Automáticos

Carros y locomotoras deben dejar libres los cruces a nivel y los circuitos de semáforos del mismo.

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

Si las maniobras requieren ocupar el cruce a nivel o un tren está detenido, en lo posible no deberá ser por más de 10 minutos.

223. Marcha en Vías No Principales

*Excepto cuando el movimiento es sobre una vía principal, trenes o locomotoras deben continuar a Velocidad Restringida pero **no se debe exceder la velocidad de 20 k.p.h.***

224. Carros o Equipamiento Dejados en Desvíos

No deben dejarse carros o equipamientos en desvíos sin la autorización del Controlador de Tráfico, salvo en caso de emergencia, debiendo notificar al Controlador lo antes posible. Éstos equipos deben quedar con frenos de mano aplicados y el mayor número de calzas posibles de acuerdo al procedimiento indicado en la Circular de Instrucciones Especiales.

225. Inspección de Trenes Que Pasan

Los trabajadores deberán inspeccionar los trenes que estén cruzando y en caso de detectar anomalías como frenos trabados, ruedas encalladas, fuego, humo, luz delantera y marcadores mal desplegados, etc. tratarán de comunicarse con los miembros de la tripulación del tren para que se detenga. Si no se lograra detener el tren, se le deberá informar de inmediato al Controlador de Tráfico.

Norma 224 Modificada por CIE 2 Octubre 2000

Los miembros de la tripulación deberán estar atentos a las señales de personas que inspeccionen su tren. Si se recibe una señal de detención, o si se comunica una situación peligrosa a la tripulación, el tren debe detenerse inmediatamente.

Posteriormente, se realizará una inspección y solamente se permitirá la marcha cuando se sepa que existen condiciones de seguridad.

Cuando un tren se detiene para que lo cruce o lo pase otro tren, el Asistente del tren detenido deberá inspeccionar desde tierra al tren que estuviera pasando. Si fuera seguro, el Asistente de Tren debe cruzar la vía y efectuar la inspección desde el lado opuesto de su tren.

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

226. Inspección de Trenes Por la Tripulación

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

Al inspeccionar un tren detenido o en movimiento, los miembros de una tripulación deben observarlo atentamente para detectar frenos trabados, ruedas encalladas, ruedas que no estén correctamente colocadas sobre los rieles, equipos que estén siendo arrastrados, carga mal estibada, señales de humo o fuego, luz delantera o marcadores mal desplegados y cualquier otra circunstancia peligrosa. Si se descubren defectos mientras el tren está en movimiento, se debe detenerlo inmediatamente.

227. Maniobrando Carros Delante de la Locomotora

Cuando se empujan carros o locomotoras y las condiciones lo requiera, un miembro de la tripulación deberá colocarse en una posición visible en el carro o locomotora delantera o debe ir adelante de la maniobra para dar protección.

*El empuje de carros en la vía principal debe efectuarse a **velocidad restringida**.*

228. Protección de Equipamiento Dejado en la Vía Principal

*Las tripulaciones pueden dejar equipamiento en la vía principal si el Controlador de Tráfico los autoriza verbalmente, debiendo acatar los requisitos de la Norma 213. Todas las tripulaciones que usen la vía en esa área deben ser notificadas sobre la ubicación del equipamiento y deben proceder a **velocidad restringida** al acercarse al área.*

229. Locomotoras Auxiliares

Cuando sea necesario el uso de locomotora(s) auxiliar(es) para ayudar a un tren, la tripulación del tren auxiliado estará a cargo de la maniobra. Las tripulaciones deberán cumplir con los procedimientos del Reglamento de Uso de Frenos de Aire efectuando la prueba de frenos correspondiente.

230. Conducción de la Locomotora

El Maquinista es responsable de la conducción segura y eficaz de la locomotora a su cargo. Todas las personas que trabajen en ella deberán obedecer sus instrucciones en lo que concierne al funcionamiento de la misma. La máquina podrá ser conducida por un aprendiz de Maquinista autorizado o por otro empleado habilitado como Maquinista, bajo la estrecha supervisión y responsabilidad del Maquinista titular.

231. Separando Locomotoras

Las locomotoras acopladas no se deberán separar hasta constatarse que todos los cables, mangueras de aire, y demás conexiones hayan sido desacoplados. La locomotora desacoplada deberá estar debidamente afianzada, con el freno independiente operable, freno de mano aplicado y con sus respectivas calzas en operación.

232. Puertas, compuertas o Portalones de Carros

Una vez descargados los carros, deberán cerrarse las puertas, compuertas o portalones de los mismos. Si es necesario mover los carros en tramos cortos con estas abiertas, deberá constatarse que no tocarán las vías o instalaciones fijas.

233. Cargas en Carro Abierto

Cuando se forman los trenes, no se deberá colocar carros abiertos cargados con postes, rieles, madera u otros objetos con partes que sobrepasen la caja o piso del carro y que puedan desestibarse o sobresalir de los extremos del carro, próximos a:

- 1. Coches de pasajeros; o*
- 2. Carros de servicio ocupados; o*
- 3. Locomotoras, carros casita y cargamentos de vehículos y maquinarias en carros no totalmente cubiertos, cuando la formación y la longitud del tren lo permitan.*

(Normas 234 a 299 Reservadas)

VII. MANIOBRAS

300. Seguridad y Eficiencia en las Maniobras

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

301. Tareas Conjuntas de las Tripulaciones

Si hubiera locomotoras trabajando en ambos extremos de una vía o vías, las tripulaciones responsables deberán coordinar entre sí los movimientos y marchas a realizar con el fin de evitar daños personales o materiales.

302. Método para Proteger Carros o Locomotoras al Estacionar

No se deberá confiar en el freno de aire para dejar trenes, locomotoras o carros en un lugar en forma fija, cuando los mismos se dejen sin personal a cargo.

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

Cuando la locomotora se conecta a un tren o carros en pendiente, los frenos de mano o calzas no se deben aflojar hasta que el sistema de frenos de aire se encuentre totalmente cargado.

303. Carga o Descarga de Carros

Antes de acoplar o trasladar carros en vías en las que se esté efectuando carga o descarga de otros carros, se deberá cerciorar que han sido retirados y removidos los siguientes elementos: plataformas, tablones, acoplamientos de carros - tanque, aparatos transportadores, conductos de carga y descarga, otros aparatos y conexiones similares, carros y otros obstáculos. Se deberá cerrar y asegurar las puertas de los carros.

Antes de maniobrar carros se debe confirmar que las personas que estén dentro, encima, o cerca de los carros, se retiren. Se deberá emplear todo el cuidado necesario para evitar daños a la carga que ya esté estibada en carros parcialmente cargados.

No deberá manipularse aquellos carros que estén cargados en forma inadecuada o desnivelada, en la medida en que ello pueda provocar un riesgo de que la carga se desplace o caiga del carro o que el carro se descarrile o se vuelque.

304. Maniobras con Carros Ocupados y Coches de Pasajeros

*Antes de realizar maniobras con coches de pasajeros, con equipos o con carros de servicio ocupados se debe conectar el sistema de freno y cerciorarse de su correcto funcionamiento. Se debe usar la llave de **freno automático** para ésta maniobra.*

Si se encuentra un carro o un cambio con la leyenda "CARRO DE SERVICIO OCUPADO", el mismo no debe ser enganchado ni movido hasta que se haya notificado a sus ocupantes y el encargado o su representante haya otorgado el permiso correspondiente.

305. Marcha a Través de Portones

Antes de efectuar el movimiento de locomotoras o carros a través de portones o aberturas similares, se debe constatar que los mismos estén totalmente abiertos y sus elementos móviles asegurados. Cuando el gálibo sea reducido se debe constatar que la marcha pueda realizarse en condiciones de seguridad.

306. Desvío ciego

Al empujar carros en un desvío ciego se debe controlar el movimiento para prevenir daños al extremo final. Se debe detener la marcha a 50 metros del final del desvío ciego. Los movimientos posteriores deberán realizarse precedidos por un miembro de la tripulación cuando ello pueda hacerse en forma segura y no podrá efectuarse ningún movimiento que no sea autorizado por una señal de tal persona.

307. Uso de Frenos de Aire en Maniobras

Se debe usar los frenos de aire de los carros cuando los frenos de la locomotora no sean suficientes para controlar el tonelaje que se está maniobrando y lograr detenerse dentro de la distancia adecuada.

308. Precaución al Acoplar/Mover Carros o Locomotoras

Para mantener la seguridad antes de acoplar o mover carros o locomotoras, se debe verificar que los carros o locomotoras estén debidamente afianzados.

No se debe efectuar el acoplamiento a más de 3 k.p.h. debiendo estirar el equipo para comprobar que el acoplamiento fue logrado.

309. Prueba de Frenos de Mano

Se debe saber operar los diferentes tipos de frenos. Cuando se utilizan los frenos de mano para controlar o prevenir el movimiento de un carro es necesario probar los frenos para asegurar que estén funcionando debidamente antes de usarlos.

(Normas 310 – 349 Reservadas)

VIII. CAMBIOS DE VIAS.

350. Operación de Cambios Atropellables

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

351. Posición de los Cambios

La posición de los cambios o descarriladores es responsabilidad del trabajador que los esté manejando.

El trabajador no debe permitir que el movimiento pase el gálibo de una vía adyacente hasta que los cambios o descarriladores estén adecuadamente alineados para su movimiento.

Los trabajadores que manejen cambios y descarriladores deben cerciorarse de que los mismos estén adecuadamente alineados para la ruta que se irá a utilizar. Se debe comprobar que las agujas se ajusten como corresponde y que la indicación concuerde con la dirección del cambio.

352. Cambios en Vías Principales

La posición normal de un cambio en la vía principal es aquella que mantiene la alineación para la vía principal. El cambio debe estar siempre dirigido y cerrado con candado 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 tripulación de un tren o de un encargado de cambios;*
- 2. Durante la realización de maniobras, si se sabe con certeza que ningún otro tren ni locomotora pasará sobre el mismo cambio.*
- 3. Cuando por medio de Instrucciones Especiales cambios atropellables son alineados para el desvío con el objeto de efectuar cruzamientos.*

353. 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 la Circular de Instrucciones Especiales.

354. Candados y Pasadores

Los cambios ubicados en la vía principal deben estar alineados para permitir la libre circulación por dicha vía y quedar asegurados en esa posición con candados, salvo cuando se los utilice para maniobras.

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

Los cambios en una vía principal que carecen de candado deben estar asegurados cuando sean tomados de punta.

Si falta el candado de un cambio o no funciona bien, se debe reemplazar. Si esto no fuera posible, el cambio de vía se deberá clavar e inmediatamente se debe informar al Controlador de Tráfico o en Patio de maniobras al Jefe o Supervisor a cargo.

355. Despejando la Vía Principal

Cuando un tren o locomotora deja una vía principal el cambio no debe volverse a la posición normal hasta que el tren haya despejado totalmente la vía superando el gálibo.

356. Atropellamiento de Cambios

Los cambios no se deben atropellar de talón, salvo los de resorte. Si un cambio manual se atropella de talón deja de ser seguro y se debe proteger. En tal caso, el cambio se debe clavar a menos que un trabajador de vías y estructuras u otro funcionario competente se haga cargo inmediatamente. Si una locomotora o carro atropella 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.

Cuando un cambio atropellable sea accionado de talón, el movimiento debe continuar en su totalidad antes de efectuar un movimiento de retroceso. Si esto no fuese posible el cambio debe ser desactivado y alineado en la dirección del movimiento antes de retroceder.

357. Cambios de acceso a romana

Cuando no se utilice la romana los cambios deben quedar alineados para evitar movimiento sobre la báscula sin cargarla.

Cuando no se pueda evitar pasar por la romana debe quedar desactivada previamente pero en ningún caso la velocidad de 5 k.p.h. debe ser excedida.

358. Descarrilador

Los descarriladores deben estar provistos de indicadores, no obstante los empleados que presten servicios en trenes locomotoras y Patios de maniobras deben recordar la ubicación de todos los descarriladores fijos.

No se deben efectuar movimientos sobre un descarrilador que esté en posición de descarrilamiento. Los descarriladores deben estar siempre en posición de descarrilamiento salvo para permitir la marcha sobre la vía. Los descarriladores equipados con candados deben estar con llave.

359. Cambio Dañado o Defectuoso

Si un cambio ha sufrido daños, se debe informar al Controlador de Tráfico o en Patios de maniobras al Jefe o supervisor. El cambio debe ser clavado a menos que un operario de vía pueda hacerse cargo de inmediato. Si el cambio no puede ser reparado inmediatamente se debe proporcionar protección.

360. Arena en Cambios

En lo posible evite usar arena encima de las partes móviles de los cambios.

361. Cambios en Desvíos

Los cambios de los desvíos no deben estar direccionados hacia la vía principal salvo cuando por condiciones de operación se utilicen.

(Normas 362 - 399 Reservadas)

IX. CONTROL "AUTORIZACION USO DE VIA" (A.U.V.)

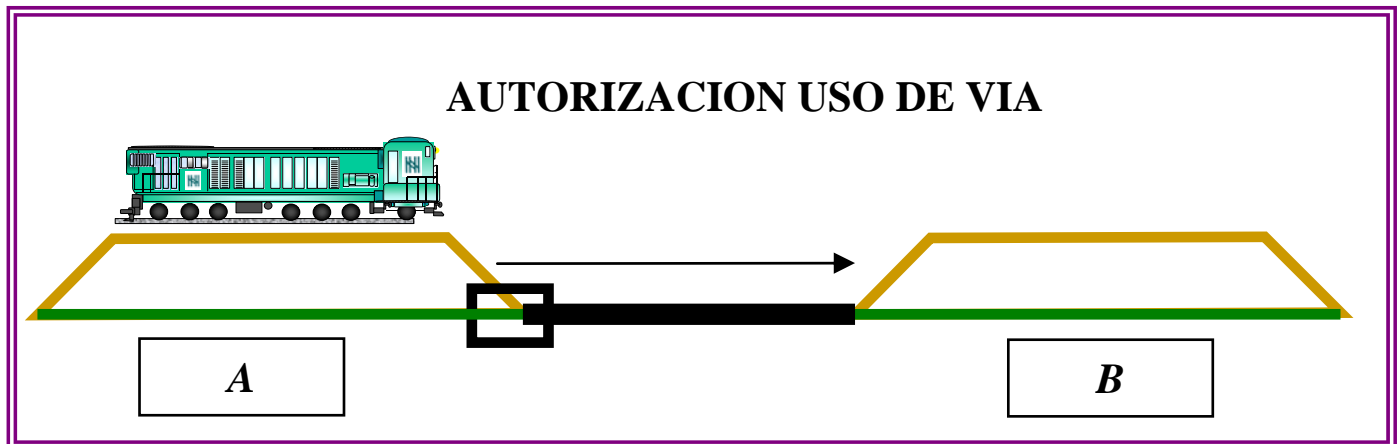
400. Autorización para Ingresar a Límites de una AUV

En los sectores que indica la Circular de Instrucciones Especiales, una A.U.V. autoriza el uso de la vía principal bajo la dirección del Controlador de Tráfico. Las instrucciones de una Autorización Uso de Vía deben cumplirse donde exista Límites de Patio en vigor.

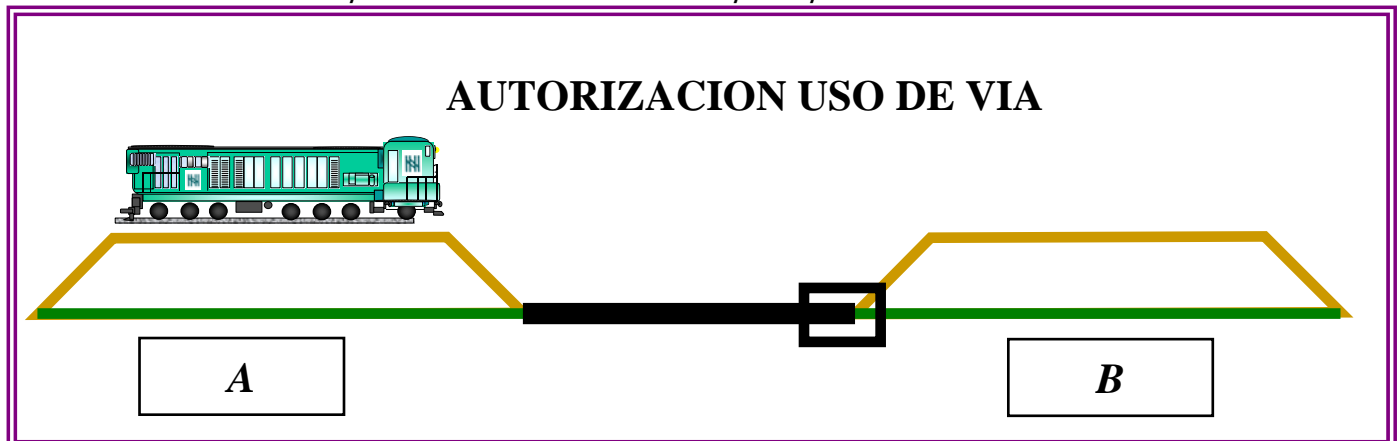
401. Límites Designados

Los límites de una Autorización Uso de Vía se deben identificar especificando la vía y puntos delimitadores exactos tales como cambios, postes kilométricos (PK) o nombre de estaciones.

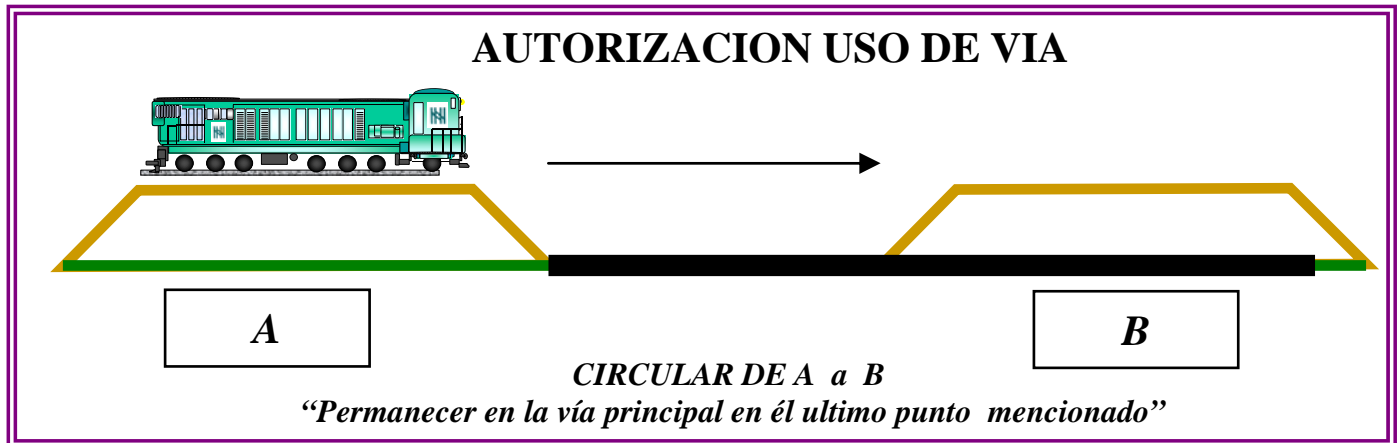
- a) **Primer Punto Mencionado.** Cuando se use un nombre de estación para designar el primer punto mencionado la autorización se extenderá **desde e inclusive** el último cambio en sentido de marcha.



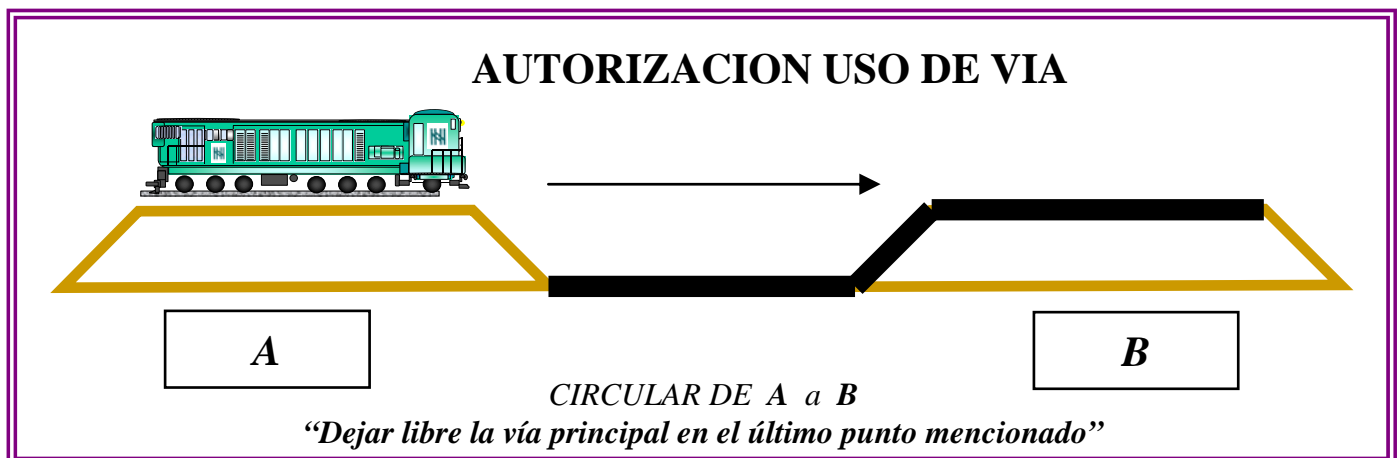
- b) **Ultimo Punto Mencionado.** Cuando se use un nombre de estación para designar el último punto mencionado, la autorización se extenderá **hasta e inclusive** el primer cambio sobre la vía principal en el sentido de marcha.



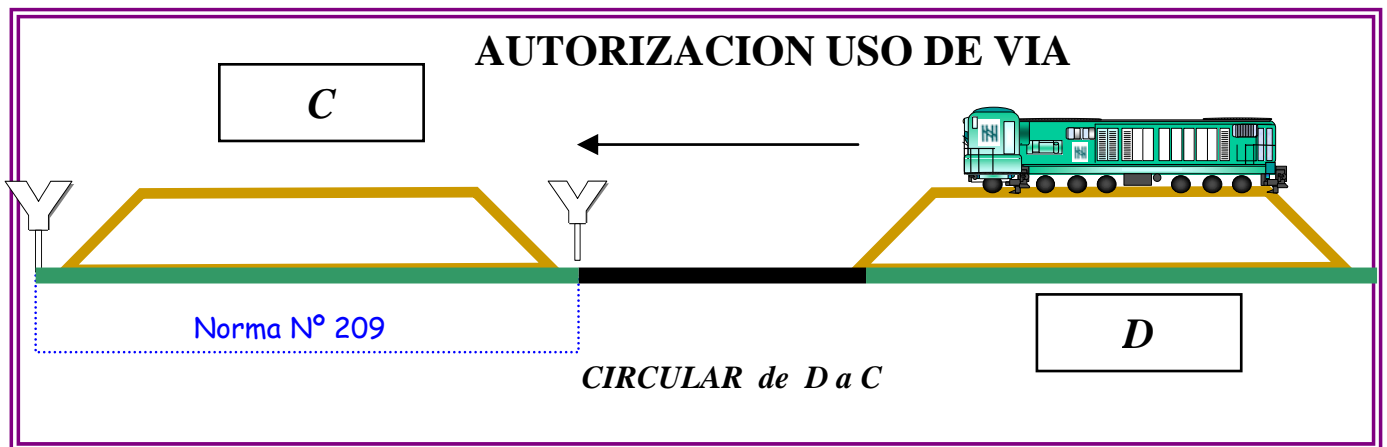
1. **En el último punto mencionado, cuando la Autorización Uso de Vía indica: "permanecer en la vía principal en el último punto mencionado" (línea 5)** la autorización se extiende **hasta pero no incluye** el último cambio del desvío sobre la vía principal.



2. Cuando la Autorización Uso de Vía indique: **"dejar libre la vía principal en el último punto mencionado" (línea 6)**, el tren desviará en el primer cambio al desvío u otra vía que se le indique, cuidando de no obstruir el gálibo de las vías concurrentes.



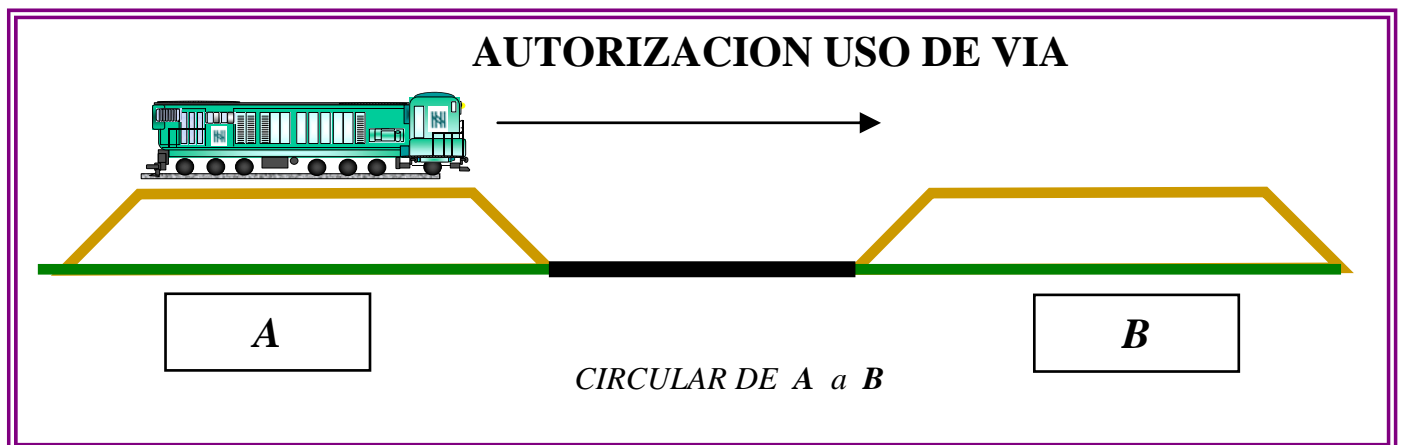
- c) Cuando se use el Nombre de Estación para el primer o último punto mencionado, y esa Estación está dentro de Límites de Patio, los límites de la A.U.V. se extenderán **desde o hasta** la ubicación del Límite de Patio.



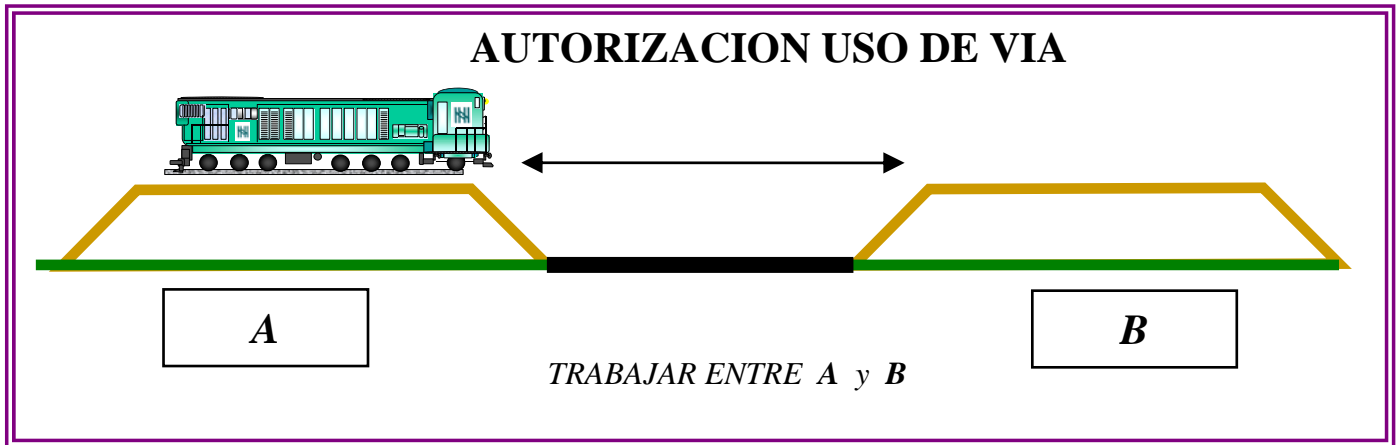
402. Operaciones con Autorización Uso de Vía

La Autorización Uso de Vía autoriza a un tren o locomotora a ocupar la vía principal dentro de límites específicos. Sin embargo, el tren o locomotora no debe obstruir el cambio ubicado en cualquiera de los extremos de los límites, en donde un tren en sentido contrario deba usar el cambio para liberar la vía principal. La marcha debe efectuarse de la siguiente manera:

1. Cuando se autoriza el avance desde un punto a otro "CIRCULAR DE..." (línea 2), se permite el desplazamiento en la dirección especificada. Cuando un miembro de la tripulación informa al Controlador de Trafico, a pedido de este, que el tren completo ha pasado un punto específico, la Autorización Uso de Vía será considerada anulada hasta ese punto. (Ver Norma 412)



2. Cuando se autoriza a "**TRABAJAR ENTRE**" (línea 3) dos puntos determinados, la circulación podrá efectuarse en cualquier dirección entre esos puntos sin protección mediante banderas.



403. Ocupación de los Mismos Límites

No se permitirá que más de un tren ocupe al mismo tiempo los mismos límites o límites en solapamiento con una autorización Uso de Vía. En los casos en que ello resultara indispensable, podrá hacerse sólo cuando:

1. Por medio de una Autorización Uso de Vía se haya ordenado circular a velocidad restringida a dos o más trenes autorizados a "TRABAJAR ENTRE" dos puntos determinados, dentro de límites en solapamiento.
2. Un tren se movilice en solapamiento de otro tren autorizado a "TRABAJAR ENTRE" dos puntos determinados y la Autorización Uso de Vía haya ordenado a todos los trenes a moverse a velocidad restringida dentro de límites en solapamiento, o
3. Cuando la A.U.V. indique: "**No es válida hasta el arribo de:**" (Línea 4).

404. Protegiendo Hombres o Equipamiento

Hombres o equipamientos que efectúen trabajos en la vía pueden obtener una Autorización Uso de Vía del mismo modo que los trenes para ocupar o efectuar mantención en la vía principal sin otro tipo de protección.

La Autorización Uso de Vía no debe ser otorgada para proteger hombres o equipamientos dentro de los mismos límites de un tren o límites en solapamiento, **excepto cuando:**

Todos los trenes autorizados han sido notificados de la presencia de hombres o equipamiento y han sido ordenados a ejecutar el movimiento a **velocidad restringida**. Si la vía no está asegurada para el movimiento de trenes a velocidad restringida, el encargado debe proteger la vía con banderas rojas de acuerdo con la Norma N° 115.

405. Aviso de Límites Despejados

Un tren sin un miembro de la tripulación en la parte posterior y operando en territorio sin señalización puede dar aviso de límites despejados o informar del pase de una ubicación determinada SOLAMENTE cuando se tiene certeza que el tren está completo.

Esto debe ser determinado por una de las siguientes alternativas:

- 1. La parte trasera del tren tiene un dispositivo telemétrico y el dispositivo ubicado en la locomotora de control indica continuidad en la presión de aire del sistema de frenos.*
- 2. Un empleado verifica que el marcador está en la parte trasera del tren.*
- 3. Un miembro de la tripulación pueda observar físicamente la última pieza del tren en la cual se ubica el marcador.*
- 4. El tren se ha detenido y una inspección verifica que el marcador está en el carro trasero del tren.*

Un tren que esté despejando en un Desvío u otra vía debe cumplir con los requisitos de la Norma N° 352.

406. Solicitud de Autorización Uso de Vía

Un funcionario que solicita Autorización Uso de Vía debe informar al Controlador de Tráfico las maniobras a efectuar y cuando sea necesario, indicará qué vías ocupará y cuánto tiempo necesita.

407. Copia de Autorización Uso de Vía

El Asistente de Tren y el Maquinista deberán tener una copia de la Autorización Uso de Vía emitida a su tren y los miembros de la tripulación deberán leerla y entenderla. La copia debe indicar la fecha, ubicación y nombre del empleado que la copia.

El siguiente es el procedimiento cuando se transmita verbalmente:

A. Transmisión de Autorización Uso de Vía

- 1. Un trabajador calificado ingresará toda la información e instrucciones en el formulario de la Autorización Uso de Vía incluyendo las iniciales del Controlador de Tráfico.*
- 2. El trabajador repetirá la información al Controlador de Tráfico.*
- 3. El Controlador de Tráfico la revisará y si está todo conforme dirá "CORRECTO" e indicará la hora.*
- 4. El trabajador ingresará la hora y sus iniciales.*

B. Inicio de Vigencia

La Autorización Uso de Vía no entra en vigencia hasta que el trabajador calificado repita la hora y "CORRECTO" transmitido por el Controlador de Tráfico y éste acuse recepción de la repetición del trabajador calificado.

Empleados calificados pueden hacer "un puente", cuando sea necesario en la transmisión de Autorización Uso de Vía.

408. Vigencia

Una vez en vigor una Autorización Uso de Vía continuará vigente hasta que un miembro de la tripulación haya informado al Controlador de Tráfico que ha despejado los límites autorizados o hasta que sea anulada.

409. Alteración de una Autorización Uso de Vía

Trabajadores no deben agregar ni alterar de ninguna forma una Autorización Uso de Vía.

*Cuando una Autorización Uso de Vía se encuentre en vigor y se desee cambiar los límites o las instrucciones, excepto bajo la Norma 412, deberá emitirse una nueva A.U.V. con las instrucciones deseadas e incluir la expresión: "**Autorización Uso de Vía Numero ____ anulada**" (línea 1) consignándose el número de la autorización que se anula. La Autorización Uso de Vía anterior perderá su vigencia.*

Si se comete un error de escritura o de instrucción cuando se está emitiendo una A.U.V., antes que entre en vigencia, se debe considerar INVALIDA, pudiendo copiarse nuevamente usando el mismo número de A.U.V. Se debe anotar "INVALIDA" en la copia de A.U.V.

410. Indicar Anulación

Se deberá escribir la palabra "ANULADA" en cada copia de la Autorización de Uso de Vía cuando se haya informado que el tren ha despejado los límites otorgados o se hubiese anulado dicha autorización.

411. Transmisión Automática de Autorización Uso de Vía

Las Autorizaciones Uso de Vía pueden ser transmitidas por radio, teléfono o fax. En este último caso no se requerirá su repetición. La hora del "correcto" será la hora de emisión y en el espacio correspondiente al nombre del empleado copiator, se indicarán las iniciales del Controlador de Tráfico. Las Autorizaciones Uso de Vía que restrinjan la circulación de un tren con el punto 7 del formulario de A.U.V. no deberán enviarse por este medio.

412. Límites Parciales

Cuando el asistente de Tren o el Maquinista a pedido del Controlador de Tráfico informa que su tren ha sobrepasado un punto determinado dentro de los Límites autorizados según la Norma N° 400 y N° 402.1 la AUV otorgada se considerará anulada hasta ese punto. El Controlador de Tráfico podrá autorizar otro tren desde o hasta ese punto.

(Normas 413- 449 Reservadas)

X. BOLETINES DE VÍA

450. Boletines de Vía

Los trabajadores no deben agregar ni alterar de ninguna forma un Boletín de Vía, excepto bajo Norma N° 461, Anulación de Boletín de Vía.

Los Boletines de Vía serán emitidos por el Controlador de Tráfico según se requiera, con información sobre todas las condiciones que afecten la seguridad de la circulación de trenes o locomotoras. La velocidad máxima que figure en la Circular de Instrucciones Especiales será modificada conforme se indique en los Boletines de Vía.

El Asistente de Tren y el Maquinista deben recibir los Boletines de Vía en su estación de origen. En cada Autorización 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 Asistente de Tren y el Maquinista deben contar con copias de todos los Boletines de Vía consignados. Cada miembro de la tripulación deberá leerlos y comprender plenamente su contenido.

Un Boletín de Vía "A" debe ser utilizado para advertir condiciones de la vía.

Un Boletín de Vía "B" debe ser utilizado para advertir de la presencia de hombres o equipamientos obstruyendo la vía.

451. 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 restringida y detenerse antes de llegar a los hombres o equipamiento que obstruyan la vía o a una bandera roja colocada a la derecha de la vía. Después de detenerse y después de recibir autorización del encargado de vía los trenes podrán continuar de acuerdo a sus instrucciones o hasta que el tren completo haya pasado una bandera verde o haya despejado aquellos límites.

El Asistente de Tren o el Maquinista deberá tratar de establecer contacto por radio con el trabajador a cargo de la vía con suficiente anticipación para evitar demoras, informando su ubicación e indicando la vía a usar.

El trabajador que otorgue la autorización verbal, utilizará el siguiente formato de comunicación:

"Capataz (nombre) a cargo de Boletín de Vía N° ____ entre Km. ____ y Km. ____".

- 1. Para autorizar a un tren a pasar una bandera roja, o a entrar a los límites después de detenerse, se añadirá lo siguiente:*

" (Loc.) puede pasar la bandera roja ubicada en Km. _____ (o entrar a los límites)".

El tren podrá entonces pasar una bandera roja, o entrar a los límites, después de detenerse. Continuará su marcha a velocidad restringida. 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 restringida, se deberá añadir lo siguiente:*

" (Loc.) puede atravesar los límites a ____ k.p.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 k.p.h., se añadirá lo siguiente:*

" (Loc.) marche a velocidad restringida sin exceder ____ k.p.h. (agregando sí es necesario "hasta llegar al Km. ____)".

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

Estas instrucciones deberán ser repetidas por el Asistente de Tren o el Maquinista y deberá recibirse la confirmación "Correcto" del empleado que las dio antes de proceder conforme a ellas.

Cuando en la columna PARE del Formulario B figure la palabra PARE el tren no deberá entrar a los límites hasta recibir permiso verbal del empleado a cargo, aunque no exista bandera ROJA.

Se deberán exhibir banderas ROJO-AMARILLAS según lo establece la Norma N° 112, del presente Reglamento de Operaciones.

452. Protección para Equipos Móviles de Vía

Puede utilizarse el Formulario B de Boletín de Vía para proteger máquinas y equipos móviles ubicados sobre la vía principal con autorización del Controlador de Tráfico. No se deberá proteger en la misma línea del Boletín de Vía a otras cuadrillas o equipamientos.

453. Vías Fuera de Servicio

Deberá darse protección cuando una vía deba ser retirada de servicio. La protección podrá darse mediante Boletín de Vía Formulario A 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.

454. Vías Ocupadas por Equipos

Cuando las vías principales, desvíos 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 Controlador de Tráfico deberá ser informado de esta circunstancia.

Cuando se ocupe alguna de estas vías, deberá darse la protección que dispone la Norma N° 228 del presente Reglamento de Operaciones.

455. Cambio de Normas, Boletín de Servicio o Circular de Instrucciones Especiales

Cuando el Gerente de Operaciones lo autorice, un Boletín de Vía puede usarse para emitir, cancelar o modificar normas en el Reglamento de Operaciones, Boletín de Servicio o Circular de Instrucciones Especiales.

Un Boletín de Servicio o Circular de Instrucciones Especiales que ha sido cancelado por medio de Boletines de Vía no deberá volver a emitirse. El Boletín de Vía debe mantenerse vigente hasta que el Boletín de Servicio que contiene el cambio sea publicado.

456. Copia de Boletín de Vía

El Asistente de Tren y el Maquinista deberán tener una copia del Boletín de Vía emitida a su tren y los miembros de la tripulación deberán leerla y entenderla.

La copia debe indicar la fecha, ubicación y nombre del empleado que la copia.

El siguiente es el procedimiento a seguir cuando se transmita en forma verbal:

Un trabajador calificado ingresará toda la información e instrucciones en el Boletín de Vía incluyendo las iniciales del Controlador de Tráfico.

a) El trabajador calificado repetirá la información al Controlador de Tráfico.

b) El Controlador de Tráfico la revisará y si está todo conforme dirá "CORRECTO" e indicará la hora.

Norma 455 Modificada por CIE 2 Octubre 2000

c) *El trabajador ingresará la hora y sus iniciales en el Boletín de Vía y lo repetirá al Controlador de Tráfico.*

Los funcionarios calificados pueden hacer un “puente” en la transmisión de Boletines de Vía.

457. Duplicación de Boletines de Vía

No se requerirá repetir los Boletines de Vía al Controlador de Tráfico cuando se los reproduzca por fotocopiado.

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

458. 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.

459. Restricciones Aplicables a la Marcha de un Tren

Cuando se emita una Autorización 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 A.U.V. o el Boletín de Vía no se debe transmitir hasta que el Asistente de Tren o el Maquinista le haya confirmado al Controlador de Tráfico que entienden, y que pueden cumplir con las indicaciones.

460. Relevos Durante el Viaje

Si el Asistente de Tren o el Maquinista, o ambos, son relevados antes de finalizar el viaje, todas las Autorizaciones Uso de Vía en vigencia, Boletines de Vía, composición del tren e instrucciones en su poder deberán entregarse al Asistente de Tren o al Maquinista de relevo.

Si no es posible entregarlos personalmente a la tripulación de relevo, el Asistente de Tren dejará los documentos en el lugar designado por el Controlador de Tráfico.

Las Autorizaciones de Uso de Vía, Boletines de Vía, instrucciones e información pertinente deberán ser verificados por el Asistente de Tren y el Maquinista de relevo, con el Controlador de Tráfico antes de continuar.

461. Anulación de Boletines de Vía

Para anular una línea numerada, una parte, o la totalidad de un Boletín de Vía, el Controlador de Tráfico:

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) ANULADA".**

Esta información deberá ser repetida al Controlador de Tráfico y, si es correcta, se trazará una línea que atraviese la parte del texto que se anula.

(b) **"BOLETIN DE VIA NRO. DEL (fecha) ANULADO".**

Esta información deberá ser repetida al Controlador de Tráfico y, si es correcta, deberá cruzarse cada copia del Boletín de Vía anulado con la palabra "ANULADO".

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

(a) **"LINEA (número) DEL BOLETIN DE VIA NRO. DEL (fecha) ANULADA".**

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

(b) **"EL BOLETIN DE VIA NRO. DEL (fecha) ANULADO".**

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

El Boletín de Vía o la parte del mismo que se indique perderá su vigencia en ese momento.

462. Entrega de los Boletines de Vía

El personal que reciba Boletines de Vía para ser entregados a otros trabajadores deberá entregar copias a todas las personas a quienes va dirigido a menos que entretanto el Boletín de Vía sea anulado.

En la oficina encargada de la entrega se archivará una copia de todos los Boletines de Vía que afecten su sector.

463. Transmisión automática de Boletín de Vía

Los Boletines de Vía pueden ser transmitidos por radio, teléfono o fax. En éste último caso no se necesitará su repetición. La hora del "correcto" será la hora de emisión y en el espacio correspondiente al nombre del empleado copiador se indicarán las iniciales del Controlador de Tráfico.

(Normas 464 a 499 reservadas)