

Legislación Nacional

var disURL = '1292390/1292748/de_1140_1991.htm' ;document.write("");]]> DECRETO 1140/1991**FERROCARRILES**

Reglamento General. Modificación del 14/06/1991; publ. 21/06/1991El presidente de la Nación Argentina decreta:Art.

1.º Modifícase en el reglamento general de ferrocarriles, aprobado por decreto 90325 de fecha 12 de setiembre de 1936, los artículos que a continuación se indican, los que quedarán redactados de la siguiente forma:*Art. 10.*- Todo tren en marcha estará bajo el mando y la responsabilidad de un jefe, el que tendrá a su cargo la seguridad, policía y vigilancia del tren, el servicio de transporte y el cumplimiento de los reglamentos concernientes.Sus órdenes deberán ser acatadas por todos los empleados del tren, cualesquiera que sean sus funciones y solamente durante el tiempo que el convoy permanezca en las estaciones, el personal estará bajo el mando y responsabilidad de los jefes de las mismas.Cuando en la estación no hubiere un jefe u otro empleado que cumpla esas funciones, dándose las condiciones de circulación indicadas en el art. 47 , inc. a), el jefe del tren mantendrá sus obligaciones y responsabilidades.*Art. 12.*- Las controversias suscitadas en las estaciones entre el público y el personal de servicio sobre deberes y obligaciones recíprocas serán resueltas por el jefe de las mismas, y las que ocurran en los trenes durante la marcha, por el jefe del tren.Cuando en la estación no hubiere un jefe y otro empleado que cumpliera esas funciones, el jefe del tren mantendrá sus obligaciones y responsabilidades durante el tiempo que el tren estuviere detenido en la estación.Cuando esté presente un inspector nacional corresponde a él entender en la cuestión promovida.*Art. 31.*- Todo tren llevará, por lo menos, los útiles siguientes: En las locomotoras titulares, además de las herramientas del maquinista, dos gatos, una barreta, un balde, dos faroles de mano, dos banderas de señales, petardos y madera de calzada.En los furgones: Un cable de remolque, dos encarriladoras y un juego de cadenas de enganche.En los furgones de los trenes de pasajeros y mixtos, además de esos elementos, un botiquín, una camilla plegadiza y un teléfono o velocípedo de vía.Donde el tren lleve equipo de radiocomunicaciones para regular la circulación, puede prescindirse del teléfono y/o velocípedo de vía.La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario determinará qué trenes podrán prescindir de algunos de esos elementos.Es deber del personal verificar la existencia de los útiles reglamentarios y señalar a quien corresponda las faltas eventuales en las locomotoras y en los trenes, sin que dicha falta exima al personal de la obligación de despachar o conducir los trenes conforme a lo previsto en el art. 3 .*Art. 45.*- Ningún tren podrá salir de una estación sin orden del jefe de la misma o de un empleado autorizado al efecto por la empresa.Los trenes de pasajeros y mixtos no podrán salir antes de la hora fijada en el horario.En los apeaderos o paradas, la orden de partida será dada por el jefe del tren.Cuando en la estación no hubiere un jefe y otro empleado que cumpla esas funciones, dándose las condiciones de circulación indicadas en el art. 47 , inc. a) el jefe de tren dará la orden de partida.*Art. 47.*- Todos los trenes, tanto de pasajeros como de carga, serán anunciados de estación en estación, registrándose el anuncio, con excepción de las secciones de línea dotadas del sistema "block".Los despachos se harán por orden escrita de los jefes de estación expresando el número del tren, la hora de su salida y la estación a que se dé aviso.a) Dichas autorizaciones de vía libre podrán ser dadas sin intervención del jefe de la estación, cuando el bloqueo fuera automático o se estableciera desde un puesto de control en comunicación directa con el personal del tren, por medio de semáforos en la vía o en el propio tren, órdenes vocales, escritas y/o codificadas, transmitidas por medio de ondas electromagnéticas.*Art. 48.*- Al despachar un tren después de otro, el jefe de la estación de partida deberá entregar al maquinista, por intermedio del jefe del tren, un boleto de precaución en el que se avisará que un tren corre adelante.El segundo tren no podrá aproximarse al primero a menor distancia de mil metros, y si por las condiciones excepcionales de la vía no se pudiera distinguir el tren que va adelante, deberá marchar con velocidad reducida, a fin de poder parar en el momento que fuese necesario.Si el tiempo no fuese claro, el jefe de la estación no dará salida al tren antes de haber recibido aviso telegráfico de la llegada del primero a la estación siguiente.Si el primer tren marchara muy despacio, el maquinista del segundo se acercará con mucha precaución para prestarle auxilio en caso necesario.Cuando se diera el caso de operaciones a que se refiere el art. 47 , inc. a), la restricción será informada directamente por el operador de control al jefe del tren, cumpliendo todas las condiciones del presente artículo.*Art. 51.*- En ningún caso se dará salida a un tren especial, cuyo itinerario no se haya podido anunciar, sin que se asegure el primer cruce, debiéndose comunicar de inmediato la corrida a todas las estaciones del trayecto.Cuando la circulación del tren especial se efectuare en las condiciones que establece el art. 47 , inc. a), el operador de control tendrá a su cargo anunciar la corrida a todos quienes debieren intervenir para asegurar la misma y las operaciones inherentes. Las instrucciones al respecto se darán por escrito y se dejará constancia de las comunicaciones transmitidas.*Art. 53.*- En las estaciones o desvíos clausurados no podrán efectuarse cruces o pasadas de trenes sin intervención del personal de la estación o desvío, en cuyo poder deberán estar las llaves correspondientes a los candados de los cambios, salvo casos de fuerza mayor.Cuando el personal a cargo del tren dispusiera de los medios necesarios para operar los cambios y tuviera autorización para ello del operador de control, para darse las condiciones de circulación indicadas en el art. 47 , inc. a), no será obligada la intervención del personal de la estación o desvío.*Art. 54.*- En líneas con doble vía, los trenes y las locomotoras solas deberán correr

siempre por la vía colocada a la izquierda en la dirección de la marcha. Excepcionalmente y bajo la responsabilidad de los jefes de estación de la sección de la línea correspondiente, y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias, podrá permitirse, en caso de accidente y socorro y compostura de la vía, que los trenes corran en sentido contrario al establecido. Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que se establecen en el art. 47, inc. a), la responsabilidad será asumida por el operador de control para que los trenes corran en sentido contrario al establecido debiendo, previamente, tomar todas las medidas de seguridad que correspondieren. *Art. 75.*- El jefe del tren en marcha comunicará de inmediato al jefe de la estación más próxima todo accidente ocasionado por la circulación del tren o que, derivado de otras causas, hubiera afectado o pudiera afectar la marcha normal del mismo o de los demás trenes. El jefe de la estación lo comunicará a su vez, en el acto y por el medio más rápido, al inspector nacional y a la Policía, si fuese del caso. El jefe de la estación tendrá las mismas obligaciones del jefe del tren, si el accidente hubiere ocurrido dentro del recinto o radio de la estación y sus playas o desvíos anexos. Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que establece el art. 47, inc. a), el jefe del tren o jefe de estación, cuando existiera, dará aviso al operador de control, quien deberá disponer las medidas necesarias para dar cumplimiento a las comunicaciones que indica el presente artículo. En caso de que los equipos de comunicación entre el tren y/o estación con el puesto de control no funcionaran en forma satisfactoria, los responsables en el lugar de los hechos adoptarán todas y cada una de las medidas y acciones a su alcance para los mismos fines. Si el accidente hubiera ocasionado lesiones personales o afectado seriamente la regularidad y seguridad de los servicios o del camino, el mismo aviso será transmitido, también en forma inmediata, por la empresa a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Dentro de los veinte (20) días la empresa deberá, además, remitir a dicha dirección un informe detallado de lo ocurrido y sus causas, consignando las medidas adoptadas contra el personal que hubiera resultado culpable y los medios arbitrados para impedir la repetición del accidente. No mediando las circunstancias enunciadas, los accidentes de referencia serán comunicados periódicamente a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, en la forma y términos que ésta determine. *Art. 83.*- Las señales deberán ser perceptibles, sea por el oído o por vista, y se harán con señales fijas o móviles. Cuando no resulte posible o conveniente la transmisión directa de una señal podrán emplearse mensajes vocales, escritos y/o codificados, transmitidos por medios indirectos tales como la radio, teléfono u otros equivalentes en las condiciones que establezca la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. *Art. 86.*- La señal de partida de los trenes será dada por el jefe de tren, previa orden del jefe de estación u otro empleado autorizado, mediante un toque prolongado de pito y la exhibición de una banderita verde de día y luz verde de noche. Al ponerse el tren en movimiento, el personal del mismo cambiará contraseñas que serán confirmación de la señal de partida. Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que establece el art. 47, inc. a), no es necesaria la participación del jefe de estación. *Art. 87.*- El conductor del tren se comunicará con el personal del mismo, de la vía o de las estaciones por medio del silbato o la bocina. También será de aplicación el uso de la radio o medios alámbricos para establecer comunicación con el operador de control; otros miembros de la dotación del propio tren; otros trenes; estaciones; patios de maniobras; cuadrillas de vías; personal de material remolcado u otras dotaciones ubicadas en tierra. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario determinará las condiciones para establecer tales comunicaciones. *Art. 100.*- Con los discos o señales enanas colocadas cerca de los cambios o trampas en desvíos, o utilizados para maniobras, se harán las siguientes indicaciones: 1) Discos: Cuando el disco se presenta paralelo a la vía de modo que se vea de perfil o luz verde, indicará que la vía correspondiente está libre: "avance". Cuando el disco se presenta perpendicular a la vía, presentando la cara pintada de rojo o una luz roja indicará que la vía correspondiente está obstruida: "párese". Cuando un indicador de trampa mostrare un disco verde, ello significará que puede ser transpuesta. Cuando un indicador de cambio mostrare un disco o rectángulo verde, ello significará que se encuentra dispuesto por vía principal y, si mostrare un triángulo amarillo sobre fondo negro, indicará que se halla dispuesto para desviar. 2) Señales enanas: Las señales enanas serán de la misma forma que las señales de brazo no automáticas, pero de dimensiones más reducidas, y se harán con ellas las mismas indicaciones que con las señales de brazos de dos posiciones. 3) Indicadores de posición de cambio: Mostrarán, sobre fondo negro, las siguientes figuras: a) Un rectángulo de setenta por doscientos (70 x 200) milímetros de lados mayores en vertical para ambos sentidos de marcha, indicando que el cambio está dispuesto para movimientos de trenes sobre la vía recta o menos desviada. b) Una flecha horizontal de setenta (70) milímetros de grosor, ciento ochenta (180) de alto y doscientos (200) de largo, para ambos sentidos de marcha, indicando, el extremo agudo de la flecha vista desde la punta del cambio, que éste está dispuesto para la vía más desviada hacia ese lado; y el extremo de la que se ve desde el talón de cambio, invertida respecto de la anterior, que está dispuesto, recíprocamente, para movimientos desde el lado opuesto. Tales figuras podrán ser de vidrio blanco-lechoso, iluminadas de noche por luz blanca, opacas, pero esmaltadas de blanco, con espejos reflectores de la luz de los trenes o de otro sistema similar que acepte la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (decreto 6534/1946). 4) Discos o tableros de precaución: a) Discos de aproximación: Cuando se usen discos de aproximación, éstos se colocarán como mínimo a mil cuatrocientos (1400) metros afuera del primer cambio de las estaciones, desvíos, empalmes, etc., con el fin de permitir a los conductores de trenes orientarse de noche o cuando haya neblina, etc. La cara de estos discos expuesta a los trenes que se

aproximan a la estación, etc., será pintada de blanco, la otra de negro y no llevarán luz alguna.) *b)* Tablero de precaución: Se empleará para indicar los extremos de un trecho de vía en el cual los trenes deberán observar temporariamente una precaución preestablecida. De noche, el tablero donde empieza la precaución llevará luz anaranjada, y el del término de la misma luz verde, proyectadas ambas hacia el lado de donde se aproximen los trenes. En alternativa se podrán utilizar tableros romboidales de color amarillo con orla negra para indicar el principio de la precaución, y color verde con orla blanca para señalar el fin de la misma. Para visibilidad nocturna, es suficiente el uso de materiales reflectores de la luz coincidentes con los colores indicados. *c)* Tableros fijos indicadores de velocidad: Se emplearán para indicar los límites de un trecho de vía en el que los trenes deberán observar normalmente la velocidad en kilómetros por hora, que indica el tablero. *d)* Tableros "Silbe": Se emplearán para indicar a los conductores de trenes los puntos en los cuales por cualquier motivo fuese indispensable tocar un silbato largo de atención. **Art. 105.-** Todo tren, locomotora, o coche automotor que circule de noche deberá llevar en la parte delantera un farol de cabecera con luz blanca y de una potencia suficiente para poder distinguir una persona parada en la vía a una distancia no menor de doscientos (200) metros. Si las locomotoras con el tender adelante, llevarán en dicho tender un farol de igual potencia que el que lleva la locomotora al frente en su posición normal. **2)** Como señales de cola, todo tren llevará: *a)* De día: Colocado en los ángulos superiores del último vehículo, dos (2) discos, uno (1) a cada lado pintados de blanco hacia adelante y rojo hacia atrás, excepto en los trenes que estuvieren dotados totalmente de frenos continuos automáticos. *b)* De noche: Colocados a cada uno de los costados, en los ángulos superiores del último vehículo, un farol de costado proyectando luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás. **3)** Cuando circulen solas las locomotoras o coches automotores, llevarán como señal de cola, en la parte posterior del vehículo, durante la noche, un farol proyectando luz roja hacia atrás. **4)** En caso especiales, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá autorizar la supresión de los discos y el empleo de señales de cola de noche de tipo distinto y ubicadas en forma diferente que el indicado en los incs. 2 y 3. **Art. 111.-** Todo conductor, al observar una señal de precaución, deberá adoptar las medidas del caso para llegar al punto en que ésta se exhibe con una velocidad no mayor de doce (12) kilómetros por hora, si no se hubiera dispuesto ya una velocidad distinta, precaución que deberá observar en todo el trayecto comprendido entre las dos (2) señales que deberán colocarse en todo punto peligroso. Cuando el estado de la vía sea tal que no resulte prudente usar esa velocidad, se hará la señal de peligro y se detendrá el tren para darle al conductor instrucciones verbales sobre las precauciones a observar. Las precauciones permanentes o temporarias de cierta duración deberán ser puestas en conocimiento de los conductores por medio de avisos colocados en los respectivos galpones y tableros fijos indicadores de las velocidades máximas a observar entre los puntos señalados. Hasta tanto no se llene este requisito, las estaciones inmediatas al punto de peligro entregarán a los conductores de trenes boletas indicando los puntos entre los cuales deberán observar precauciones y la velocidad máxima con que podrán recorrer ese trayecto. Cuando se dieran las condiciones que indica el art. 47, inc. a), la obligación de las estaciones inmediatas al punto de peligro será cubierta por el operador de control. **Art. 219.-** El cargador deberá hacer declaración previa de la calidad específica, peso, clase, medida o número de las cargas a transportar. Tratándose de cargas a granel, si en el punto de procedencia de la carga no hubiera sido pesada por falta de báscula apropiada, las empresas deberán verificar el peso de la misma en el primer punto donde la hubiese, y comunicarlo en el día por el medio más apropiado al cargador o al consignatario, salvo que alguno de ellos hubiera presenciado o controlado dicha operación, lo que podrán hacer siempre que lo creyeran conveniente. Dicha verificación de peso no excluye la que puedan hacer las empresas en los empalmes de intercambio. Si por conveniencia operativa o de otra naturaleza el ferrocarril no verificara el peso en procedencia o primera báscula del trayecto, limitará el reclamo de daños u otras consecuencias como si hubiere sido pesado en la primera báscula. La empresa no estará obligada a dar el aviso al consignatario sino cuando así lo hubiere estipulado el cargador al otorgar la carta de porte. El cargador también podrá estipular que el aviso se le pase simultáneamente a él y al consignatario. A tal efecto deberá pagar previamente el precio que establezca la tarifa respectiva (decreto 35680/1948). **Art. 2.º** Autorízase a las empresas prestatarias de servicios públicos ferroviarios a introducir, en la relación comercial con sus clientes, las opciones previstas en el anexo I que forma parte del presente decreto. **Art. 3.º** En virtud de lo establecido en el artículo precedente, las empresas prestatarias de servicios públicos ferroviarios deberán poner en conocimiento de la autoridad concedente las normas tarifarias y metodologías de aplicación en relación con los clientes, las que podrán ser objetadas cuando se considere que vulneran el espíritu del Reglamento General de Ferrocarriles y toda otra reglamentación aplicable. **Art. 4.º** Comuníquese, etc. **Menem - Cavallo Anexo II** Las modificaciones tecnológicas posibles de aplicar en el presente permiten prescindir de la estación habilitada con personal en forma permanente para reglar las funciones operativas, hecho que cuestiona severamente la economicidad de hacerlo también para las funciones comerciales, situación que la normativa actual no considera. En consecuencia, procede a introducir modificaciones y contemplar flexibilizaciones en la aplicación del Reglamento General de Ferrocarriles, de conformidad con lo detallado en el presente anexo. **a)** Pasajeros: Para este rubro deberán preverse, conforme a la importancia del lugar, los servicios que a continuación se detallan: Recepción y entrega de equipajes]]> Recepción y entrega de equipajes Estaciones terminales o importantes. Resto entrega o

recibe en furgón Entrega o recibe en furgón Informes de servicios, tarifas y reglamentos Si Si No Recepción y entrega de lotes acelerados Si. En estaciones pre determinadas No No Horario de atención Mínimo 1 hora antes y después de atención de cada tren. Además en caso de venta anticipada, entrega de equipajes y/o lotes acelerados, etc., 3 horas dentro de horario comercial mínimo 3 días por semana Mínimo 1 hora antes y después de cada tren No