

ESPECIFICACION TECNICA FAT: VP-3010

EMISION FEBRERO DE 1978

ESPECIFICACIONES CONCATENADAS

FAT: MR- 704

FAT: MRe- 2000

FAT: MRe- 2002

FAT: V- 1409

FAT: V- 2003

FAT: V- 2004

FAT: V- 2005

FAT: V- 2006

FAT: V- 2009

COPANT-ALAF-5: 1-009

Instrucción Técnica MR:4-001

Instrucción Técnica MR:4-002

Instrucción Técnica MR:4-012

LISTA DE PLANOS

NEFA 550

NEFA 940

MANTENIMIENTO DE VAGONES PARTICULARES	Gerencia de Mecánica
	FAT: VP-3010 Febrero de 1978

A – ESPECIFICACIONES E INSTRUCCIONES A CONSULTAR

- A-1. FAT: MR- 704
- A-2. FAT: MRe- 2000
- A-3. FAT: MRe- 2002
- A-4. FAT: V- 1409
- A-5. FAT: V- 2003
- A-6. FAT: V- 2004
- A-7. FAT: V- 2005
- A-8. FAT: V- 2006
- A-9. FAT: V- 2009
- A-10. COPANT-ALAF-5: 1-009
- A-11. Instrucción Técnica MR:4-001
- A-12. Instrucción Técnica MR:4-002
- A-13. Instrucción Técnica MR:4-012

B – ALCANCE DE ESTA ESPECIFICACION

B-1. Esta especificación establece la secuencia y oportunidad de las operaciones del mantenimiento preventivo y/o de las reparaciones accidentales de los vagones particulares (V.P.).

B-2. Prescribe las condiciones que determinarán la detención del V.P. por corresponderle operaciones de reparación o mantenimiento, la forma de rotular el mismo para su ejecución y la formulación de los avisos correspondientes.

B-3. Establece los procedimientos, opciones y plazos para disponer las operaciones de mantenimiento o reparaciones.

B-4. Establece las metodologías de mantenimiento y reparación, así como los documentos técnicos que regirán su Control de Calidad.

B-5. Establece las condiciones de Inspección y repuesta en servicio y los procedimientos para la formulación de los cargos que correspondan.

C – DEFINICIONES

C-1. Mantenimiento preventivo (M.P.): Es el conjunto de tareas y secuencias programadas que aplicadas a un vagón particular permiten asegurar al mismo una adecuada compatibilidad, seguridad y regularidad en servicio, en las condiciones más económicas compatibles con las condiciones y exigencias de utilización.

C-2. Operaciones del mantenimiento preventivo (O.M.P.): La clasificación, definiciones y alcances de las operaciones del M.P. para vagones se establecen en la Instrucción Técnica MR:4-002.

C-3. Reparaciones accidentales (R.A.C.): Son las no programadas producidas por la necesidad de subsanar en cualquier momento las averías detectadas por los revisadores de vehículos, en desvíos o talleres.

C-4. La nominación y codificación de motivos y causas de detención del material remolcado se establece en la Especificación Técnica FAT: MRe-2000.

C-5. Las definiciones y procedimientos para rotular vagones averiados o para O.M.P. se establecen en la Instrucción General MR:4-001.

C-6. Las prescripciones técnicas para la revisión del material remolcado se establecen en la Instrucción Técnica MR:4-012.

C-7. Vagón de libre intervención: Es el que, en caso de corresponder una O.M.P. o una R.A.C. se haya convenido que puede ser intervenido por personal de F.A., lo que quedará expresado por el estampado de la frase subrayada del título, en los costados del V.P.

En caso contrario se estampará **NO INTERVENIR – CONSIGNAR A TALLER XX ...**

D - REQUISITOS GENERALES

D-1. Los vagones particulares (V.P.) y sus accesorios deberán ser mantenidos por el titular en condiciones que aseguren una adecuada confiabilidad, regularidad y seguridad en servicio. El cumplimiento de las condiciones mínimas de mantenimiento que se establecen en esta especificación condicionará su permanencia en servicio y/o la vigencia de la matrícula otorgada a cada unidad.

D-2. El titular deberá ejecutar por sí o por terceros, a su cargo, los trabajos de conservación siguientes:

- a) Operaciones del mantenimiento preventivo.
- b) Reparación de las averías que por cualquier causa pudieran producirse en el vagón.
- c) Tareas de limpieza.
- d) Tareas de alistamiento.
- e) Mantenimiento de los equipos especiales del vagón.

Los requisitos técnicos, opciones y condiciones para la ejecución de esas tareas a), b), c) y d), se ajustarán a lo prescripto en esta especificación. Los correspondientes a las e) serán de su incumbencia, siempre que se salvaguarden los intereses de Ferrocarriles Argentinos.

D-3. Los V.P. que integren trenes que circulen por líneas de Ferrocarriles Argentinos, durante el trayecto, serán revisados por personal de éste, en las mismas condiciones que sus propios vagones. Este servicio se prestará sin cargo para el titular.

Mantenimiento Preventivo

D-4. Las operaciones y secuencias de mantenimiento preventivo para un V.P. cumplimentarán como mínimo el siguiente programa establecido en función del kilometraje acumulado, donde:

- RA = Reparación A de Taller
RB = Reparación B de Taller
RG = Reparación general de bogie.
RL = Reparación liviana de bogie.
RD = Reparación limitada de Taller.

Código OMP	Kilometraje Acumulado	Operac.Mant. Caja	Talleres Bogies
1 T	150.000	A	RL
2 T	300.000	B	RG
3 T	450.000	A	RL
4T	600.000	B	RG

Código OMP	Kilometraje Acumulado	Operac.Mant. Caja	Talleres Bogies
5 T	750.000	A	RL
6 T	900.000	B	RG
7 T	1.050.000	A	RL
8 T	1.200.000	B	RG
9 T	1.350.000	A	RL
10 T	1.500.000	B	RG
11 T	1.650.000	A	RL
12 T	1.800.000	B	RG
13 T	1.950.000	B	RL
	2.100.000		

La vida útil se estima en 2.100.000 km, pero se considera conveniente controlar el vagón en la operación 10 T y modificar o retener el criterio adoptado según estado real del vehículo.

Características de las operaciones del Mantenimiento Preventivo

D-5. Los requisitos técnicos para la ejecución de las operaciones del mantenimiento preventivo involucradas en el programa D-4, se establecen en las siguientes Especificaciones Técnicas:

Reparación A de Talleres: FAT: V-2003

Reparación B de Talleres: FAT: v-2004

Reparación RL de Talleres: FAT: v-2005

Reparación RG de Talleres: FAT: V-2006

Reparación RL de Desvío: FAT: V-2010

Control del Programa de Mantenimiento Preventivo

D-6. Será responsabilidad del titular de la matrícula, que el vagón reciba dentro del respectivo plazo, la totalidad de las operaciones del M.P. establecidas en D-2.

D-7. Tras cada O.M.P. el vagón será estampado con las fechas de habilitación correspondientes según se indica en la Especificación Técnica FAT: MRe-2002, con las siguientes prescripciones complementarias:

PARRILLA	CASILLERO	SE INSERTARA
NEFA 550	1	" XT " donde X es el código O.M.P. Según D-4.
	2	RG o RL según corresponde de acuerdo a D-4.
	3	El establecimiento de F.A. o de terceros al que debe ser girado el vagón al vencimiento de la habilitación conferida o cuando mediare requerimiento del titular (según siglas que normalizará el Depto. Material Rodante).

PARRILLA	CASILLERO	SE INSERTARA
NEFA 550	4	La fecha en que corresponde intervenir se establece a los 2 años de la primera puesta en servicio, o a los 2 años de la repuesta tras una O.M.P. de taller.
	6	Las fechas anteriores son el límite máximo de M.P. las que no eximen al titular, en caso de consumirse más rápidamente el kilometraje, de adelantar las fechas del M.P. en forma acorde.
	7	La fecha de una excepcional prórroga que será acordada por la Gerencia de Mecánica a pedido del titular cuando las condiciones y el kilometraje acumulado así lo justifiquen
NEFA 554	No será de utilización en Vagones Particulares.	
NEFA 940/R	No será de utilización en Vagones Particulares.	
NEFA 940/F	No será de utilización en Vagones Particulares.	
NEFA 954/1	Se preverá un período de revisión y relubricación coincidente con el de la próxima reparación de Taller.	

La transgresión o incumplimiento de lo más arriba estipulado determinará la automática caducidad de la matrícula del vagón en que fuera observado.

D-8. La oportunidad, rotulación, encaminamiento y comunicaciones que correspondan en caso de detectarse un V.P. con fechas de M.P. vencidas se establece en el Cursograma I.

El citado cursograma muestra en forma de preguntas, las distintas alternativas que pudieran presentarse y las respuestas Si-NO, en cada caso determinan el curso a seguir.

Los colores que se indican en las flechas son los de las etiquetas que el personal de F.A. pegará sobre los V.P. de acuerdo a la Instrucción Técnica de Rotulado de Vagones Averiadados MR:4-001 y del mismo modo la estampilla de destino (T - D o E), indicará el lugar a que será encaminado el mismo para su reparación, pudiendo ser un Centro de Mantenimiento de F.A. o Privado.

A los efectos de interpretar el cursograma el personal de F.A. que detecte la avería o fecha de vencimiento de M.P., deberá observar si el V.P. es de **LIBRE INTERVENCION**, encaminando entonces el vehículo a un centro reparador de F.A. o en caso de tener la leyenda **NO INTERVENIR**, deberá destinarse al taller privado indicado (con un código que establecerá la Gerencia de Mecánica), procediendo en ambos casos al pegado sobre la etiqueta de la correspondiente estampilla (T - D o E).

Los avisos, presupuestos, conformidades a los mismos, certificaciones de haber realizado la O.M.P. y las órdenes del Titular a que pueden dar lugar las alternativas del cursograma serán confeccionadas en formularios que determinará el Sector de Organización y Métodos de F.A., destinando el original a quien se indica en el mismo y las copias 1, 2 y 3 respectivas se enviarán a la Gerencia de Mecánica, Gerencia de Comercial y Gerencia de Control de Calidad respectivamente, sin perjuicio de que habiendo posibilidad se anticipe la comunicación al titular por otros medios más expeditivos.

Las comunicaciones al titular serán enviadas por correo de ENCONTEL certificado con acuse de recibo, a la dirección que figura estampada en el V.P. Las restantes comunicaciones serán enviadas ensobradas por valijas de correspondencia interna a:

Señor Gerente de Mecánica de F.A.
Organismo Central
Av. de los Inmigrantes 1950 – 3er. Piso
Capital Federal

Señor Gerente Comercial de F.A.
Organismo Central
Av. Ramos Mejía 1302 – 4to. Piso
Capital Federal

Señor Gerente Control de Calidad de F.A.
Organismo Central
Av. de los Inmigrantes 1950 – 5to. Piso
Capital Federal

En todos los casos las comunicaciones deberán indicar claramente:

- El número de matrícula del V.P.
- El nombre y dirección del Titular.

El original del certificado de O.M.P. realizada, será al mismo tiempo aviso de reposición en servicio para el titular, y debe indicar en caso de salir de una O.M.P. de taller el número X del código indicado en D-4.

Responsabilidad en Averías y Accidentes

D-9. Será de responsabilidad del titular la reparación y normalización de averías, excepto que las mismas sean causadas o derivadas de accidentes en los que se compruebe que la causa fue una falla del material rodante o de las instalaciones de Ferrocarriles Argentinos.

Si la causa del accidente proviene de una falla del propio vagón o de otro vagón del titular, éste responderá ante Ferrocarriles Argentinos o terceros por los daños ocasionados a vehículos o cosas de uno u otros.

Para la reparación de un vagón averiado por accidente imputable a Ferrocarriles Argentinos, el titular presentará a aprobación a la Gerencia de Mecánica de F.A. tres presupuestos de reparación de otros tantos talleres reparadores en los que se establecerá fehacientemente el plazo de terminación previsto. Ferrocarriles Argentinos dispondrá de 20 días para optar por alguno de ellos, pero se reserva el derecho de realizar las tareas en sus propios talleres para lo cual dispondrá de 15 días más que el correspondiente al menor precio cotizado, o podrá optar por indemnizar al titular con el valor actual de la unidad accidentada si ello conviniera a sus intereses. Si los 20 días indicados transcurrieran sin pronunciamiento de parte de Ferrocarriles Argentinos, el titular podrá optar por encomendar la reparación del vagón al reparador que más convenga a sus intereses.

Reparación de averías no derivadas de accidentes

D-10. Si la avería fuera causal de detención, el titular podrá optar por normalizarlo en esa ocasión, o hacerle una reparación parcial que lo habilite para continuar en servicio y diferir la total normalización hasta la próxima XT que corresponda según el programa de M.P.

En ningún caso será admisible la reposición en servicio de un V.P. con averías subsistentes tras una XT, hubieren o no sido informadas las mismas en tarjetas de detención.

En caso de que se proceda a una reparación parcial hasta la próxima O.M.P. ello será indicado en el vagón en la parrilla NEFA 550 “**ACCIDENTAL**” llenando los casilleros 9 y 10 y deberá llevar adherida la etiqueta blanca con la codificación de la avería hasta la próxima XT.

Será responsabilidad del titular de la matrícula que el vagón averiado sea normalizado en esa siguiente OMP-XT, oportunidad en la que será obligatorio que el certificado correspondiente cuente con la aprobación de la Inspección de F.A.

D-11. La oportunidad, rotulación, encaminamiento y comunicaciones que corresponden, en caso de detectarse averías en un V.P. se establece en el Cursograma II.

En el citado cursograma, los colores indicados en las flechas se refieren a los tipos de etiquetas previstas en la Instrucción Técnica MR:4-001-Nº 1 en las que se insertará el código correspondiente de avería, según la Especificación Técnica FAT:MR-2000.

Si la falla detectada afecta al freno, se anulará simultáneamente el mismo cerrando la

llave de derivación desde el conducto general, lo cual será indicado en la etiqueta que se adhiera.

Los colores que se indican en las flechas son los de las etiquetas que el personal de F.A. pegará sobre los V.P. de acuerdo a la Instrucción Técnica de Rotulado de Vagones Averiados MR:4-001 y del mismo modo la estampilla de destino (T – D o E), indicará el lugar al que será encaminado el mismo para su reparación pudiendo ser un centro de mantenimiento de F.A. o privado.

A los efectos de interpretar el cursograma el personal de F.A. que detecte la avería, deberá observar si el V.P. es de **“LIBRE INTERVENCION”** encaminando entonces el vehículo a un centro reparador de F.A. o en caso de tener la leyenda **“NO INTERVENIR”**, deberá destinarse al taller privado indicado (con un código que establecerá la Gerencia de Mecánica), procediendo en ambos casos al pegado sobre la etiqueta de la correspondiente estampilla (T – D o E).

Para los avisos, D.T.N., conformidades, certificaciones y órdenes valen idénticas prescripciones que para el caso de las O.M.P.

Detalle trabajos necesarios (DTN)

D-12. Toda vez que la O.M.P. o Reparación de Avería (R.A.C.) de un V.P. de libre intervención demande más de 10 horas/hombre el jefe del Servicio que deba ejecutarla, atento a los cursogramas (I o II), cursará al titular un D.T.N. de las tareas involucradas, el que tendrá el carácter de preventivo. En él se deberá indicar:

- a) Detalle de las horas/hombre directas correspondientes a la O.M.P. a realizar.
- b) Idem estimado por las tareas de reparación de las averías.
- c) Listado detallado tentativo de materiales a emplear: I) a reemplazar por falla, II) reponer por falta, III) a gastar.
- d) Fecha de inicio de los trabajos, si se cuenta con la conformidad dentro de los 10 días del acuse de recibo del D.T.N. por el titular.
- e) Fecha de terminación probable bajo idénticas condiciones al punto d).
- f) Costos de las comunicaciones involucradas a tarifa de ENCONTEL.
- g) Porcentaje de gastos generales que serán cargados sobre los reales costos de M. de O. y materiales en la facturación de los trabajos realmente realizados.

El D.T.N. anterior deberá también indicar al titular el medio para comunicar su conformidad con él al servicio. Al efecto indicará: Número de Telex o dirección telegráfica a la que debe contestar.

Las copias 1, 2 y 3 del D.T.N. serán giradas como se indica en D-8.

Conformidad

D-13. La conformidad al D.T.N. preventivo implica la aceptación de las condiciones y listados de materiales del mismo y la aceptación de eventuales que con motivo de los desarmes surjan como necesarios hasta un 20% en más de lo previsto, monto hasta el cual no será necesaria conformidad del titular, pero sí justificación por F.A. a los efectos de la facturación, debiendo en todos los casos conservarse los componentes dañados a disposición del titular por el término de 30 días.

Si el monto de los adicionales ampara el 20% del original corresponderá recabar la conformidad del titular a un D.T.N. por imprevistos que deberá cursarse sin interrupción de los trabajos originales previstos y valiendo para el mismo idénticas condiciones de comunicación y aprobación que para el primero.

La conformidad del titular deberá indicar el número de su cuenta corriente en la Empresa contra la cual serán cargados los gastos del mantenimiento y/o reparaciones.

D-14. En caso que la O.M.P. o la R.A. de un V.P. de libre intervención demande menos de 10 horas/hombre, el Jefe del Servicio que deba ejecutarlas, atento a los cursogramas (I y II), procederá a poner en mano los trabajos sin necesidad de D.T.N. ni conformidad previas, pero en el transcurso de los mismos deberá recabar la conformidad del titular por telegrama público de ENCOTEL cuyo costo se cargará al número de cuenta corriente que posee en F.A.

El telegrama antedicho referirá el texto "V.P. (N° Matrícula) Detenido avería menor 10 horas (Estación-Taller). Apreciaré decir número cuenta corriente". Contéstese telegráficamente a ...

El Jefe del Servicio reparador no podrá reponer en servicio el vagón sin la recepción del número de cuenta que expresado en letras, será conformidad suficiente a la tarea realizada.

La intervención rápida dispuesta por esta especificación apunta al objetivo de brindar al titular una pronta restitución del V.P. al servicio. Por ello la firma del convenio de adhesión implicará a este respecto la asunción del compromiso de aceptar automáticamente los costos derivados de estas intervenciones sin D.T.N. preventivo.

No obstante, a pedido expreso del titular podrá éste optar por verificar el conocimiento de la intervención, para lo cual contará con 10 días a contar de la fecha del telegrama de aviso.

Formulación de cargos

D-15. El servicio que haya intervenido un V.P. elevará los insumos correspondientes por mano de obra y materiales utilizados en forma similar a la forma en que lo realiza para vagones de F.A. pero con las siguientes prevenciones y precisamientos especiales para el sector contable de la Empresa:

- 1) Se remarcará que es un V.P. (pese a que su número codificado ya lo indica).
- 2) Se indicará su titular.
- 3) Se indicará número de cuenta.
- 4) Se detallará en el rubro:
 - Materiales:
 - a) Materiales cambiados por falla.
 - b) Materiales repuestos por falta.
 - c) Materiales gastados en el proceso.
 - Mano de obra:
 - a) Mano de obra insumida en la O.M.P.
 - b) Mano de obra insumida en la R.A.C.
- 5) Gastos de comunicaciones por ENCOTEL y/o ENTEL. (Su costo).
- 6) Se indicará (si el trabajo fue de más de 10 horas):
 - a) Si se cumplió estrictamente el D.T.N. original.
 - b) Si se cumplió dentro del 20% adicional y la justificación correspondiente.
 - c) Si el trabajo involucró algún D.T.N. adicional.

En los casos que corresponda se acompañará copia, tanto de los originales como los adicionales.

D-16. A los efectos de la formulación de cargos tanto de M.de O. como de materiales F.A., se reserva el derecho de aplicar costos standards, sin necesidad de aceptación previa por los titulares.

Limpieza y Alistamiento

D-17. Será de responsabilidad y a cargo del titular mantener el V.P. en adecuadas condiciones de aseo y presentación.

El incumplimiento reiterado de estos requisitos será causal de suspensión de la matrícula.

D-18. Será de responsabilidad y a cargo del titular alistar el vagón antes de poner el mismo cargado o vacío para remolque.

Esta tarea involucra la verificación de:

- a) El equipo de freno funciona correctamente y tenga todas las mangas y robinetes.
- b) Que las zapatas de freno tengan espesores que no demanden su reemplazo en el viaje previsto.
- c) Que el rodado y componentes del bogie cumplan las condiciones de permanencia en servicio previstos en la Especificación Técnica FAT: MR-704.
- d) Que los componentes del enganche no tengan desgastes incompatibles con la circulación según Especificación COPANT-ALAF 5:1-009.
- e) Que estén completos todos los dispositivos de seguridad, encerradores, estribos, pasamanos, etc.
- f) Que los dispositivos de cierre y precintos estén en condiciones.
- g) Que el equipo especial haya mantenido, revisado y alistado para funcionar durante el recorrido previsto sin problemas, ni riesgos para F.A. ni terceros.

D-19. La admisión de un V.P. alistado para remolque en trenes de F.A. será efectuada previa revisión del mismo por el personal de revisadores de vehículos de F.A., condicionada al cumplimiento de los requisitos técnicos de la Especificación Técnica FAT: V-1409 y verificación ocular de integridad de los equipos de rodadura, choque y tracción, no admitiéndose en forma sustitutiva certificaciones de ninguna naturaleza.

Revisión en ruta

D-20. El personal de revisadores de vehículos brindará a los V.P. que integren trenes que circulen por líneas de F.A. el mismo tipo de atención que corresponda a los vagones de la Empresa.

Este servicio será prestado sin cargo por Ferrocarriles Argentinos, pero en caso de que por causas diversas del vagón y/o de la carga fuere necesario detenerlo, corresponderá proceder como si se tratase de un V.P. averiado, atento a lo indicado en el Cursograma II.

E – REQUISITOS ESPECIALES

E-1. No trata.

F – INSPECCION

Control de Calidad

F-1. El Control de Calidad y la Inspección de la reparación serán ejercidas por los sectores de Control de Calidad del establecimiento privado donde se realiza la reparación, o por Ferrocarriles Argentinos cuando se ejecuten en sus talleres y conjuntamente con el titular.

F-2. El titular podrá delegar a su cargo la función de inspección en algunos de los organismos inspectores a satisfacción de Ferrocarriles Argentinos indicados en el Artículo H-1.

F-3. Ferrocarriles Argentinos deberá inspeccionar completamente la normalización de averías realizadas en talleres privados y se reserva el derecho de inspeccionar en cualquier momento las metodologías de reparación y mantenimiento empleadas en talleres privados y de efectuar cuantas comprobaciones técnicas y dimensionales considere necesarias para verificar el cumplimiento de los requisitos de esa especificación y sus subordinadas.

Pedidos de Inspección de R.A.C.

F-4. Serán cursados cuando existan R.A.C. por el titular o los responsables autorizados de los talleres privados que lo intervienen. Se deberán solicitar con no menos de 7 días de anticipación por correo certificado de ENCOTEL al:

Señor Gerente de Area Técnica
Organismo Central de F.A.
Av. de los Inmigrantes 1950 – 3er. Piso
(1104) Buenos Aires

Responsables de la Inspección

F-5. La Gerencia de Area Técnica a través de sus organismos competentes será la responsable del otorgamiento y control de la aprobación, en ocasión de ser requeridas inspecciones de R.A.C.

F-6. Si razones especiales lo justifican, podrá conceder las aprobaciones de la inspección de oficio.

Certificaciones de O.M.P. y/o R.A.C.

F-7. Serán emitidas por el establecimiento privado o dependencia de F.A., que interviene el V.P.

Serán extendidas en formularios aprobados por el sector de Organización y Métodos de F.A. en el que se certificará la siguiente información:

- a) Establecimiento o dependencia que lo otorga.
- b) KT de que se trata.
- c) Código de intervención R.A.C. (si se realiza).
- d) Material cambiado.
- e) Material restituído por falta.
- f) Período por el cual se habilita.
- g) Conformidad de Control de Calidad del fabricante.
- h) Conformidad de inspección del titular.
- i) Conformidad de inspección de F.A. (en caso de existir R.A.C.).
- j) Protocolo de medidas unitarias con que sale del taller.

Inspección de limpieza y alistamiento

F-8. Será efectuada sin cargo por el personal de revisadores de vehículos y de tráfico (en el caso de la limpieza), quienes en caso de que el V.P. no de cumplimiento a las prescripciones técnicas previstas en D-20, procederá a informar verbalmente a su jefatura inmediata, la cual será responsable de la más rápida comunicación al titular o a quien lo despacha en su nombre, haciéndolo conocer además de que el mismo **“NO ES ACEPTADO PARA REMOLQUE”** por las **RAZONES** que determinan esa circunstancia para su más rápida solución.

G – METODOS DE ENSAYO

G-1. No trata.

H – INDICACIONES COMPLEMENTARIAS

H-1. A los efectos que hubiere lugar son considerados organismos inspectores a satisfacción de F.A., el IRAM, el BUREAU VERITAS, la SOCIETE GENERAL DE CONTROL, el LLOYD REGISTER OS SHIPPINGS y el Parque Industrial SAN FRANCISCO.

Anulación de la matrícula por incumplimiento de requisitos de esta especificación

H-2. El incumplimiento comprobado en F.A. por la falta de certificaciones de cumplimiento de los requisitos de M.P. y/o R.A.C. previstos por esta especificación y sus subordinadas en lapsos que excedan de 4 meses o 10,000 km para cada V.P., será notificado al titular por la Gerencia Comercial para su inmediata normalización, por medio de telegrama de ENCOTEL a cargar a su cuenta. Si la falta persistiese será reiterado el requerimiento por sólo una vez más dentro de los 4 meses o 10.000 km subsiguientes de utilización. Transcurrido ese lapso, F.A. dará por caduca la matrícula otorgada al titular sin necesidad de interpelación judicial alguna y sin derecho a reclamo por el mismo, procediéndose a ordenar la inmediata detención de V.P. donde se encuentre para ponerlo a disposición del titular.

Anulación por irreparables

H-3. Cuando la avería sufrida por un V.P. haga dudosa su segura reparación, F.A. se reserva el derecho de declarar irreparable al mismo y de anular su matrícula.

Vagón no circulable

H-4. Si como consecuencia del daño recibido en accidente el V.P. no estuviera en condiciones de continuar circulando por vías de F.A. el titular deberá ser notificado de ello en forma similar a lo prescripto para otras averías, es decir con copia a las Gerencias Comercial y de Mecánica.

El titular dispondrá de 10 días para su mejor disposición al respecto, luego de los cuales F.A. podrá a su conveniencia enviar el V.P. cargado en otro/s vagón/es a la estación o desvío cabecera del mismo consignado al titular con carguío y flete a cargo del mismo.

Posible cambio de destino de un vagón averiado-reparado

H-5. El destino de un vagón averiado luego de la reparación será el que tenía originalmente previsto, si la detención originada a ese efecto no superara las 96 horas corridas.

Si en cambio se prevé superar ese lapso las notificaciones al titular deberán requerir ratificación o eventual cambio de destino anterior.

De no recibirse la misma se considerará ratificado el anterior destino.

Averías de vagón cargado que obligan a transbordar la carga

H-6. Atento al Cursograma II deberá notificarse al titular la novedad requiriendo instrucciones para la carga, por telegrama de ENCOTEL a cargo del titular. En su texto se expresará indicación telegráfica de respuesta.

El titular deberá dentro de los 5 días comunicar claramente por telegrama de ENCOTEL si operará por sí mismo el transbordo o si requiere los servicios de F.A. para ello.

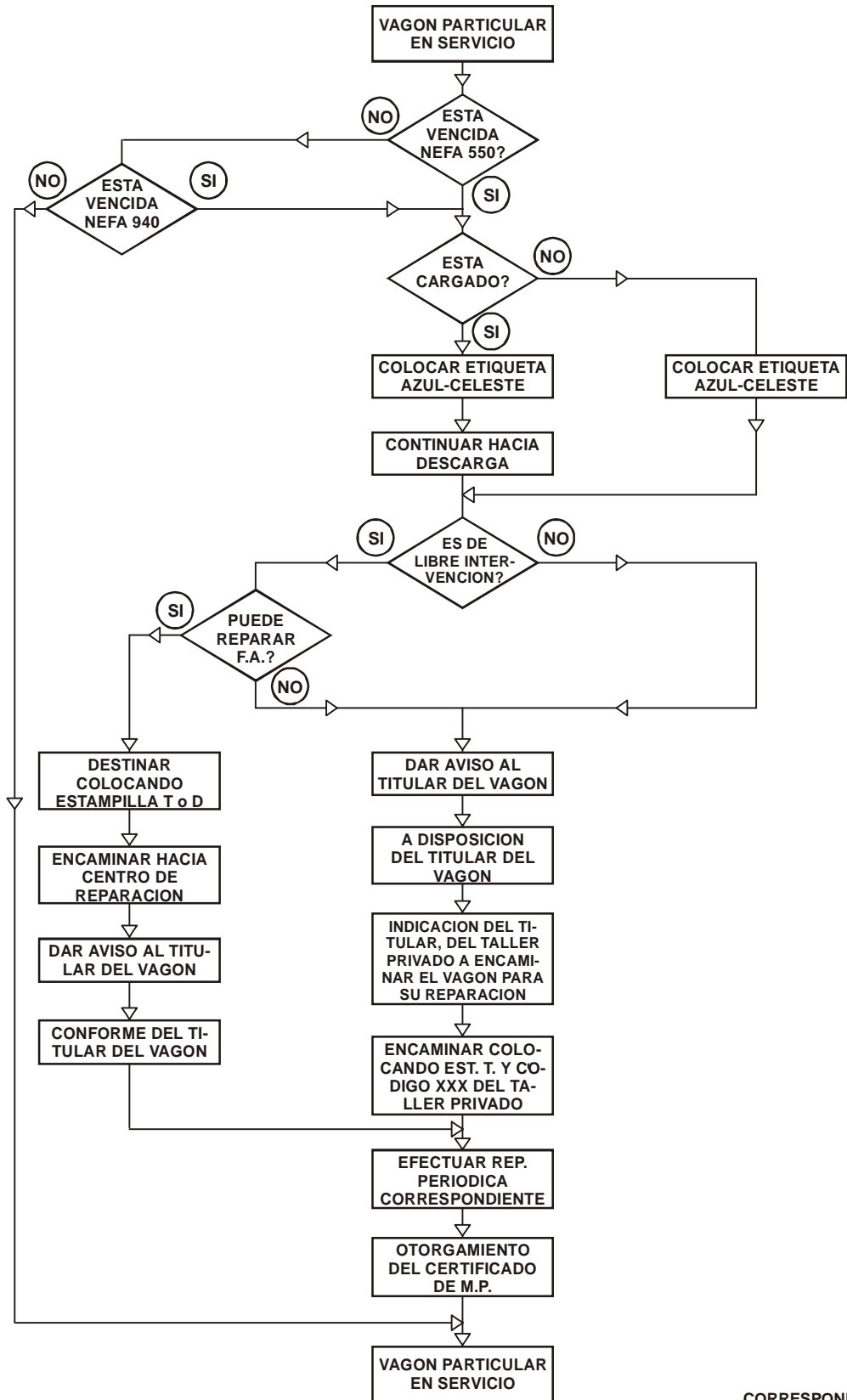
Indicará si envía otro V.P. o si requiere vagón de reemplazo de F.A. y destino del V.P. averiado si no es de libre intervención, reconfirmará el destino de la carga y también deberá decir el número de cuenta corriente en letras.

En caso de requerir vagones y/o servicios de F.A. los mismos serán facturados a la cuenta del titular a la tarifa vigente. Igual ocurrirá con los fletes del recorrido de la carga.

I – ANTECEDENTES

I-1. No trata.

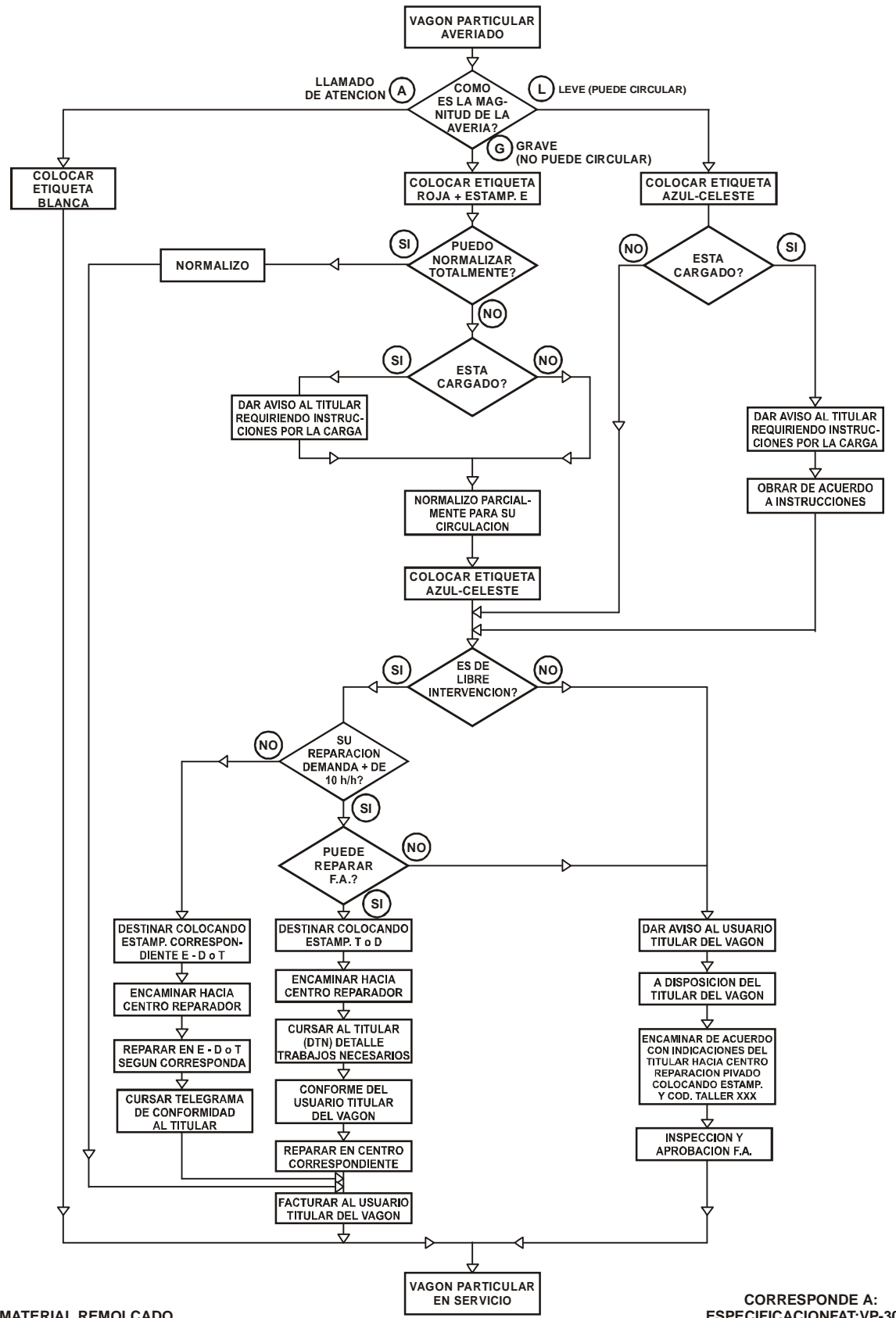
CURSOGRAMA I: OPORTUNIDAD DE ENCAMINAMIENTO Y COMUNICACIONES CORRESPONDIENTES ANTE UN VAGON PRIVADO CON FECHA VENCIDA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO.



MATERIAL REMOLCADO

CORRESPONDE A:
 ESPECIFICACION FAT: VP-3010

CURSOGRAMA II: OPORTUNIDAD DE ROTULACION, ENCAMINAMIENTO Y COMUNICACIONES CORRESPONDIENTES ANTE UN VAGON PARTICULAR CON AVERIAS



MATERIAL REMOLCADO

CORRESPONDE A:
 ESPECIFICACION FAT: VP-3010