

ANEXO II

RESOLUCIÓN DIRECTORAL
Nº 002-2006-PRODUCE/DNEPPRELACIÓN DE ARMADORES O EMPRESAS PESQUERAS QUE CUENTAN CON VOLÚMENES DE EXTRACCIÓN
EN RESERVA ESTANDO PROHIBIDO LA EXTRACCIÓN DE TALES HASTA QUE CULMINEN LOS
PROCEDIMIENTOS EN TRÁMITE

Cifras expresadas en Toneladas Métricas

Nº	ARMADOR O EMPRESA PESQUERA	EMBARCACIÓN PESQUERA	ÍNDICE PARTICIPACIÓN	RESERVA* POR ARMADOR	CUOTA INDIVIDUAL ASIGNADA	CUOTA INDIVIDUAL UTILIZABLE
1	Arcopa S.A.	NN (EX ANA MARIA)	0.0283333	3117	11206	8089
2	Arcopa S.A.	NN (EX ISABEL)	0.0283333			
3	Compañía Pesquera Pepa S.A.C.	SOLI (ARIANA)	0.0286692	1577	4016	2440
	TOTAL		0.0853358	4693		

Nota: * Las reservas serán utilizadas sólo cuando culminen los procedimientos administrativos en trámite, siendo notificados a la Dirección Nacional de Seguimiento, Control y Vigilancia y al Instituto del Mar del Perú.

00182

RELACIONES EXTERIORES**FE DE ERRATAS****RESOLUCIÓN MINISTERIAL
Nº 1439-2005-RE**

Mediante Oficio RE Nº 0-3-A/2, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicita se publique Fe de Erratas de la Resolución Ministerial Nº 1439-2005-RE, publicada en nuestra edición del día 30 de diciembre de 2005.

En el Artículo Único:

DICE:

4. Morillo Herrada, Zósimo Roberto

DEBE DECIR:

4. Morillo Herrada, Zósimo Roberto

DICE:

13. Valdivia-Manchego, Roque, Jaime Enrique

DEBE DECIR:

13. Valdivia-Manchego Roque, Jaime Enrique

DICE:

2. Cabezas Anicama, Francisco Javier

DEBE DECIR:

2. Cabezas Anicama, Yesenia Julia

DICE:

12. Zevallos Valle, José Eduardo

DEBE DECIR:

12. Zevallos Valle, José Eduardo

DICE:

8. Astolfi Repetto, Gianina

DEBE DECIR:

8. Astolfi Repetto, Gianinna

00118

TRANSPORTES Y**COMUNICACIONES****Reglamento Nacional de Ferrocarriles****ANEXO - DECRETO SUPREMO
Nº 032-2005-MTC**

(El Decreto Supremo de la referencia fue publicado el 5 de enero de 2005)

REGLAMENTO NACIONAL DE FERROCARRILES**ÍNDICE****TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES****CAPÍTULO I
OBJETIVO, ÁMBITO Y ALCANCE**

Artículo 1º.- Objetivo y ámbito
Artículo 2º.- Alcance

**CAPÍTULO II
DEFINICIONES**

Artículo 3º.- Términos empleados

**CAPÍTULO III
DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS, DE LA
CLASIFICACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES
FERROVIARIAS Y DE LAS VÍAS FÉRREAS**

Artículo 4º.- De las Actividades Ferroviarias
Artículo 5º.- Clasificación de las Organizaciones Ferroviarias
Artículo 6º.- Clasificación de las Vías Férreas

**TÍTULO SEGUNDO
COMPETENCIAS**

Artículo 7º.- Autoridades Competentes en la Actividad Ferroviaria
Artículo 8º.- Competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Artículo 9º.- Competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Artículo 10º.- Competencias de los Gobiernos Regionales
Artículo 11º.- Competencias de los Gobiernos Locales
Artículo 12º.- Competencias de La Policía Nacional del Perú – PNP
Artículo 13º.- Competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de

la Protección de la Propiedad intelectual - INDECOPI

TÍTULO TERCERO
DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

CAPÍTULO I
DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

- Artículo 14º.- Infraestructura ferroviaria
- Artículo 15º.- Conformación de la vía férrea
- Artículo 16º.- Infraestructura de la vía férrea
- Artículo 17º.- Superestructura de la vía férrea

CAPÍTULO II
DERECHOS DE LOS FERROCARRILES

- Artículo 18º.- Zona del Ferrocarril
- Artículo 19º.- Zona de Influencia del Ferrocarril
- Artículo 20º.- Daños y Perjuicios por Incumplimiento de los Derechos de los Ferrocarriles
- Artículo 21º.- Obras pre-existentes
- Artículo 22º.- Prohibición de Tránsito ajeno a la actividad ferroviaria, por la vía férrea
- Artículo 23º.- Infraestructura Ferroviaria y zonificación urbana
- Artículo 24º.- Solicitud de servidumbre

CAPÍTULO III
ENTRONQUES Y CRUCES DE VÍAS FÉRREAS, CRUCES A NIVEL DE VÍAS FÉRREAS CON CAMINOS Y CRUCES A DESNIVEL DE VÍAS FÉRREAS CON CAMINOS Y/O VÍAS FÉRREAS

- Artículo 25º.- Entronques y cruces de vías férreas
- Artículo 26º.- Cruces a nivel de vías férreas con caminos
- Artículo 27º.- Cruces a desnivel de vías férreas con caminos y/o vías férreas
- Artículo 28º.- Cruces a nivel de carácter temporal
- Artículo 29º.- Cruces no autorizados
- Artículo 30º.- Cruces subterráneos y cruces aéreos, de tuberías, cables y/o estructuras

CAPÍTULO IV
SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA

- Artículo 31º.- Estandarización de la señalización
- Artículo 32º.- Sentido de marcha
- Artículo 33º.- Señales del kilometraje en la vía férrea principal
- Artículo 34º.- Señales del kilometraje en ramales
- Artículo 35º.- Señales de numeración de curvas
- Artículo 36º.- Señales de velocidad
- Artículo 37º.- Señales para dos velocidades máximas en el mismo tramo
- Artículo 38º.- Señales al final de un tramo con velocidad restringida
- Artículo 39º.- Señales de aproximación o advertencia
- Artículo 40º.- Señales en puentes y túneles

CAPÍTULO V
ESTACIONES Y PARADEROS

- Artículo 41º.- Estación
- Artículo 42º.- Facilidades en las estaciones
- Artículo 43º.- Paradero

CAPÍTULO VI
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

- Artículo 44º.- Aprobación de los proyectos de infraestructura ferroviaria
- Artículo 45º.- Requisitos para solicitar autorizaciones para la realización de estudios de proyectos ferroviarios
- Artículo 46º.- Requisitos para solicitar autorizaciones de construcción, mejoramiento, y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria
- Artículo 47º.- Contenido Mínimo del Expediente Técnico del Proyecto

- Artículo 48º.- Aspectos técnicos a considerar en el Estudio de Ingeniería del Proyecto
- Artículo 49º.- Puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria
- Artículo 50º.- Autorización de cierre o de levantamiento de vías férreas

CAPÍTULO VII
MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD DE LA VÍA FÉRREA

- Artículo 51º.- Mantenimiento de la vía férrea
- Artículo 52º.- Seguridad de la vía férrea
- Artículo 53º.- Aparatos de maniobra o cambio de vía férrea
- Artículo 54º.- Desvío de escape o seguridad
- Artículo 55º.- Descarrilladoras

TÍTULO CUARTO
DEL MATERIAL RODANTE

DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 56º.- Requisitos generales
- Artículo 57º.- Del Certificado de Habilitación Ferroviaria
- Artículo 58º.- Reparación y mantenimiento del material rodante
- Artículo 59º.- Seguridad de operación del material rodante
- Artículo 60º.- Inspecciones técnicas
- Artículo 61º.- Información en la parte exterior de la unidad
- Artículo 62º.- Información en la parte interior de la unidad
- Artículo 63º.- Servicios higiénicos
- Artículo 64º.- Material rodante en intercambio

TÍTULO QUINTO
DE LAS OPERACIONES FERROVIARIAS

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 65º.- De las operaciones ferroviarias
- Artículo 66º.- Normas ferroviarias internas
- Artículo 67º.- Reglamento operativo interno
- Artículo 68º.- Horario de Trenes
- Artículo 69º.- Obligación de la Organización Ferroviaria con relación a las normas ferroviarias internas
- Artículo 70º.- Hora
- Artículo 71º.- Licencia para conducir vehículos ferroviarios
- Artículo 72º.- Licencia Especial para transportar materiales y/o residuos peligrosos
- Artículo 73º.- Requisitos para obtener la licencia de conducir vehículos ferroviarios
- Artículo 74º.- Licencia Ferroviaria

CAPÍTULO II
CLASIFICACION, FORMACIÓN Y TRÁNSITO DE TRENES

SUBCAPÍTULO I
FORMACIÓN DE TRENES

- Artículo 75º.- Clasificación de los trenes
- Artículo 76º.- Lineamientos básicos para la formación de trenes
- Artículo 77º.- Maniobras en patios

SUBCAPÍTULO II
CONTROL TRÁNSITO DE TRENES

- Artículo 78º.- Sistema de control de tránsito de trenes
- Artículo 79º.- Preferencia en el tránsito ferroviario
- Artículo 80º.- Preferencia de paso del tránsito ferroviario sobre el carretero en cruces a nivel
- Artículo 81º.- Sistema de telecomunicaciones para el control de tránsito
- Artículo 82º.- Obligación de uso del sistema central de telecomunicación por trenes procedentes de otra vía férrea

CAPÍTULO III**CONTINGENCIAS Y ACCIDENTES FERROVIARIOS**

- Artículo 83º.- Plan de emergencia para hacer frente a las contingencias
 Artículo 84º.- Procedimiento a seguir en caso de accidente ferroviario
 Artículo 85º.- Interrupciones de la vía férrea – Informes
 Artículo 86º.- Aviso de accidente Ferroviario
 Artículo 87º.- Registro y estadística de accidentes ferroviarios
 Artículo 88º.- Accidentes sujetos a investigación policial
 Artículo 89º.- Emergencia en la vía

CAPÍTULO IV**SEÑALES PARA EL TRÁNSITO Y PROTECCIÓN DE TRENES**

- Artículo 90º.- Señales
 Artículo 91º.- Clases de señales
 Artículo 92º.- Señales ópticas
 Artículo 93º.- Señales acústicas

TÍTULO SEXTO**DEL TRANSPORTE FERROVIARIO**

- Artículo 94º.- Transporte Ferroviario

CAPÍTULO I**PERMISO DE OPERACIÓN**

- Artículo 95º.- Permiso de operación

SUBCAPÍTULO I**PERMISO DE OPERACIÓN PARA PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE USO PÚBLICO NO CONCESIONADA**

- Artículo 96º.- Alcance
 Artículo 97º.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación
 Artículo 98º.- Evaluación de la documentación presentada por el solicitante
 Artículo 99º.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del Permiso de Operación
 Artículo 100º.- Vigencia y renovación del Permiso de Operación
 Artículo 101º.- Modificación del Permiso de Operación
 Artículo 102º.- Caducidad del Permiso de Operación
 Artículo 103º.- Derechos de trámites

SUBCAPÍTULO II**PERMISO DE OPERACIÓN PARA PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN INFRAESTRUCTURA DE USO PÚBLICO CONCESIONADA**

- Artículo 104º.- Alcance del Permiso de Operación
 Artículo 105º.- Vigencia del Permiso de Operación
 Artículo 106º.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación con eficacia restringida
 Artículo 107º.- Evaluación de la documentación presentada por el solicitante
 Artículo 108º.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del permiso de operación con eficacia restringida
 Artículo 109º.- Requisitos para que el permiso de operación adquiera eficacia plena
 Artículo 110º.- Procedimiento de reconocimiento o de denegatoria de eficacia plena al Permiso de Operación
 Artículo 111º.- Renovación del Permiso de Operación
 Artículo 112º.- Modificación del Permiso de Operación
 Artículo 113º.- Caducidad del Permiso de Operación
 Artículo 114º.- Derechos de trámites

SUBCAPÍTULO III**PERMISO DE OPERACIÓN PARA REALIZAR TRANSPORTE FERROVIARIO EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PRIVADA**

- Artículo 115º.- Alcance

- Artículo 116º.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación
 Artículo 117º.- Evaluación de la documentación presentada por el solicitante
 Artículo 118º.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del Permiso de Operación
 Artículo 119º.- Vigencia y renovación del Permiso de Operación
 Artículo 120º.- Caducidad del Permiso de Operación
 Artículo 121º.- Derechos de trámites

SUBCAPÍTULO IV**DE LA RESPONSABILIDAD Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES FERROVIARIOS**

- Artículo 122º.- Responsabilidad de los operadores ferroviarios
 Artículo 123º.- Obligación de contar con seguros

CAPÍTULO II**DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO PÚBLICO Y PRIVADO DISPOSICIONES GENERALES****SUBCAPÍTULO I****DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO PÚBLICO DE PASAJEROS**

- Artículo 124º.- Tarifas
 Artículo 125º.- Itinerarios
 Artículo 126º.- Clasificación del servicio
 Artículo 127º.- Obligaciones de los pasajeros
 Artículo 128º.- Obligaciones y responsabilidades de los operadores ferroviarios
 Artículo 129º.- Contrato de transporte ferroviario público de pasajeros
 Artículo 130º.- Boleto de viaje
 Artículo 131º.- Facilidades para pasajeros discapacitados
 Artículo 132º.- Estado de salud de los pasajeros
 Artículo 133º.- Atraso, cancelación e interrupción de la prestación del servicio
 Artículo 134º.- No presentación del pasajero a la salida del tren
 Artículo 135º.- Riesgo o perjuicio a los ocupantes del tren

SUBCAPÍTULO II**DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO PÚBLICO DE MERCANCÍAS**

- Artículo 136º.- Contrato de transporte público de mercancías
 Artículo 137º.- Guía de remisión
 Artículo 138º.- Carta de porte
 Artículo 139º.- Legalidad de la carta de porte
 Artículo 140º.- Original y copias de la carta de porte
 Artículo 141º.- Manifiesto de carga
 Artículo 142º.- Obligaciones del remitente
 Artículo 143º.- Embalaje y rotulación de la mercancía
 Artículo 144º.- Responsabilidad del Operador Ferroviario
 Artículo 145º.- Fletes
 Artículo 146º.- Compensación por pérdida de bultos con valor no declarado
 Artículo 147º.- Cancelación y retraso en la prestación del servicio
 Artículo 148º.- Período de vigencia de la responsabilidad del Operador Ferroviario
 Artículo 149º.- Plazo para el retiro de la mercancía y pago de almacenaje
 Artículo 150º.- Mercancía no reclamada
 Artículo 151º.- Mermas
 Artículo 152º.- Responsabilidad por daño a las mercancías
 Artículo 153º.- Recepción de la mercancía
 Artículo 154º.- Carga y descarga fuera de las estaciones
 Artículo 155º.- Obligaciones del destinatario
 Artículo 156º.- Descarga de carro entero
 Artículo 157º.- Carguío de carro entero
 Artículo 158º.- Límite del peso de la carga
 Artículo 159º.- Carguío menos de carro entero
 Artículo 160º.- Transporte de productos pecuarios,

- agropecuarios y otros vinculados
 Artículo 161º.- Transporte de cadáveres
 Artículo 162º.- Transportes militares
 Artículo 163º.- Negativa y prohibición de efectuar transporte de mercancía

SUBCAPÍTULO III**DEL TRANSPORTE FERROVIARIO PRIVADO**

- Artículo 164º.- Condiciones de transporte ferroviario privado

TÍTULO SÉPTIMO**DEL REGISTRO DE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA**

- Artículo 165º.- Objeto del registro de la actividad ferroviaria
 Artículo 166º.- Contenido del registro

TÍTULO OCTAVO**DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES****CAPÍTULO I****DISPOSICIONES GENERALES**

- Artículo 167º.- Aplicación de la norma

CAPÍTULO II**INFRACCIONES**

- Artículo 168º.- Clase de infracciones
 Artículo 169º.- Reincidencia de infracciones

CAPÍTULO III**SANCIONES**

- Artículo 170º.- Escala de sanciones
 Artículo 171º.- Procedimiento sancionador
 Artículo 172º.- Recursos impugnativos
 Artículo 173º.- Plazo para el pago de las sanciones

DISPOSICIONES TRANSITORIAS, COMPLEMENTARIAS Y FINALES

- Primera.-
 Segunda.-
 Tercera.-
 Cuarta.-
 Quinta.-
 Sexta.-
 Séptima.-
 Octava.-

ANEXOS

- ANEXO Nº 1 ZONA DEL FERROCARRIL
 ANEXO Nº 2 SEÑALIZACIONES EN LA VÍA FERREA
 ANEXO Nº 3 SEÑALIZACIONES EN CALLES Y CARRETERAS
 ANEXO Nº 4 SEÑALIZACIONES EN CRUCES A NIVEL
 ANEXO Nº 5 GÁLIBOS MINIMOS PARA TÚNELES Y ESTRUCTURAS

REGLAMENTO NACIONAL DE FERROCARRILES**TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES****CAPÍTULO I
OBJETIVO, ÁMBITO Y ALCANCE****Artículo 1º.- Objetivo y ámbito**

El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas generales a las que se sujeta la actividad ferroviaria, en el marco de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Nº 27181, y es de aplicación en todo el territorio de la República.

Artículo 2º.- Alcance

Toda persona, natural o jurídica, que realice actividad ferroviaria, debe cumplir las disposiciones del presente Reglamento, en lo que le sea aplicable respecto a la actividad que realiza.

Asimismo, el Reglamento es de aplicación en las Concesiones ferroviarias, a excepción de las normas que se opongan a lo expresamente estipulado en los contratos de concesión respectivos.

**CAPÍTULO II
DEFINICIONES****Artículo 3º.- Términos empleados**

Para los efectos del presente Reglamento Nacional de Ferrocarriles, los términos que a continuación se señalan tienen el siguiente significado:

Actividad Ferroviaria: Acciones relacionadas con la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; con el servicio de transporte ferroviario y en general con la gestión integral o parcial de los ferrocarriles.

Accidente Ferroviario: Acontecimiento súbito e imprevisto, directamente vinculado con la actividad Ferroviaria, que causa daño a las personas, al material rodante, o a la infraestructura ferroviaria y/o a los bienes en general.

Autocarril: Vehículo ferroviario con propulsión propia, con capacidad no mayor de catorce personas, utilizado para el transporte de personal de la Organización Ferroviaria u otro personal autorizado por la misma.

Autoridad Competente: Autoridad con atribuciones para intervenir en un determinado asunto.

Autovagón o Coche Motor: Vehículo ferroviario con propulsión propia, con capacidad mayor de catorce personas, y características técnicas necesarias para el transporte público de pasajeros.

Autovía o Carro Motor: Vehículo ferroviario con propulsión propia, utilizado para el transporte del personal de inspección y mantenimiento de la vía férrea, así como de los materiales y herramientas requeridos para estas actividades.

Balasto: Material seleccionado que se coloca sobre la plataforma o terraplén para:

- Transmitir y distribuir la carga de la vía y del material rodante a la subrasante.
- Restringir la vía lateral, longitudinal y verticalmente bajo las cargas dinámicas impuestas por el material rodante y el esfuerzo térmico producido en los rieles.
- Proporcionar un drenaje adecuado a la vía.
- Mantener a la vía en su correcto alineamiento y nivelación longitudinal y transversal.

Boleto de Viaje: Comprobante de pago que obligatoriamente debe entregar el Operador Ferroviario al pasajero autorizando el servicio de transporte.

Caboese: Vagón que se coloca opcionalmente en la cola de los trenes de carga, utilizado como: puesto de observación, apoyo en el control de la marcha de los trenes, transporte de herramientas y de repuestos para casos de emergencia.

Cambio de Vía: Sistema colocado en la vía férrea para direccionar en forma manual o automática el paso de una vía férrea a otra.

Carro Entero: Modalidad de contratación de transporte de mercancías por la que el Operador Ferroviario pone un vagón a disposición del remitente, quien se encargará del carguío o estiba y descarga por su cuenta y riesgo.

Carta de Porte: Documento expedido por el Operador Ferroviario, que acredita la celebración del contrato de transporte de mercancía por ferrocarril.

Centro de Control de Operaciones: Instalación de la Organización Ferroviaria, desde la cual se dirige y controla el movimiento de los trenes sobre tramos definidos.

Certificado de Habilitación Ferroviaria: Documento expedido por la Autoridad Competente, que acredita que un vehículo ferroviario cuenta con autorización para operar en una vía férrea

Cobro por Almacenaje: Cobro efectuado por la Organización Ferroviaria que presta servicio público por mantener en custodia la mercancía del remitente o destinatario en el almacén.

Cobro por Estadia: Cobro efectuado por el Operador Ferroviario al remitente, por no descargar y entregar un vagón transportado por la modalidad de carro entero, luego de transcurrido el plazo establecido para la descarga.

Coche: Vehículo ferroviario remolcado, destinado al transporte de pasajeros.

Collera: Panel o sector de la vía conformado por dos rieles de igual longitud, con durmientes, elementos de fijación y apoyo instalados.

Concedente: Es el Estado Peruano que a través de sus niveles de gobierno otorga la concesión para realizar actividad ferroviaria de uso público.

Concesión: Es el acto administrativo por el cual el Concedente, otorga derechos a personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, para el desarrollo de la actividad ferroviaria y la explotación de la infraestructura vial ferroviaria por un plazo determinado de acuerdo a contrato.

Concesionario: Persona natural o jurídica con la cual el Concedente suscribe el contrato de concesión.

Conductor de Tren: Es el jefe del tren, responsable de su gobierno, control y seguridad, así como del cumplimiento del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, y del Reglamento Operativo Interno vigentes, desde el inicio de su recorrido hasta su llegada a destino.

Cruce a Nivel: Área común de intersección entre una vía férrea y un camino u otra vía férrea.

Curva: Parte de la vía que comprende el arco o arcos circulares y las transiciones.

Derecho de Acceso a la Vía: Es la facultad que otorga una Organización ferroviaria a otra para que, los trenes y tripulación de esta última transiten por las vías férreas de la primera.

Descarriladora: Dispositivo utilizado en determinados desvíos para descarrilar el material rodante en caso de emergencia.

Destinatario: Persona natural o jurídica a cuyo nombre está dirigida la mercancía.

Desvío: Vía auxiliar conectada por uno o ambos lados a la vía principal, o a un ramal, o a otro desvío, para permitir las operaciones ferroviarias.

Durmientes: Elementos transversales al eje de la vía férrea sobre los que se apoyan y sujetan los rieles y a través de los cuales se transmite al balasto las cargas que reciben los rieles del material rodante.

Elementos de Sujeción: Piezas metálicas que sujetan los rieles a los durmientes.

Entronque o Interconexión: Empalme de dos vías férreas.

Equipaje: Prendas y efectos de uso personal de los pasajeros. Se denomina equipaje acompañado, el que viaja en la bodega del tren debidamente individualizado por el Operador Ferroviario y equipaje de mano, el que lleva el pasajero en el salón del coche.

Equipos y Vehículos Ferroviarios de Trabajo: Vehículos ferroviarios o de uso mixto riel-carretera, que se utilizan para trabajos de construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, inspección de las vías férreas y labores de salvamento.

Estibar: Distribuir, acomodar, asegurar y fijar la carga dentro del vagón de manera que quede equilibrada y sin riesgo de moverse durante el transporte.

Explotación Ferroviaria: Uso y aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria y/o material rodante y equipos.

Flete: Precio que el remitente o el destinatario paga al Operador Ferroviario que presta servicio público, como retribución por el transporte de mercancías.

Gálibo: Contorno de referencia contenido en un plano transversal y perpendicular a la vía férrea, que determina las dimensiones a la que deben adecuarse las nuevas instalaciones fijas y el material rodante, para que el tránsito ferroviario se realice sin interferencias.

Gradiente de la Vía: Es la inclinación del plano de la vía con relación al plano horizontal, generalmente expresado en metros, por cien metros de longitud horizontal.

Guía de Remisión: Documento en formato aprobado por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT, que emite el remitente y entrega el Operador Ferroviario que acredita la tenencia legal por éste de la mercancía que transporta.

Horario de Trenes: Documento que emite la Organización Ferroviaria, con las disposiciones para el movimiento de los trenes ordinarios en la vía férrea principal y ramales; contiene los itinerarios clasificados con instrucciones especiales.

Itinerario: Documento que contiene tiempos, rumbos e instrucciones especiales de estricto cumplimiento en el movimiento de los trenes por la vía principal y ramales

que circulan bajo demanda, sin autorización pre-establecida en un horario.

Licencia para Conducir Vehículos Ferroviarios: Documento emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que faculta a una persona propuesta por la Organización Ferroviaria a manejar vehículos ferroviarios tractivos.

Licencia Especial para Conducir Vehículos Ferroviarios: Documento emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que faculta a una persona a manejar vehículos ferroviarios tractivos cargados con materiales y/o residuos peligrosos, de conformidad con la Ley N° 28256 - Ley que Regula el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Licencia Ferroviaria: Documento emitido por la Organización Ferroviaria que faculta al personal a intervenir en las operaciones ferroviarias que se realizan en la vía a su cargo.

Límite de Patio: Punto señalado de una vía férrea, que limita el tramo que puede ser utilizado para la ejecución de las maniobras correspondientes a un patio.

Los límites de patio serán fijados por la organización ferroviaria, con la aprobación de la Autoridad Competente, tomando en consideración razones operativas que determina la seguridad en el movimiento de trenes en los patios.

Locomotora: Vehículo ferroviario con propulsión propia utilizado para remolcar el material rodante.

Manifiesto de Carga: Documento que emite el Operador Ferroviario que presta servicio público y se porta a bordo del tren. Debe contener la información que identifique la mercancía, el remitente, el Operador Ferroviario y el destinatario; será emitido de manera obligatoria únicamente cuando se transporte mercancías de más de un remitente e impreso por cuenta del transportista, de acuerdo con los formatos aprobados por la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Maniobras: Desplazamiento de vehículos ferroviarios dentro de los límites de patio para la formación y/o desmembramiento de trenes y otros fines similares.

Mantenimiento: Labor destinada a conservar las condiciones de servicio de la infraestructura ferroviaria o del material rodante, según corresponda.

Maquinista: Persona autorizada para la conducción de locomotoras.

Material Rodante: Vehículos tractivos o remolcados que circulan en la vía férrea.

Material Rodante Remolcado: Vehículos ferroviarios sin propulsión propia.

Material Rodante Tractivo: Vehículos ferroviarios con propulsión propia.

Mejoramiento: Introducción de modificaciones en las características originales de la vía férrea, para aumentar su capacidad o incrementar las condiciones de seguridad y comodidad de los usuarios.

Menos de Carro Entero: Modalidad de contratación de transporte de mercancía, por la cual el remitente efectúa su despacho por peso o volumen inferior a la capacidad del vagón.

Mercancía: Carga y bienes en general de cualquier naturaleza, calidad, valor y tamaño que son objeto de transporte ferroviario.

Motorista: Persona autorizada que maneja vehículos ferroviarios con tracción propia, excepto locomotoras.

Obras de Arte: Construcciones necesarias para salvar cursos de agua, otras vías y/o accidentes geográficos, así como para facilitar el drenaje; tales como: alcantarillas, puentes, túneles y muros.

Operación Ferroviaria: Conjunto de tareas vinculadas a la formación y al movimiento organizado de los trenes.

Operador Ferroviario: Persona natural o jurídica, nacional o extranjera, pública o privada que cuenta con Permiso de Operación expedido por la Autoridad Competente, para prestar servicio de transporte ferroviario de pasajeros y/o mercancías.

Patio: Sistema de vías férreas instalado dentro de determinados límites, destinado a la formación de trenes, en el que las maniobras están sujetas a las reglas e instrucciones especiales de operación.

Permiso de Operación: Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Competente, faculta a una persona natural o jurídica, nacional o extranjera, pública o privada, a actuar como Operador Ferroviario.

Plataforma de la Vía Férrea: Superficie en la que se apoya la superestructura de la vía férrea.

Puente: Obra de arte constituida por una o varias estructuras con el objeto de salvar, cursos de agua, otras vías y/o accidentes topográficos, entre otros.

Ramal: Vía férrea que se deriva de la vía férrea principal y tiene kilometraje independiente.

Rasante: Es la intersección del plano vertical que pasa por el eje de la vía con la superficie de apoyo, entre cabezas de riel.

Rehabilitación: Ejecución de las obras necesarias, para devolver a la infraestructura ferroviaria sus características geométricas y portantes originales.

Riel: Perfil laminado de acero que se coloca sobre los durmientes para soportar y guiar los vehículos ferroviarios.

Servicio de transporte ferroviario: Comprende las operaciones de embarque, desembarque, carga, descarga y, en general, todo lo necesario para permitir el movimiento de pasajeros y de carga en las vías férreas, así como las operaciones relacionadas con el material rodante.

Sistema Ferroviario Nacional: Conjunto de vías férreas principales y ramales, de uso público o privado, que se encuentran interconectados cuando son de la misma trocha, o que deben contar con patios ferroviarios con vías bitrochadas para el transbordo de mercancías, cuando son de diferente trocha. Pueden estar a cargo de una o varias Organizaciones Ferroviarias.

Subrasante: Superficie terminada de la plataforma, bajo el balasto de la vía.

Superficie de Rodadura (De Operación): Parte superior de las cabezas de riel sobre la que pasan las llantas de las ruedas.

Tarifa: Precio que el usuario paga al Operador Ferroviario, como retribución por el servicio de transporte público que presta.

Terraplén: Relleno de tierra, roca, conglomerado y otros de sección trapezoidal, construido para conformar la plataforma donde se ubica la vía férrea.

Transporte Ferroviario Público: Transporte por vía férrea de uso público de personas, y/o de mercancías que realizan las Organizaciones públicas.

Transporte Ferroviario Privado: Transporte por vía férrea de uso privado de personas, y/o mercancías que realizan las Organizaciones Ferroviarias Privadas.

Tren: Una o más locomotoras enganchadas o cualquier vehículo ferroviario con tracción propia, con o sin material rodante remolcado, que circule por la vía férrea exhibiendo señales específicas.

Tren Extra: Tren no autorizado por un horario de trenes, que se moviliza con una autorización expresa de la Organización Ferroviaria.

Tren Extra de Trabajo: Es un tren extra sin dirección determinada, dedicado a fines de trabajo con límites de espacio y tiempo.

Tren Ordinario: Tren autorizado por un horario de trenes.

Tripulación del Tren: Personal calificado y autorizado, a cargo de la conducción de un tren.

Trocha: Distancia entre las caras internas de las cabezas de los rieles, medida en un plano a 5/8 de pulgada o 15,90 milímetros por debajo del tope de las cabezas de los rieles.

Trocha Angosta: Vía férrea cuya trocha es de 3 pies o 914 milímetros.

Trocha Estándar: Vía férrea cuya trocha es de 4 pies 8 1/2 pulgadas o 1 435 milímetros.

Trompa: Elemento de protección instalado en la parte delantera de las locomotoras o coches motor, para resistir impactos de obstáculos imprevistos en la vía.

Túnel: Obra de arte constituida por una galería subterránea que atraviesa un obstáculo natural para dar paso a una vía férrea o que permite ganar o perder altura entre dos puntos.

Vagón o Carro: Vehículo ferroviario remolcado, destinado al transporte de mercancías en general.

Vehículo Ferroviario: Unidad que se desplaza por la vía férrea.

Vehículo Ferroviario Tractivo: Unidad ferroviaria con tracción propia como: locomotoras, coches motor o autovagones, autovías, autocarriles, equipos de mantenimiento de vía (rameadora, grúas, cambiadora de durmientes entre otros) y camionetas o camiones con dispositivos para el desplazamiento en la vía férrea.

Velocidad de Precaución: Velocidad a la que puede ser detenido un tren, de manera segura y dentro de la mitad del campo visual del maquinista.

Velocidad de Restricción: Velocidad máxima, en un tramo de la vía férrea, fijada por la Organización Ferroviaria a cargo de la vía.

Vía Férrea: Es la vía sobre la que transitan vehículos ferroviarios.

Vía Férrea Principal: Vía férrea instalada entre estaciones, sobre la cual transitan trenes autorizados por horario de trenes u otro tipo de autorización de la Organización Ferroviaria.

Zig-Zag: Desarrollo de la vía férrea, que permite ganar o perder altura mediante un sistema de rampas compatibles con la tracción ferroviaria.

CAPÍTULO III

DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS, DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES FERROVIARIAS Y DE LAS VÍAS FÉRREAS

Artículo 4º.- De las Actividades Ferroviarias

Son actividades ferroviarias las siguientes:

- a) La construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.
- b) El servicio de transporte ferroviario.

Artículo 5º.- Clasificación de las Organizaciones Ferroviarias

Las Organizaciones Ferroviarias son aquellas personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, facultadas para desarrollar las actividades ferroviarias previstas en el presente Reglamento. Se clasifican de acuerdo a lo siguiente:

Por su Condición Jurídica:

- **Organización Ferroviaria Pública**
Cuando el titular es el Estado.

- **Organización Ferroviaria Privada**
Cuando el titular es una persona natural o jurídica privada.

Por la Actividad que Desarrollan:

- **Organizaciones Integrales:** Desarrollan las actividades de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, así como las de servicio de transporte ferroviario.

- **Organizaciones No Integrales:** Desarrollan una o más actividades, pero no las de servicio de transporte ferroviario.

- **Concesionarios:** Desarrollan las actividades ferroviarias previstas en los Contratos de Concesión.

- **Operadores Ferroviarios:** Desarrollan sólo la actividad de servicio de transporte ferroviario.

Artículo 6º.- Clasificación de las Vías Férreas

Las vías férreas del país se clasifican: por el ámbito territorial en que se encuentran, por la titularidad de la empresa; y por la máxima velocidad de operación permisible, en la forma siguiente:

1) Por el ámbito territorial:

a) **Vía férrea nacional.**- Es aquella que forma parte del Sistema Ferroviario Nacional; o de ferrocarriles instalados en más de una región; así como las que cumplen cualquiera de los siguientes criterios:

- Interconectan al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación con los países vecinos, así como entre capitales de departamento.
- Conectan puertos o aeropuertos del país.

b) **Vía férrea regional.**- Es aquella que forma parte de ferrocarriles instalados en una sola región, no comprendidos como vías férreas nacionales.

c) **Vía férrea local.**- Es aquella que forma parte de ferrocarriles o sistemas ferroviarios instalados en una sola provincia.

2) Por la Titularidad de la Vía Férrea

a) **Públicas:** Cuando el titular es el Estado y es utilizada para realizar servicio de transporte público. Estas vías pueden tener la condición de:

- Concesionadas
- No concesionadas.

b) **Privadas:** Cuando el titular es una persona natural o jurídica privada.

3) Por la Máxima Velocidad de Operación Permisible:

Se clasifican en función de la velocidad máxima permisible por secciones o tramos, en la forma siguiente:

Clase de Vía	Máxima Velocidad de Operación Permitida	
	Trenes de Mercancías (Km/Hora)	Trenes de Pasajeros (Km/Hora)
1	16	24
2	40	48
3	64	96
4	96	128
5	128	144

TÍTULO SEGUNDO COMPETENCIAS

Artículo 7º.- Autoridades Competentes en la Actividad Ferroviaria

Son Autoridades Competentes en la actividad ferroviaria, según sus facultades:

a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, en vías férreas nacionales.

b) El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN

c) Los Gobiernos Regionales en vías férreas regionales.

d) Los Gobiernos Locales en vías férreas locales.

e) Policía Nacional del Perú-PNP

f) Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI
Las competencias que no sean expresamente asignadas a ninguna autoridad, corresponden al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 8º.- Competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, es el órgano rector y normativo a nivel nacional de la actividad ferroviaria pública o privada y tiene las siguientes competencias:

Competencias normativas:

a) Dictar y actualizar las normas que regulan la actividad ferroviaria a nivel nacional.

b) Dictar las medidas necesarias para el cumplimiento, en el territorio nacional, de las normas que regulan la actividad ferroviaria.

c) Interpretar los principios definidos en el presente Reglamento.

d) Dictar normas que promuevan el desarrollo de la actividad ferroviaria y del sistema ferroviario nacional.

e) Dictar los lineamientos generales a los cuales deberá ajustarse la normatividad referida a la infraestructura ferroviaria de ámbito regional y local.

f) Fijar el monto de los seguros que deberán contratar las Organizaciones Ferroviarias Nacionales.

g) Emitir normas para la prevención de accidentes de tránsito.

h) Establecer procedimientos para la inspección técnica de material rodante.

Competencias de gestión:

a) Velar por el cumplimiento de las normas que regulan la actividad ferroviaria a nivel nacional.

b) Planificar el desarrollo de la actividad ferroviaria y del sistema ferroviario nacional.

c) Otorgar autorizaciones para la realización de estudios de proyectos ferroviarios de ámbito nacional, cuando sean requeridos. Tales autorizaciones no implicarán el otorgamiento de derechos al solicitante ni el reconocimiento de obligaciones, ni pago alguno por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

d) Aprobar proyectos de construcción de infraestructura ferroviaria de ámbito nacional.

e) Otorgar autorizaciones de construcción, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura ferroviaria de ámbito nacional.

f) Otorgar Permisos de Operación para realizar transporte ferroviario en las vías férreas de ámbito nacional.

g) Otorgar licencias para conducir vehículos ferroviarios.

h) Emitir conformidad a las obras de construcción de infraestructura ferroviaria de ámbito nacional antes de ser puestas en servicio.

i) Autorizar el cierre parcial o total, así como el levantamiento de vías férreas de uso público y privado de ámbito nacional.

j) Aprobar las interconexiones de vía, servidumbres, cruces entre vías férreas y cruces de vías férreas con otras vías públicas en los ferrocarriles de ámbito nacional.

k) Otorgar Certificado de Habilitación Ferroviaria del material rodante destinado al transporte ferroviario en vías férreas de ámbito nacional.

l) Establecer y mantener el registro de la actividad ferroviaria, de acuerdo al presente Reglamento.

m) Promover la adopción de tecnologías limpias para el desarrollo sostenible de la actividad ferroviaria en el país.

n) Representar al Estado Peruano en lo relacionado al transporte y tránsito ferroviario internacional, promoviendo la integración con los países de la región.

Competencias de fiscalización y sanción:

a) Fiscalizar, en el ámbito de las vías férreas nacionales, el cumplimiento de las normas que regulan la actividad ferroviaria.

b) Investigar las causas de los accidentes ferroviarios ocurridos en las vías férreas nacionales.

c) Imponer sanciones, en el ámbito de las vías férreas nacionales, por el incumplimiento de las normas que regulan la infraestructura ferroviaria, con excepción de las vías concesionadas.

d) Imponer sanciones, en el ámbito de las vías férreas nacionales, por el incumplimiento de las normas que regulan el servicio de transporte ferroviario.

e) Realizar inspecciones a la infraestructura ferroviaria de ámbito nacional, de uso público y privado. En el caso de vías concesionadas se procederá de acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión respectivos.

f) Velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre protección del ambiente y los recursos naturales, en las vías férreas nacionales, en lo que corresponda.

Artículo 9º.- Competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN es Autoridad Competente sobre las empresas públicas y privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura ferroviaria de uso público bajo la figura de la concesión. Las competencias y funciones del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN se encuentran definidas en la normatividad de la materia y en los contratos de concesión.

Artículo 10º.- Competencias de los Gobiernos Regionales

Los Gobiernos Regionales son Autoridades Competentes, en el ámbito de su jurisdicción, en materia de transportes relacionada con la actividad ferroviaria, de acuerdo con las competencias y funciones definidas en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Las normas que emitan los Gobiernos Regionales deberán sujetarse al presente Reglamento y a las normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para regular la actividad ferroviaria.

Artículo 11º.- Competencias de los Gobiernos Locales

Los Gobiernos Locales son Autoridades Competentes, en el ámbito de su jurisdicción, en materia de transportes relacionada con la actividad ferroviaria,

de acuerdo con las competencias y funciones definidas en la Ley Orgánica de Municipalidades.

Las normas que emitan los Gobiernos Locales deberán sujetarse al presente Reglamento y a las normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para regular la actividad ferroviaria.

Artículo 12º.- Competencias de la Policía Nacional del Perú - PNP

La Policía Nacional del Perú es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial ferroviaria, brindando el apoyo de la fuerza pública a las Autoridades Competentes. Asimismo, presta apoyo a los Concesionarios a cargo de la infraestructura de transporte de uso público cuando le sea requerida.

Artículo 13º.- Competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, aplica en materia de transporte y tránsito ferroviario las normas generales sobre protección al consumidor, siendo ente competente para la supervisión de su cumplimiento. Asimismo, deberá velar por la permanencia de la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores, sin perjuicio de las facultades de fiscalización y sanción que corresponden a las autoridades de transporte. De igual forma, está facultado según sus propias normas a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre y leal competencia, supervisión de la publicidad y demás normatividad del ámbito de su competencia.

TÍTULO TERCERO

DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

CAPÍTULO I

DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Artículo 14º.- Infraestructura Ferroviaria

La infraestructura ferroviaria comprende:

a) Infraestructura Ferroviaria Principal: Constituida por la vía férrea principal, los ramales, los desvíos, las obras de arte, el sistema de drenaje, y la Zona del Ferrocarril.

b) Infraestructura Ferroviaria Complementaria: Constituida por las estaciones, los patios y los talleres; las instalaciones y terrenos que permiten la operación de los trenes, el embarque y desembarque de pasajeros, la manipulación de la mercancía, la interconexión y la conexión intermodal; los sistemas de señalización y comunicaciones, de control del tránsito y de energía.

Artículo 15º.- Conformación de la vía férrea

La vía férrea está conformada por la infraestructura y la superestructura de la vía.

El diseño y construcción de la infraestructura y la superestructura de la vía se ejecutarán de acuerdo a las Normas y Especificaciones Técnicas para el Diseño de Vías Férreas en el Perú.

Artículo 16º.- Infraestructura de la vía férrea

La infraestructura de la vía férrea está constituida por la plataforma de la vía, los muros de contención, el sistema de drenaje y las obras de arte.

Artículo 17º.- Superestructura de la vía férrea

La superestructura de la vía férrea está constituida por los rieles, durmientes, elementos de sujeción, balasto y aparatos de cambio.

CAPÍTULO II

DERECHOS DE LOS FERROCARRILES

Artículo 18º.- Zona del ferrocarril

Es el área de terreno destinada al uso exclusivo de la actividad ferroviaria. La zona del ferrocarril tendrá no menos de 5 metros de ancho a cada lado del eje de la vía férrea, la cual puede ser cercada parcial o totalmente por las Organizaciones Ferroviarias.

Cuando existan dos o más vías férreas contiguas, la zona del ferrocarril se determinará a partir del eje de la vía férrea externa que corresponda (Anexo N° 1).

Cuando la vía se desarrolle en rellenos o en cortes, la zona del ferrocarril comprenderá la franja que se encuentra entre los pies de los taludes del terraplén, o entre los bordes superiores de los taludes en los cortes, o entre los bordes exteriores de las zanjas al pie de los taludes, más una berma de 2 metros de ancho mínimo. Cuando la vía esté colocada directamente sobre el terreno natural, el ancho de la zona será de 5 metros a cada lado del eje de la vía.

Las autoridades competentes preservarán la intangibilidad de dicha área, no extendiendo a favor propio o de terceros, ninguna licencia de construcción, propiedad u otra forma de utilización de dicha área.

Artículo 19º.- Zona de influencia del ferrocarril

Área de terreno que linda con la zona del ferrocarril, que comprende una franja de 100 metros de ancho a cada lado de ésta y cuyo uso se encuentra restringido.

En la zona de Influencia del ferrocarril sólo son permitidas las obras y actividades que se indican a continuación, a partir de las distancias, medidas desde el límite de la zona del ferrocarril, que se señalan (Anexo N° 1):

a) Desde el límite de la zona del ferrocarril:

- Construir muros, cercos o edificaciones, de altura no mayor de 2,50 metros, sin salida hacia la vía férrea y de material no inflamable.
- Construir vías públicas.
- Hacer zanjas o canales hasta de 3 metros de profundidad, siempre que no comprometan la estabilidad de la vía férrea.
- Colocar postes y/o torres.
- Construir o colocar canaletas o tuberías elevadas.
- Realizar actividades agropecuarias.

b) Desde 10 metros del límite de la zona del ferrocarril:

- Efectuar acopio de materiales, herramientas, equipos y productos relacionados con actividades agropecuarias.
- Plantar árboles.
- Construir muros, cercos o edificaciones hasta de 5 metros de altura con salida hacia la vía férrea.

c) Desde 20 metros del límite de la zona del ferrocarril:

- Efectuar excavaciones con profundidad mayor de 3 metros, siempre que no se utilicen explosivos ni se comprometa la estabilidad de la vía férrea.

d) Desde 100 metros del límite de la zona del ferrocarril:

- Sin restricciones

Artículo 20º.- Daños y Perjuicios por incumplimiento de los derechos de los Ferrocarriles

En caso de incumplimiento de las disposiciones relativas a la zona del ferrocarril y a la zona de influencia del ferrocarril, la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea, con el apoyo de la Autoridad Competente, realizará las acciones necesarias para el restablecimiento de la situación legal, sin perjuicio de solicitar el resarcimiento de los daños ocasionados, con excepción de aquellos que fueran de su responsabilidad.

Artículo 21º.- Obras pre-existentes

Si dentro de las distancias establecidas en el Artículo 19º, existiesen obras no permitidas en él, construidas antes que la vía férrea, solo se podrán efectuar en ellas los trabajos necesarios para su mantenimiento quedando prohibidos los que impliquen mejoramiento.

Cuando exista superposición de la zona del ferrocarril con el derecho de vía de los caminos públicos, primará el inicialmente establecido.

Artículo 22º.- Prohibición de Tránsito ajeno a la actividad ferroviaria, por la vía férrea

Está prohibido el tránsito por la vía férrea y/o la permanencia en ella, de animales, de vehículos y personas ajenas a la actividad ferroviaria, salvo autorización expresa de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.

El cruce de la vía férrea sólo puede efectuarse por los lugares autorizados expresamente para ello por la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.

Artículo 23º.- Infraestructura Ferroviaria y zonificación urbana

Las obras requeridas para la prestación del servicio de transporte ferroviario deben cumplir con lo dispuesto en la legislación y en la zonificación en materia de desarrollo urbano.

Los planes de desarrollo y la zonificación urbana de los Gobiernos Locales deben respetar las servidumbres, las distancias y los requerimientos técnicos establecidos en el presente Reglamento, así como la infraestructura y el servicio de transporte ferroviario pre-existente al desarrollo urbano.

Artículo 24º.- Solicitud de servidumbre

La Organización Ferroviaria que requiera desarrollar infraestructura ferroviaria en terrenos de terceros o del Estado, podrá solicitar el establecimiento de servidumbre con arreglo a la normatividad vigente.

CAPÍTULO III**ENTRONQUES Y CRUCES DE VÍAS FÉRREAS, CRUCES A NIVEL DE VÍAS FÉRREAS CON CAMINOS Y CRUCES A DESNIVEL DE VÍAS FÉRREAS CON CAMINOS Y/O VÍAS FÉRREAS****Artículo 25º.- Entronques y cruces de vías férreas**

Ninguna Organización Ferroviaria, podrá oponerse a que vías férreas de otras Organizaciones Ferroviarias empalmen con las suyas o la crucen, siempre que no interrumpen su servicio regular.

Los proyectos de entronque y cruce de vías férreas requieren la autorización de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea a ser entroncada o cruzada y la aprobación de la Autoridad Competente.

Para efectuar el entronque y/o cruce de las vías férreas de dos Organizaciones Ferroviarias, se requiere previamente la suscripción de un contrato entre ambas partes.

Durante la construcción del entronque y/o cruce de dos vías férreas, deben mantenerse las condiciones de seguridad de la vía férrea que es interconectada o cruzada, procurando que la operación ferroviaria en la zona se afecte el menor tiempo posible.

Los costos del proyecto, de la construcción, de las instalaciones de seguridad, así como de su mantenimiento y operación, son asumidos por la Organización Ferroviaria solicitante, salvo acuerdo en contrario entre las partes.

Artículo 26º.- Cruces a nivel de vías férreas con caminos

Los proyectos de cruce de vías férreas con caminos requieren la autorización de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea a ser cruzada y la aprobación de la Autoridad Competente.

Para efectuar dichos cruces se requiere previamente la suscripción de un contrato entre la Organización Ferroviaria y el titular del camino.

Los cruces a nivel autorizados por la Autoridad Competente y pre-existentes al presente Reglamento, serán respetados y deben contar con las medidas de seguridad y señalización correspondientes.

Los costos del proyecto de cruce, de la construcción, de las instalaciones de seguridad, así como de su mantenimiento y operación, son asumidos por el titular del camino.

En la construcción de los cruces de vías férreas con caminos se deberá tomar en cuenta lo siguiente:

- En zonas urbanas, la distancia entre dos cruces a nivel no debe ser inferior a 600 metros.

- En zonas rurales, la distancia entre dos cruces a nivel no debe ser inferior a 2 000 metros. En todos los cruces a nivel, se deben instalar señales, para advertir a los usuarios de ambas vías, de la proximidad del cruce.

- La señalización mínima para los usuarios de caminos y la señalización para los usuarios de la vía férrea, se indican en los Anexos N° 2, 3 y 4 del presente Reglamento.

- El proyecto del cruce debe definir, de ser el caso, la necesidad de controlar el cruce a nivel con barreras, semáforos y/o alarmas sonoras.

- La construcción, rehabilitación y mantenimiento de los cruces a nivel deben ser realizados por la Organización Ferroviaria y los costos sufragados por el solicitante del cruce.

- La instalación y el mantenimiento de la señalización y de los sistemas de seguridad en cruces a nivel privados

deben ser ejecutados por la Organización Ferroviaria y los costos sufragados por el solicitante del cruce; en el caso de los cruces a nivel públicos deben ser ejecutados por la Organización Ferroviaria y los costos sufragados por la Entidad a cargo de la vía pública que cruce la vía férrea.

Artículo 27º.- Cruces a desnivel de vías férreas con caminos y/o vías férreas

Los proyectos de cruce a desnivel de vías férreas con caminos y/o vías férreas requieren la autorización de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea a ser cruzada y la aprobación de la Autoridad Competente.

Para efectuar dichos cruces se requiere previamente la suscripción de un contrato entre la Organización Ferroviaria y el titular del camino.

Los costos del proyecto de cruce a desnivel, de la construcción, de las instalaciones de seguridad, así como de su mantenimiento y operación, son asumidos por el titular del camino.

En la construcción de los cruces a desnivel de vías férreas con caminos se deberá tomar en cuenta lo siguiente:

- La construcción del cruce a desnivel debe ser ejecutada por el interesado.

- La Organización Ferroviaria, debe intervenir en la supervisión de la construcción y mantenimiento del cruce.

- La construcción del cruce se realizará conservando las condiciones de seguridad de la vía férrea y procurando que el tránsito en ella se interrumpa en el menor tiempo posible.

- Los gastos en que incurra la Organización Ferroviaria, con motivo de la construcción del cruce, deben ser asumidos por el interesado.

- Si el paso inferior corresponde a la vía férrea, éste debe construirse respetando el gálibo adoptado por la Organización Ferroviaria a cargo de la misma.

- Si el paso inferior corresponde a la otra vía, éste debe permitir el paso de vehículos automotores con la máxima altura permitida en la norma correspondiente.

- La propiedad de las obras civiles del cruce, ubicadas dentro de la zona del ferrocarril, y su mantenimiento corresponde al beneficiario del cruce.

Artículo 28º.- Cruces a nivel de carácter temporal

La construcción de cruces a nivel de carácter temporal con otras vías debe ser autorizados por la Organización Ferroviaria y aprobados por la Autoridad Competente. Su uso está condicionado a que el solicitante cumpla las medidas de seguridad que disponga la Organización Ferroviaria y los costos deben ser sufragados por el interesado.

Artículo 29º.- Cruces no autorizados

La Organización Ferroviaria a cargo de la vía, tiene el derecho de efectuar las acciones que considere necesarias para clausurar o anular los cruces no autorizados, así como realizar las acciones que le permita la Ley para resarcirse de los gastos incurridos.

Artículo 30º.- Cruces subterráneos y cruces aéreos, de tuberías, cables y/o estructuras

Las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las vías férreas, deben permitir los cruces subterráneos y aéreos, de tuberías, cables y/o estructuras, con las vías férreas a su cargo, cuando sean necesarios para realizar instalaciones de servicios públicos y los solicitantes cuenten con la aprobación de la Autoridad Competente en la materia, y cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

El otorgamiento de permisos para cruces con la vía férrea destinados a otros fines, corresponde a las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las vías.

El interesado debe presentar lo siguiente:

a) Presentación de solicitud del interesado a la Organización Ferroviaria, acompañada de los planos, y especificaciones técnicas.

b) Aprobación de la Organización Ferroviaria a la solicitud indicada en el literal anterior.

c) Suscripción de un contrato entre el interesado y la Organización Ferroviaria.

d) Cumplimiento de las siguientes condiciones técnicas:

d.1 Los cruces se harán, de preferencia, perpendicularmente a la vía férrea.

d.2 Los trabajos deben ser ejecutados sin interrumpir el tránsito ferroviario.

d.3 Los cruces subterráneos con tuberías o cables deben estar protegidos por un tubo-camisa o forro, cuya longitud debe ser igual al ancho de la base del terraplén, pero no menor de 6 metros. La Organización Ferroviaria, en función a la sustancia o material a transportar a través de la tubería, determinará la profundidad de instalación, la misma que en ningún caso será menor de un metro, medida desde la base del terraplén hasta la parte superior del tubo-camisa o forro; en el caso de corte no será menor de un metro de la subrasante hasta la parte superior del tubo-camisa o forro.

d.4 Los cruces aéreos con puentes y/o estructuras deben ser efectuados respetando lo dispuesto por las normas técnicas existentes emitidas por la Autoridad Competente.

d.5 Los cruces aéreos con cables no electrificados o con tuberías deben ser efectuados a una altura no menor de 7 metros, medida desde la superficie de rodadura del riel más alto de la vía férrea, hasta la parte más baja del elemento que la cruce.

d.6 Los cruces aéreos de conductores eléctricos con corriente hasta de 750 voltios, deben ser efectuados a una altura no menor de 8 metros medidos desde la superficie de rodadura del riel más alto de la vía férrea, hasta la parte más baja del elemento que la cruce; para la conducción de corriente de mayor voltaje se requieren las siguientes alturas mínimas: 8,50 metros para corriente entre 750 y 15 000 voltios, 9 metros para corriente entre 15 000 y 50 000 voltios, incrementándose la altura en 12,50 milímetros por cada 1 000 voltios adicionales.

CAPÍTULO IV SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA

Artículo 31º.- Estandarización de la señalización

La señalización de la vía férrea está compuesta por todos los sistemas destinados a lograr y obtener que el movimiento de trenes se efectúe en condiciones de seguridad y sin accidentes, por lo que las Organizaciones Ferroviarias deberán adecuar sus señalizaciones de vía a las normadas según anexos adjuntos que correspondan.

Artículo 32º.- Sentido de marcha

Para Vía Única.- La señalización considerada en este capítulo está referida al lado derecho de la vía, correspondiente a la posición del maquinista.

Para Vía Doble.- La señalización considerada en este capítulo está referida al sentido de marcha oficial de los trenes por el lado derecho. En caso que la Organización Ferroviaria tenga un sentido de marcha izquierdo, la señalización estará ubicada al lado izquierdo de la vía, es decir el que corresponde al maquinista.

Artículo 33º.- Señales del kilometraje en la vía férrea principal

Cada kilómetro de la vía férrea principal debe ser señalado mediante un hito instalado al lado derecho de ella, en el que esté marcada claramente la distancia referida al punto de origen denominado kilómetro cero. Conforme se indica en el Anexo N° 2.

Artículo 34º.- Señales del kilometraje en ramales

Cada kilómetro de un ramal debe ser señalado mediante un hito letrero instalado al lado derecho de la vía férrea, en el que esté marcada claramente la distancia referida al punto de origen denominado kilómetro cero, ubicado en la vía férrea principal de la que se deriva. Conforme se indica en el Anexo N° 2.

Artículo 35º.- Señales de numeración de curvas

Las curvas de la vía férrea principal y de los ramales deben estar numeradas correlativamente a partir del punto de origen denominado kilómetro cero. Conforme se indica en el Anexo N° 2.

Artículo 36º.- Señales de velocidad

En los tramos con restricción de velocidad, se colocará un letrero de advertencia al costado de la vía por el lado que corresponda al maquinista, de modo que pueda ser divisado desde ambos lados de la locomotora y desde una distancia no menor de 200 metros. Ampliándose el tramo de precaución de la restricción, si

por curvas u otros obstáculos se impidiera la visualización de esta distancia, Dicho letrero llevará una inscripción indicando la velocidad máxima permisible en el tramo. Conforme se indica en el Anexo N° 2.

Artículo 37º.- Señales para dos velocidades máximas en el mismo tramo

Cuando en una misma vía circulen trenes autorizados a alcanzar diferentes velocidades máximas, las señales mencionadas en el Artículo 36º deben indicar cada una de las velocidades máximas permitidas. Conforme se indica en el Anexo N° 2.

Artículo 38º.- Señales al final de un tramo con velocidad restringida

Al finalizar un tramo con velocidad restringida, se debe colocar al costado de la vía del lado que corresponda al maquinista, según el sentido de tránsito del tren, un letrero con las inscripciones indicativas de la velocidad máxima permitida en adelante.

El tren incrementará su velocidad cuando el último vagón o coche haya pasado dicho letrero. Conforme se indica en el Anexo N° 2.

Artículo 39º.- Señales de aproximación o advertencia

En los lugares que el tren deba advertir su presencia, mediante el sonido de pito u otra señal audible, por la proximidad de puentes, túneles, estaciones zig-zags o cruces a nivel se deben colocar letreros a una distancia no menor de doscientos (200) metros antes del lugar que motiva la advertencia y del lado de la vía que corresponda al maquinista, según el sentido del tránsito del tren. Los letreros deben llevar la inscripción "PITO" y una de las siguientes letras, según sea el caso: P (Puente), T (Túnel), E (Estación), V (zig-zag), X (Cruce a nivel). Las características se indican en el Anexo N° 2.

El toque del pito, durante el tránsito por centros urbanos, no requiere de letreros, y puede ser efectuado cuando el personal del tren lo estime necesario por razones de seguridad de la operación ferroviaria.

Artículo 40º.- Señales en puentes y túneles

En los extremos de los puentes y túneles se debe colocar letreros, indicando la prohibición de circulación de peatones. Conforme se indica en el Anexo N° 2

CAPÍTULO V ESTACIONES Y PARADEROS

Artículo 41º.- Estación

Edificación cuya ubicación figura en el horario de trenes, que exhibe señales fijas, en la que los trenes toman o dejan pasajeros y/o mercancías. En ella también se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación y despacho de mercancías.

Cada Estación debe tener, en lugar visible, un letrero que indique su nombre, ubicación y la distancia a la estación de origen y a la estación final.

Artículo 42º.- Facilidades en las estaciones

a) Las Estaciones en las que se preste servicios de embarque y desembarque de pasajeros, deberán contar como mínimo con las siguientes facilidades, en buen estado de conservación e higiene:

a.1 Área para la prestación de servicios de información y de venta de boletos.

a.2 Sala de espera en la cual se ubica un reloj que muestre la hora oficial.

a.3 Servicios higiénicos independientes para damas y caballeros.

a.4 Facilidades para pasajeros discapacitados.

a.5 Medios para transmitir avisos al público.

a.6 Servicio público de teléfono, sujeto a la disponibilidad del servicio por parte de los operadores telefónicos.

a.7 Andén con dimensiones acordes con la longitud de los trenes que presten el servicio.

a.8 Alumbrado en las áreas destinadas al uso de los pasajeros.

b) Las Estaciones en las que se preste servicios de entrega y recepción de mercancías, deben contar, por lo menos, con las siguientes facilidades:

- b.1 Vías férreas auxiliares para el estacionamiento de los vagones a ser cargados y/o descargados.
- b.2 Vías, plataformas, área para estacionamiento y demás instalaciones necesarias para las operaciones de carga y de descarga.
- b.3 Depósito para el almacenamiento de las mercancías.
- b.4 Medios para proveer de seguridad a las instalaciones.
- b.5 Área de atención a los usuarios.

Artículo 43º.- Paradero

Edificación cuya ubicación figura en el horario de trenes, que exhibe señales fijas en la que los trenes pueden tomar y dejar pasajeros.

CAPÍTULO VI PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Artículo 44º.- Aprobación de los proyectos de infraestructura ferroviaria

Los proyectos de Infraestructura Ferroviaria deben ser aprobados por la Autoridad Competente.

Artículo 45º.- Requisitos para solicitar autorizaciones para la realización de estudios de proyectos ferroviarios

- a) Solicitud en formato establecido por la Autoridad Competente.
- b) Pago de los derechos correspondientes.

Artículo 46º.- Requisitos para solicitar autorizaciones de construcción, mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria.

- a) Solicitud en formato establecido por la Autoridad Competente.
- b) Expediente Técnico aprobado.
- c) Título que acredite la propiedad o legítima posesión de los terrenos según corresponda.
- d) Pago de los derechos correspondientes.

Artículo 47º.- Contenido Mínimo del Expediente Técnico del Proyecto

El Expediente Técnico deberá contener como mínimo lo siguiente:

- a.1 Memoria descriptiva
- a.2 Planos generales
- a.3 Planos de detalles y cálculos
- a.4 Características de la estructura de la vía férrea
- a.5 Estudios especiales, incluido el Estudio de Impacto Ambiental
- a.6 Especificaciones técnicas
- a.7 Metrados
- a.8 Análisis de Precios Unitarios
- a.9 Presupuesto
- a.10 Cronograma de ejecución de la obra

Artículo 48º.- Aspectos técnicos a considerar en el Estudio de Ingeniería del Proyecto

En el estudio de ingeniería del proyecto, sin ser limitativo, se debe considerar lo siguiente:

- a.1 El trazado de la vía férrea debe ofrecer la menor y más uniforme resistencia a la tracción.
- a.2 La trocha de la vía férrea debe ser de 1 435 milímetros. Excepcionalmente y previa aprobación de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles u Autoridad Competente, se podrá emplear otro ancho de trocha.
- a.3 En las vías férreas principales y en ramales:

- a.3.1 Todas las curvas circulares horizontales deben estar enlazadas a las tangentes mediante curvas de transición.
- a.3.2 Los cambios de gradiente serán enlazados mediante curvas verticales.
- a.3.3 La gradiente máxima compensada por curvatura, será de 3% y el radio mínimo de curvatura será de 150 metros.

Eventualmente estas especificaciones podrán ser modificadas con la autorización de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles u Autoridad Competente.

- a.4 Entre la vía férrea principal y sus desvíos y entre dos vías férreas principales paralelas, la distancia medida entre ejes no debe ser menor de 5 metros; en túneles, puentes y patios esta distancia no debe ser menor de 4,50 metros.

a.5 La conformación y capacidad portante de la vía férrea, puentes y obras de arte en cada tramo de la vía férrea, estarán de acuerdo con el peso por eje y distribución de cargas del material rodante a utilizar en ese tramo y la velocidad de circulación prevista.

a.6 Las estaciones contarán cuando menos con las facilidades e instalaciones que se indican en el Artículo 42º del presente Reglamento.

Artículo 49º.- Puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria

Las Organizaciones Ferroviarias, antes de poner en servicio la infraestructura ferroviaria deberán obtener la autorización de la Autoridad Competente.

Los requisitos para autorización de puesta en servicio son:

- a) Solicitud en formato establecido por la Autoridad Competente.
- b) Pago de los derechos correspondientes.
- c) Cumplimiento de las disposiciones de seguridad establecidas por la Autoridad Competente.

Artículo 50º.- Autorización de cierre o de levantamiento de vías férreas

Para proceder al cierre o al levantamiento de las vías férreas, las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las mismas, deben obtener la autorización de la Autoridad Competente.

Los requisitos para la autorización de cierre o levantamiento de vías férreas son:

- a) Solicitud con la respectiva justificación en formato establecido por Autoridad Competente.
- b) Pago de los derechos correspondientes

CAPÍTULO VII MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD DE LA VÍA FÉRREA

Artículo 51º.- Mantenimiento de la vía férrea

Las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las vías férreas deben mantenerlas de acuerdo al Manual de Mantenimiento de Vías Férreas.

Artículo 52º.- Seguridad de la vía férrea

Para efecto de la seguridad en la vía férrea, las Organizaciones Ferroviarias procederán de acuerdo al Manual de Seguridad de la Vía Férrea.

Artículo 53º.- Aparatos de maniobra o cambio de vía férrea

Todo aparato de maniobra o cambio de vía colocado en la vía férrea principal o ramales estará dotado de un candado u otro dispositivo de seguridad. En los patios ferroviarios los aparatos de maniobra de operación manual podrán estar dotados de un gancho de seguridad. Se exceptúan de esta disposiciones los cambios operados automáticamente.

Artículo 54º.- Desvío de escape o seguridad

Vía férrea auxiliar de corta longitud, conectada a la vía férrea principal o a un ramal, instalada en la zona de gradiente descendente, inmediatamente a la salida de un patio y antes del límite de patio respectivo, mediante un cambio cuyas agujas se encuentran permanentemente en la posición que conduce el tránsito al desvío, y cuyo objetivo es captar los vehículos que eventualmente escapen del patio sin control, evitando que corran por la vía férrea principal. El cambio de seguridad dispone de un mecanismo que permite el movimiento de las agujas cuando son tomadas por el talón, por los trenes que ingresan al patio. Para la salida de los trenes desde el patio hacia la vía férrea principal, las agujas del cambio deben ser accionadas manualmente o de otra manera controlada. Su instalación es obligatoria y debe considerarse en el Reglamento Operativo Interno de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.

Artículo 55º.- Descarrilladoras

Las descarrilladoras deberán conservarse en los

desvíos siempre en posición adecuada para la seguridad de la vía principal.

Todos los desvíos con pendiente deben contar con descarrilladoras. Se exceptúan de esta disposición los desvíos ubicados en los patios, en donde la obligación solamente alcanza al desvío que se encuentra directamente conectado a la vía férrea principal.

TÍTULO CUARTO DEL MATERIAL RODANTE

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 56º.- Requisitos generales

El material rodante, para poder transitar por las vías férreas principales y ramales, debe cumplir las especificaciones técnicas mínimas que se indican a continuación:

a) Las dimensiones y radio de giro mínimo del material rodante especificado por el fabricante, deberán ser compatibles con las características geométricas de la vía férrea.

b) El material rodante tractivo y el remolcado cargado a su capacidad máxima, que forma el tren, no podrá generar en las estructuras de los puentes y vía férrea por el que transite, esfuerzos mayores que los máximos permisibles en la vía férrea y en cada estructura, de acuerdo a su diseño y estado.

c) Las locomotoras y coches motor, deben contar con un velocímetro, un registrador de eventos (cinta de revisión), que permita la grabación y registre los parámetros de operación: velocidad, aplicaciones de frenado, detenciones, tiempo y otros; quedan exceptuados de estos requisitos las locomotoras a vapor.

d) Los coches motor, para el sistema urbano de pasajeros, deberán estar equipados con freno electrodinámico, freno neumático de respaldo, freno independiente (freno de la unidad tractiva) y freno de estacionamiento.

Estas unidades deberán tener adecuado diseño para el rápido y seguro ingreso y salida de los pasajeros, debiendo estar equipados con sistemas de seguridad para la apertura y cierre de puertas, incluyendo el bloqueo de la tracción, cuando éstas, no se encuentren completamente cerradas.

e) Las locomotoras y coches motor deberán estar equipados con dispositivos de seguridad, control y vigilancia como: pedal hombre muerto, sobre velocidad de la marcha del tren, protección automática de trenes - ATP, u otros equivalentes. Quedan exceptuados de estos requisitos las locomotoras a vapor.

f) Las locomotoras y coches motor estarán equipados con sistemas de freno automático. Adicionalmente, cuando las operaciones se realizan en vías férreas con pendientes mayores al 2.5%, las locomotoras utilizarán además sistemas de freno de respaldo; es decir, freno directo y freno dinámico u otros, de acuerdo a las características topográficas, conformación y peso de los trenes.

g) En las locomotoras a vapor deberá verificarse, por lo menos una vez al año, el estado de conservación del caldero, válvulas de seguridad, sistemas de frenos.

h) Los coches estarán equipados con sistema de freno de aire automático y freno de estacionamiento. Este último operado desde el interior del coche, permitirá mantener estacionado el coche con pasajeros en la máxima pendiente existente en la vía. Adicionalmente, cuando las operaciones se realizan en vías férreas, con pendientes mayores al 2.5%, utilizarán también sistemas de freno de aire directo.

i) Los vagones que estén equipados con sistema de freno automático con doble capacidad cargado-vacío, asimismo, contarán con un sistema de freno de estacionamiento que permita mantener estacionado el vagón cargado en la máxima pendiente existente en la vía férrea. Adicionalmente cuando las operaciones se realizan en vías férreas con pendientes mayores al 2.5% utilizarán también sistemas de freno de aire directo.

j) El material tractivo y remolcado que se adquiera para operar conjuntamente con el existente en Organizaciones Ferroviarias en marcha, deberá ser técnicamente compatible con la trocha, radio de giro, gálibo, capacidad de la vía y de las obras de arte, así como con las características y especificaciones del material rodante existente en lo referente al tipo,

capacidad y altura de los enganches, dimensiones de las ruedas, sistemas de frenos, sistemas de sincronización.

k) El gálibo máximo para el material rodante será establecido por cada Organización Ferroviaria, de acuerdo con los respectivos gálibos de obras (túneles y estructuras).

l) Todas las locomotoras, vagones de carga y coches de pasajeros estarán equipados con enganches que les permitan unirse entre sí y mantener cierta distancia uno del otro con la suficiente resistencia y seguridad; cumpliendo con los requisitos establecidos en las normas ferroviarias como son:

- No presentarán rajaduras en el área de acoplamiento.

- Deberán estar alineados y mantener una diferencia mínima en la altura de los ejes longitudinales de los enganches con respecto al riel.

m) La circunferencia de las ruedas, su variación entre ruedas y entre pares de ruedas, así como las dimensiones de las pestañas de las mismas deben mantenerse dentro de los límites establecidos en las normas técnicas; quedando prohibido circular con ruedas, aplanadas, rajadas, pestañas rotas, estrías o fisuras fuertes, rozaduras o descascaradas.

n) Las locomotoras, coches a motor y coches de pasajeros deben contar con vidrios de seguridad que garantice al personal de conducción o a los usuarios, evitar daños personales en caso de rotura de los mismos.

o) Las locomotoras y coches a motor deberán contar con faros de iluminación que permitan una visibilidad adecuada a la tripulación del tren, tanto en la parte delantera, como posterior.

p) La capacidad de los coches de pasajeros debe ser tal que garantice la comodidad y seguridad de los usuarios.

q) Todas las locomotoras y coches a motor deberán estar provistos de trompa de protección en su parte delantera en dirección del movimiento.

r) Las locomotoras, coches a motor, vagones de carga, coches de pasajeros, deberán tener los pares de ruedas dentro de los límites de desgaste permitidos por las normas ferroviarias, de tal manera que garanticen una operación segura, eficiente y cómoda.

s) Se debe garantizar que la trocha o separación entre pestañas de ruedas se encuentren dentro de los límites permitidos, de manera que encajen adecuadamente en la vía férrea, sin causar desgastes excesivos, ni descarrilamientos.

Artículo 57º.- Del Certificado de Habilitación Ferroviaria

Es el documento expedido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles o la Autoridad Competente, que acredita que un vehículo ferroviario cuenta con autorización para operar en una vía férrea.

Para la obtención del Certificado de Habilitación Ferroviaria, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles o la Autoridad Competente, realizará una inspección técnica y las pruebas necesarias para verificar el cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 56º, así como el correcto funcionamiento de los equipos e instalaciones.

El Certificado de Habilitación Ferroviaria señalará el ámbito de operación y el tipo de transporte que realizará.

Las inspecciones técnicas serán efectuadas por las Organizaciones Ferroviarias bajo supervisión de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles u Autoridad Competente, las cuales estarán referidas a:

a) La aceleración, desaceleración y distancia de frenado, las cuales se efectuarán sin pasajeros o carga.

b) El frenado, incluyendo el freno de estacionamiento. Si se cumplen los requisitos señalados en el Artículo 56º, y el funcionamiento de los equipos e instalaciones fuesen satisfactorias, la Dirección General de Caminos Ferrocarriles otorgará el Certificado de Habilitación Ferroviaria en un plazo no mayor de siete (07) días hábiles. En caso formule observaciones otorgará un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para el levantamiento de las mismas. De no superar la Organización Ferroviaria las observaciones en el plazo otorgado, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles denegará el Certificado de Habilitación Ferroviaria.

Todo vehículo ferroviario que haya sido trasladado de un ferrocarril a otro, o que hubiese sufrido daños de consideración en su mecanismo, o se le hayan efectuado cambios o renovaciones en sus sistemas de seguridad, o que se le hubiere modificado la trocha, requiere un nuevo Certificado de Habilitación Ferroviaria.

Artículo 58º.- Reparación y mantenimiento del material rodante

Las Organizaciones Ferroviarias realizarán la reparación y mantenimiento del material rodante de acuerdo a normas de validez internacional, o utilizando los manuales de mantenimiento de los fabricantes del material rodante.

Artículo 59º.- Seguridad de operación del material rodante

Para este efecto, las Organizaciones Ferroviarias procederán de acuerdo al Manual de Seguridad de Operación del Material Rodante y las normas de validez internacional reconocida.

Artículo 60º.- Inspecciones técnicas

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles o Autoridad Competente, efectuará inspecciones técnicas al material rodante, para verificar el cumplimiento de lo establecido en el Manual de Seguridad de Operación del Material Rodante y las normas de validez internacional reconocida.

En caso de detectarse incumplimiento, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles o Autoridad Competente, dispondrá la suspensión de Certificado de Habilitación Ferroviaria correspondiente y exigirá la adopción de medidas correctivas.

Artículo 61º.- Información en la parte exterior de la unidad

Toda unidad de material rodante debe exhibir en la parte exterior de sus caras laterales, el nombre o letras iniciales del Operador Ferroviario, el número de registro de la unidad, la tara, la carga máxima que puede transportar, la fecha de su última reparación general y fecha y número del Certificado de Habilitación Ferroviaria.

Artículo 62º.- Información en la parte interior de la unidad

Los coches de pasajeros y los coches motor deben exhibir interiormente un rótulo que indique la clase de servicio y el número de registro de la unidad. Asimismo, los asientos deben ser numerados.

Artículo 63º.- Servicios higiénicos

Los coches de pasajeros y los coches motor, que efectúen viajes de más de una hora de duración, deben estar dotados de servicios higiénicos del tipo cerrado, con tanque de retención.

Artículo 64º.- Material rodante en intercambio

El material rodante, que transite por vías interconectadas, debe tener características técnicas compatibles. Las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las vías interconectadas son las responsables de velar por el cumplimiento de esta disposición.

TÍTULO QUINTO DE LAS OPERACIONES FERROVIARIAS

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 65º.- De las operaciones ferroviarias

Las operaciones ferroviarias se regulan por lo dispuesto en el presente Reglamento y por las normas ferroviarias internas de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.

Artículo 66º.- Normas ferroviarias Internas

Las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las vías férreas deben contar con las siguientes normas ferroviarias internas:

- a) Reglamento Operativo Interno.
- b) Horario de Trenes.

Estos documentos deben ser redactados en idioma castellano, de manera clara y precisa, ajustarse a lo

dispuesto en el presente Reglamento y demás disposiciones aplicables y mantenerse actualizados. Los mismos deben ser suministrados por la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.

Artículo 67º.- Reglamento operativo interno

El Reglamento Operativo Interno contiene las normas de seguridad y los procedimientos para el movimiento operativo de los trenes, así como los deberes del personal involucrado y otras normas operativas, el cual será aplicado en el ámbito de acción de cada Organización Ferroviaria. Las disposiciones del Reglamento Operativo Interno no pueden contraponerse a las del presente Reglamento y a las leyes aplicables. En caso, que ello ocurriese, tienen prevalencia lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

El Reglamento Operativo Interno y sus actualizaciones deben ser aprobados por la Autoridad Competente antes de su puesta en vigencia.

Artículo 68º.- Horario de Trenes

El documento denominado "Horario de Trenes" debe indicar, por lo menos, lo siguiente:

- a) El sistema de control de trenes para cada tramo.
- b) Los itinerarios indicando la dirección en que circulan los trenes, la superioridad en la dirección, la hora de salida y de llegada a las estaciones, así como los tiempos mínimos de recorrido entre estaciones.
- c) Los nombres de las estaciones.
- d) La distancia en kilómetros entre terminales y entre éstos y las líneas divisorias que se establezcan.
- e) La capacidad de vagones en los desvíos designados para el cruzamiento de los trenes, y en los destinados para efectuar maniobras de carga y de descarga.
- f) La capacidad de arrastre del material rodante tractivo.
- g) El perfil general de la vía férrea.
- h) Las velocidades máximas de operación.
- i) Las características de túneles y puentes.
- j) Las limitaciones de peso bruto por cada tramo.
- k) Cualquier otra información necesaria para la operación.

Salvo casos excepcionales, los trenes de pasajeros deben ser de horario.

Artículo 69º.- Obligación de la Organización Ferroviaria con relación a las normas ferroviarias internas

La Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea difundirá, cumplirá y hará cumplir el Reglamento Operativo Interno. El personal cuyas actividades estén relacionadas directamente con las operaciones de trenes, tiene la obligación de conocer y aplicar el Reglamento Operativo Interno y el Horario de Trenes.

Artículo 70º.- Hora

Los servicios ferroviarios se rigen por la hora oficial peruana.

Artículo 71º.- Licencia para conducir vehículos ferroviarios

Es el documento emitido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles que faculta a una persona vinculada con las actividades ferroviarias a manejar vehículos ferroviarios tractivos.

Artículo 72º.- Licencia Especial para transportar materiales y/o residuos peligrosos

El personal a cargo de la conducción de vehículos ferroviarios que transportan materiales y/o residuos peligrosos, deberá contar, además de la licencia de conducir vehículos ferroviarios, con Licencia de Conducir de Categoría Especial para transportar materiales y/o residuos peligrosos, según lo dispuesto por la Ley que regula el transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos.

Artículo 73º.- Requisitos para obtener la licencia de conducir vehículos ferroviarios

Los requisitos para obtener la Licencia de Conducir Vehículos Ferroviarios son los siguientes:

- a) Edad mínima de 21 años.

- b) Saber leer y escribir.
- c) Certificado de Examen Médico-Psicosomático.
- d) Certificado de Aprobación del Reglamento Operativo Interno de la Organización Ferroviaria.
- e) Certificado de Idoneidad o manejo

La Organización Ferroviaria remitirá a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles los nombres de los postulantes, a quienes ha evaluado previamente de acuerdo a los literales c y d, especificando el tipo de vehículo que autoriza a conducir (locomotora, coches motor, autocarril, autovía, equipos y vehículos de trabajo).

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles procederá a tomar a los postulantes el Examen de Idoneidad para el manejo de vehículos ferroviarios en las instalaciones de la Organización Ferroviaria solicitante.

La licencia para conducir vehículos ferroviarios, tendrá una vigencia de tres (03) años y su renovación será otorgada mediante la aprobación de los exámenes que se indican en el presente artículo. La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles la expide y entrega al interesado.

Artículo 74º.- Licencia Ferroviaria

Es el documento emitido por la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea, que faculta a una persona a intervenir en las Operaciones Ferroviarias.

El personal directamente involucrado en las operaciones de tráfico tales como maquinistas, motoristas, personal que controla el tránsito ferroviario, las tripulaciones de los trenes, el personal que efectúa maniobras en los patios, el personal que jefatura las estaciones y los patios de maniobras, dirige y/o supervisa la operación ferroviaria en general, deberá contar con Licencia Ferroviaria, otorgada por la Organización Ferroviaria encargada de la vía férrea:

El trabajador deberá aprobar un examen escrito, sobre el Reglamento Operativo Interno, ante la Organización Ferroviaria respectiva.

La Organización Ferroviaria expedirá la Licencia Ferroviaria mediante un documento en el que conste la siguiente información:

- a) Título: Licencia Ferroviaria.
- b) Número correlativo.
- c) Nombre de la Organización Ferroviaria que otorga la licencia ferroviaria.
- d) Nombres, apellidos y número del documento de identidad del trabajador a quien se otorga la licencia ferroviaria y razón social de la empresa para la que trabaja.
- e) Lugar y fecha de expedición de la licencia ferroviaria.
- f) Fecha de expiración de la licencia ferroviaria.
- g) Nombre, cargo, firma y sello del funcionario a cargo de las operaciones, que refrenda la licencia ferroviaria.

La Licencia Ferroviaria será renovada cada cuatro (04) años, mediante la aprobación del examen del Reglamento Operativo Interno de cada Organización Ferroviaria.

Las Organizaciones Ferroviarias y los Operadores Ferroviarios son responsables de establecer otros requisitos que estimen conveniente para la mejor operación ferroviaria, del control, del uso y de la vigencia de la Licencia Ferroviaria de su personal.

CAPÍTULO II CLASIFICACIÓN, FORMACIÓN Y TRÁNSITO DE TRENES

SUBCAPÍTULO I FORMACIÓN DE TRENES

Artículo 75º.- Clasificación de los trenes

Los trenes se clasifican en Ordinarios y Extras.

Trenes Ordinarios son aquellos autorizados por un horario de trenes y cuya marcha está fijada por itinerarios, éstos pueden ser:

- Trenes de Pasajeros, conformado por coches de pasajeros
- Trenes de Carga, conformado por vagones de carga
- Trenes Mixtos, conformado por coches de pasajeros y vagones de carga

Trenes Extras son aquellos que no están autorizados por un horario de trenes, movilizándose con autorización expresa de la Organización Ferroviaria, pueden ser:

- Tren Extra de carga o pasajeros
- Tren Extra de Trabajo

Artículo 76º.- Lineamientos básicos para la formación de trenes

Para la formación de trenes los Operadores Ferroviarios deben observar lo siguiente:

a) La posición que deba guardar cada unidad tractiva se determinará en función de los efectos dinámicos que puedan generarse por su ubicación en el tren, para lo cual se considerarán las fuerzas de tracción y de frenado del material rodante tractivo, el peso del material rodante remolcado, la resistencia de los enganches, así como las características de curvatura y de pendiente de la vía férrea.

b) En caso de requerirse equipo tractivo de ayuda, éste deberá intercalarse en el tren o ser colocado al frente, excepto cuando no sea física o técnicamente posible, en cuyo caso podrá ubicarse en la parte posterior.

c) Está prohibido movilizar trenes empujados por la locomotora. En las vías principales y ramales los trenes marcharán siempre en posición de arrastre y con el comando hacia adelante. Esta disposición queda exceptuada en las maniobras de trenes en los zig-zags; maniobras en los patios; en los trenes de trabajo; en servicio de socorro en caso de accidente o avería de un tren, debiendo en estos casos marchar con precaución.

d) En la formación de trenes mixtos los vagones de mercancía se colocarán inmediatamente después de las locomotoras y los coches de pasajeros después de los vagones de mercancía.

e) En la formación de trenes, las locomotoras coches y vagones deben contar con sus respectivos sistemas de frenos.

f) Cinco minutos antes de la hora marcada para la llegada de un tren a una estación, la vía principal dentro de los límites de patio, así como la vía del andén, deberán estar libres y cesar en ellas todas las maniobras.

g) Está prohibido dejar vehículos ferroviarios aislados en la vía principal, tanto dentro como fuera de los límites de patio de una estación, sin contar con órdenes de trenes para ello.

h) Todos los trenes, al pasar por túneles, llevarán los faros encendidos y las unidades de transporte de pasajeros deberán estar iluminadas.

i) Los trenes de pasajeros al entrar a las estaciones, usarán siempre la vía de andén.

Artículo 77º.- Maniobras en Patios

Las maniobras para la formación de trenes en los patios, deberán efectuarse con el mayor cuidado con los vagones enganchados al ser halados o empujados, no requiriéndose de órdenes de trenes para el desplazamiento de vagones.

SUBCAPÍTULO II CONTROL TRÁNSITO DE TRENES

Artículo 78º.- Sistema de control de tránsito de trenes

Las Organizaciones Ferroviarias deberán contar con un sistema de control de tránsito de trenes que garantice en todo momento la fluidez y la seguridad en la circulación de trenes, permitiendo la comunicación entre el centro de control de operaciones y el personal de los trenes.

La instalación y operación del sistema de telecomunicación debe contar con la autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a las disposiciones vigentes sobre la materia.

Las Organizaciones Ferroviarias a cargo de la vía férrea tendrán bajo su exclusiva responsabilidad la administración y el control del sistema de telecomunicación que empleen.

Artículo 79º.- Preferencia en el tránsito ferroviario

En el Tránsito de trenes se dará preferencia al transporte regular de pasajeros; en caso fortuito o de fuerza mayor, se dará preferencia atendiendo a la naturaleza del evento, de acuerdo al siguiente orden de precedencia:

- a) Transporte de personas y mercancía destinadas al salvamento o abastecimiento en zonas afectadas por

fenómenos naturales, desastres o contingencias no previstas.

b) Transporte de materiales y/o residuos peligrosos, sin perjuicio de lo previsto en las disposiciones aplicables en la materia.

c) Transporte de productos de fácil descomposición, perecederos y destinados al abastecimiento popular.

Artículo 80º.- Preferencia de paso del tránsito ferroviario sobre el carretero en cruces a nivel

En todos los cruces a nivel, los vehículos que transitan por la vía férrea tienen preferencia de paso irrestricta sobre los que transitan por la vía que la cruza. Todos los vehículos, antes de atravesar un cruce a nivel, se detendrán obligatoriamente a una distancia no menor de 5 metros del riel más cercano de la vía férrea, reiniciando la marcha sólo después de comprobar que no se aproxima ningún tren. Está prohibido estacionar vehículos en los cruces y pasos a nivel a menos de 20 metros de ellos.

Artículo 81º.- Sistema de telecomunicaciones para el control de tránsito

Las Organizaciones Ferroviarias que explotan infraestructura ferroviaria, deberá tener un sistema central de telecomunicaciones de uso exclusivo para el control de tránsito de trenes, que permitan la comunicación, el control de las operaciones y personal de los trenes.

Las instalaciones de líneas de alta tensión aledañas a la zona del ferrocarril, no deben interferir ni obstaculizar el funcionamiento del sistema de telecomunicación de la Organización Ferroviaria.

Artículo 82º.- Obligación de uso del sistema central de telecomunicación por trenes procedentes de otra vía férrea

En el caso de Operadores Ferroviarios que presten servicio en la vía férrea de una Organización Ferroviaria, al tener que ingresar a la vía férrea de otra, están obligados a adecuarse y conectarse al sistema central de telecomunicaciones administrado por la segunda y a cumplir con las disposiciones sobre su uso, siendo responsabilidad de esta última la verificación del cumplimiento de estas obligaciones.

CAPÍTULO III CONTINGENCIAS Y ACCIDENTES FERROVIARIOS

Artículo 83º.- Plan de emergencia para hacer frente a las contingencias

Las Organizaciones Ferroviarias a cargo de las vías férreas son responsables de contar con un Plan de Emergencia que permita atender de inmediato, las contingencias que pudieran poner en peligro a las personas, a los bienes y/o a los servicios vinculados a la actividad ferroviaria así como de su implementación. Dicho plan sin ser limitativo, debe prever:

a) Acciones de protección inmediata a personas y bienes.

b) La intervención de los organismos competentes en protección y seguridad ciudadana.

c) Medidas tendientes a mitigar o eliminar los daños ambientales.

d) Medidas tendientes a restituir la prestación de los servicios.

e) El personal, los materiales y el equipo necesarios para las maniobras de salvamento.

f) Cursos de capacitación para que el personal participe en las maniobras preventivas de rescate y salvamento.

g) La Organización Ferroviaria debe dar aviso de los accidentes que ocasionen daño a personas y/o a bienes en general, a la autoridad policial más cercana al lugar del accidente.

h) Atención a contingencias que pudieran ocurrir durante el carguío, estiba, transporte, descarga y trasbordo de materiales y/o residuos peligrosos.

El Plan de Emergencia debe ser puesto en conocimiento de la Autoridad Competente, en un plazo de noventa (90) días útiles contados desde el inicio de las actividades de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.

Artículo 84º.- Procedimiento a seguir en caso de accidente ferroviario

Ante la ocurrencia de un accidente Ferroviario, la Organización Ferroviaria deberá implementar su Plan de Emergencia. La tripulación del tren en primera instancia adoptará las medidas de seguridad que establezca el Reglamento Operativo Interno de la Organización Ferroviaria y su Plan de Emergencia.

Artículo 85º.- Interrupciones de la vía férrea - informes

Las Organizaciones Ferroviarias que explotan vías férreas de uso público, deberán informar en el plazo más breve al sector al cual están adscritas, por la actividad principal que realizan, con copia a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, de las interrupciones de la vía férrea y del restablecimiento del tránsito ferroviario.

La información relativa a las interrupciones debe contener el lugar, las características, la causa y el tiempo probable de duración de la interrupción, sin perjuicio de incluir otra información relevante.

Tratándose de Organizaciones Ferroviarias a cargo de la infraestructura ferroviaria concesionada, deberán informar adicionalmente al Organismo Regulador.

Artículo 86º.- Aviso de accidente ferroviario

Dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido un accidente ferroviario, las Organizaciones Ferroviarias, públicas o privadas, remitirán un Informe Preliminar a la Autoridad Competente. En el caso de haberse producido daños personales y o materiales que superen las 4 Unidades Impositivas Tributarias, las Organizaciones Ferroviarias, públicas o privadas, dentro de los siete (07) días hábiles posteriores a la ocurrencia, presentarán un Informe Final con el resultado de la investigación y las medidas adoptadas al respecto.

La Autoridad Competente, podrá disponer su propia investigación o la ampliación de la investigación efectuada por la Organización Ferroviaria.

Las Organizaciones Ferroviarias Integrales Privadas reportarán al sector al que están adscritos por la actividad principal que realizan, poniendo en conocimiento del hecho a la Autoridad Competente.

Artículo 87º.- Registro y estadística de accidentes ferroviarios

Las Organizaciones Ferroviarias deben llevar un registro de todos los accidentes ferroviarios ocurridos en la vía férrea a su cargo, en el que se consigne: el lugar del accidente, el material rodante involucrado, los daños personales, los daños materiales valorizados, las causas, las medidas adoptadas, y cualquier otro dato relevante.

Las Organizaciones Ferroviarias deben remitir mensualmente a la Autoridad Competente, la información estadística de los accidentes Ferroviarios.

Artículo 88º.- Accidentes sujetos a investigación policial

En caso de producirse cualquier accidente sujeto a investigación, las autoridades policiales otorgarán las máximas facilidades para impedir que la regularidad del servicio ferroviario sea afectada.

Artículo 89º.- Emergencia en la vía

Todo tren deberá llevar las herramientas necesarias para cualquier reparación ligera o de emergencia en la vía férrea, además de los implementos de seguridad, de comunicación y de un botiquín de primeros auxilios.

CAPÍTULO IV SEÑALES PARA EL TRÁNSITO Y PROTECCIÓN DE TRENES

Artículo 90º.- Señales

Una señal, es un dispositivo óptico y/o acústico, mediante el cual se transmite las órdenes o informaciones de carácter obligatorio al personal involucrado con la circulación de los trenes.

La seguridad del tránsito de los trenes, se basa en el estricto cumplimiento de las órdenes transmitidas por las señales.

Artículo 91º.- Clases de señales

Las clases de señales se dividen en ópticas y acústicas.

Artículo 92º.- Señales ópticas

Son aquellas perceptibles por la vista y pueden ser:

- a) Permanentes
- b) Temporales
- c) Manuales
- d) Puestas en los trenes

Las señales ópticas se distinguen por sus colores según la siguiente clasificación:

- Color Rojo: Detenerse
- Color Verde: Vía Libre
- Color Azul: Protección de trabajadores laborando debajo o en las inmediaciones del material rodante.
- Amarilla: Precaución

Las señales ópticas pueden transmitirse mediante banderas, luces de bengala, linternas, semáforos, discos y en caso de necesidad con cualquier otro objeto. Se clasifican en:

a) Señales permanentes:**Señales fijas.-**

Son señales fijas aquellas colocadas al ingreso y salida de estaciones, los semáforos, los discos y disco-flecha colocados sobre las barras de los cambios de vía, entre otros.

Estas señales, estarán colocadas en un soporte idóneo, instaladas a lo largo de la vía férrea en una posición predeterminada y serán visibles tanto de día como de noche.

Las señales se presentarán bajo la codificación y significado que las Organizaciones Ferroviarias adopten en su Reglamento Operativo Interno.

Cuando el sentido de la marcha del tren sea por el lado derecho, estas señales serán colocadas al lado derecho de la vía principal en dirección de la marcha y a una distancia que variará entre 2,50 metros y 5 metros del eje de la vía, dependiendo de las condiciones topográficas de la zona y de la visibilidad; cuando el sentido legal de la marcha sea por el lado izquierdo, estas señales estarán colocadas al lado izquierdo de la vía principal en el sentido de la marcha del tren y a una distancia de la vía similar al indicado cuando el sentido de la marcha es por el lado derecho.

Señales en los semáforos.-

En los semáforos podrá emplearse el sistema de luces o el de brazos colocados al lado izquierdo del mástil. Las señales de los semáforos son:

Luz Roja o brazo de semáforo horizontal, indica parada obligatoria, los trenes deberán detenerse.

Luz verde o brazo de semáforo formando ángulo con la horizontal, indica vía libre.

La posición permanente de las señales de los semáforos será la de peligro, en ambas direcciones y se cambiará solo para dar paso a los trenes, volviendo a colocarse inmediatamente en la posición de peligro.

De noche, si el semáforo se encuentra sin iluminación, equivale a luz roja y obliga al tren a parar.

Cuando un semáforo esté dotado de más de dos brazos o luces a diferente altura; el brazo más alto gobernará la vía principal y el más bajo la vía de empalme o desvío. Las Organizaciones Ferroviarias detallarán las disposiciones.

Señales en cambios de vía.-

Para el mando de los movimientos de los cambios, las señales estarán constituidas por una pantalla con dos luces de colores rojo y verde y un disco o disco flecha para señalar la posición del cambio, o un disco flecha de color rojo y verde reflectivo.

Las señales serán las siguientes:

- Disco o disco flecha que muestra una cara de color verde o color blanco, la cual indica que la vía principal está expedita.

- Disco o disco flecha que muestra una cara de color rojo la cual indica que la vía principal está cerrada.

La falta de visibilidad en los discos o disco flecha de las barras de cambio, obligan a parar.

b) Señales temporales

Se utilizarán cuando exista restricción temporal de la vía férrea y se dispondrán verticalmente en puntos singulares de ésta.

Las señales temporales, estarán colocadas en un soporte idóneo en forma de paneles o cartelones convenientemente pintados o adheridos con películas de alta intensidad reflectante. Deberán ser portátiles, de peso liviano para permitir su fácil manipuleo en los lugares que se quiera señalar, siendo fundamentales para resguardar la seguridad del personal y equipos. Las señales temporales presentarán el aspecto y significado que las Entidades Operadoras adopten en su Reglamento Operativo Interno.

c) Señales manuales

Estas señales constituyen un medio de señalamiento móvil tales como banderas, linternas, faroles de diferentes colores o un determinado movimiento de los brazos por medio de los cuales se dará las indicaciones para la circulación y movimiento de trenes.

Con las banderas, farolas y linternas de diversos tipos, se pueden hacer señales tales como:

- Bandera o luz verde, vía expedita.

- Bandera o luz amarilla, precaución; obliga a disminuir la velocidad y mantener el tren bajo estricto control, listo para parar.

- Bandera o luz roja, indica peligro, obliga a parar inmediatamente.

- Bandera o luz azul, indica que hay personal trabajando debajo o cerca de la locomotora, carro o tren.

Las señales con las banderas se harán presentándolas desplegadas de frente al tren. La luz de los faroles o linternas serán proyectadas directamente al tren.

De noche, si se careciera de faroles, linternas, o luces de bengala apropiadas para hacer señales, se podrá efectuar la señal de parar, agitando cualquier luz en forma horizontal cerca o a través de la vía. De día, si se careciera de medios apropiados para hacer señales, cualquier objeto movido violentamente por cualquier persona, sobre o cerca de la vía, es señal de parar.

Señales adicionales a las indicadas podrán estar establecidas en el Reglamento Operativo Interno de cada Organización Ferroviaria.

d) Señales puestas en los trenes

Estarán colocadas en la parte delantera y posterior de los trenes y servirán para la confirmación de la identificación e integridad del tren, así como para dar indicaciones particulares al personal involucrado en el movimiento de los trenes.

- Trenes Ordinarios de Pasajeros:

De día: Banderas verdes en la parte posterior del último coche o vagón del tren; de noche luces verdes en el sentido de la marcha y lados y luces rojas en la parte posterior, excepto en el caso que el tren haya dejado libre la vía principal, situándose en un desvío, empalme o al final de una doble vía, en que exhibirá luces verdes al frente, a los lados y en la parte posterior

- Trenes Ordinarios de Carga Mixtos:

De día: Banderas verdes en la parte posterior del último vagón y de noche: luces rojas en la parte posterior del último vagón.

- Tren Extra:

De día: Dos banderas blancas en la parte delantera del tren y de noche, además dos luces blancas colocadas en los lugares previstos al frente del tren.

- Secciones:

De día: Dos banderas verdes.

De noche: además dos luces verdes colocadas en los lugares previstos al frente del tren, con excepción de la última sección que no lleva tales señales.

- Las señales nocturnas cuando una locomotora empuja vagones en la vía principal, por causas contempladas en el Artículo 76º literal c), consistirán en

colocar una luz blanca al frente y en la parte superior del primer vagón. Si se trata de coches, la luz blanca se instalará en la parte baja y en el centro.

Artículo 93º.- Señales acústicas

Las señales acústicas estarán constituidas por los sonidos codificados que se emitan con el pito o bocina de las unidades motrices, silbato del personal, o por cualquier otra señal acústica que los ferrocarriles adopten en su Reglamento Operativo Interno.

Son aquellas perceptibles por el oído y pueden ser hechas:

a) A viva voz o utilizando equipos de radio.

Para la intercomunicación del personal del tren con el maquinista, la Organización Ferroviaria podrá adoptar la comunicación radial u otro sistema adecuado.

b) Con el pito de la locomotora.

El maquinista se comunicará con el personal del tren o de la vía por medio del pito de la máquina. El sonido debe ser marcado y definido con una intensidad proporcional a la distancia en que la señal ha de ser oída.

También se tocará pito al aproximarse a puentes, viaductos, túneles o a los lugares en que su uso se encuentre indicado por las señales respectivas, o sea necesario llamar la atención.

c) Con la campana de la locomotora.

d) Con silbato, petardos y otros dispositivos análogos.

e) Uso de petardos.

Se usarán petardos como señal acústica extraordinaria en los siguientes casos:

- Cuando las condiciones climáticas adversas, no permitan ver objetos desde 200 metros de distancia.

- Cuando un tren preceda a otro y pueda ser alcanzado.

- Cuando un tren esté detenido en la vía principal

- Cuando sea necesario dar aviso del peligro del tren, no se disponga de otro medio.

Los petardos se colocarán sobre los rieles, bien asegurados con sus correspondientes grapas. Las distancias mínimas en que se colocarán petardos sobre los rieles, serán determinadas por cada Organización Ferroviaria.

El uso del petardo no exime del empleo de otras señales, ni de la colocación de señales fijas donde sea necesario. No se usará petardos cerca de estaciones o caminos públicos.

La detonación de un petardo es señal para reducir la velocidad del tren y alerta para detenerlo. La detonación de un segundo petardo, a cien metros de distancia o menos, obliga a parar inmediatamente el tren y averiguar la causa de su colocación.

TÍTULO SEXTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo 94º.- Transporte ferroviario

El transporte ferroviario puede ser público o privado, y es desarrollado por Operadores Ferroviarios. Para la ejecución del mismo se requiere contar obligatoriamente con el permiso de operación.

CAPÍTULO I PERMISO DE OPERACIÓN

Artículo 95º.- Permiso de operación

El Permiso de Operación, es la autorización de carácter administrativo que otorga la Autoridad Competente a una Organización Ferroviaria, pública o privada, nacional, regional o local, para que realice transporte ferroviario en una determinada ruta de una vía férrea pública concesionada, vía férrea pública no concesionada o vía férrea privada y por un determinado plazo.

SUBCAPÍTULO I PERMISO DE OPERACIÓN PARA PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE USO PÚBLICO NO CONCESIONADA

Artículo 96º.- Alcance

El Permiso de Operación es aquél otorgado por la Autoridad Competente para prestar servicios de

transporte ferroviario de mercancías y/o de pasajeros en una determinada ruta de la infraestructura ferroviaria de uso público no concesionada y por un determinado plazo.

Artículo 97º.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación

Para la obtención del Permiso de Operación, los solicitantes que pretenden prestar servicios en una vía férrea no concesionada deben presentar a la Autoridad Competente una solicitud precisando el tipo de servicio de transporte (pasajeros y/o mercancías) a realizar y la ruta ferroviaria en la cual pretenden prestar sus servicios, así como adjuntar el expediente técnico sustentatorio.

El expediente técnico debe contener la siguiente documentación:

a) Copia simple del documento nacional de identidad. En caso de extranjeros, copia de documento similar de su país de origen y copia del documento que autoriza su residencia en el país.

b) Copia simple de la escritura pública de constitución social. En el caso de empresas extranjeras tal documento corresponderá a la constitución hecha en el país de origen.

c) Copia simple del Registro Único de Contribuyentes.

d) Copia simple de la Escritura Pública de los Estatutos vigentes. Dichos Estatutos deberán contemplar, de manera expresa, que el solicitante puede prestar servicios de transporte ferroviario de pasajeros y/o mercancías.

e) Copia simple del poder del o de los representantes legales, debidamente inscrito en los Registros Públicos del Perú.

f) Copia de los documentos que acrediten la experiencia del solicitante en transporte ferroviario, indicando el transporte realizado expresados en número de pasajeros, pasajeros-kilómetro, toneladas, toneladas-kilómetro.

El período de experiencia debe ser de cinco (05) años continuos, como mínimo.

El solicitante podrá acreditar experiencia mediante un contrato de gestión celebrado con una empresa nacional o extranjera, que sustente la experiencia requerida en transporte ferroviario. En el caso que la empresa gestora sea extranjera deberá presentar el certificado de la Autoridad Competente del país de origen, en el cual se la reconoce como empresa autorizada a prestar servicios de transporte ferroviario de pasajeros, mercancías o de ambos.

En el caso que el solicitante sea un consorcio, solo se requiere que uno de los socios acredite experiencia. Asimismo, también puede acreditar experiencia mediante un contrato de gestión, celebrado con una empresa nacional o extranjera que no esté constituido como un miembro del consorcio.

g) Carta de Compromiso del solicitante de mantener el contrato de gestión durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, en caso que el solicitante acredite experiencia mediante un contrato de gestión.

h) Carta de Compromiso, en caso que el solicitante sea un consorcio, de: i) mantener vigente el contrato de consorcio durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, ii) encargar al socio con experiencia la gestión operativa iii) mantener vigente el contrato de gestión, durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, prevista en el Artículo 100º.

i) Relación del personal clave que asumirá la gestión de la operación (incluyendo hoja de vida). En caso de consorcio, corresponderá al personal del socio que aporta la experiencia y en el caso de experiencia mediante contrato de gestión, corresponderá al personal de la empresa gestora.

j) Copia simple, del título de propiedad del material rodante ferroviario o precontrato de adquisición del material rodante nuevo o usado, contrato o precontrato de fabricación del material rodante ferroviario, o contrato de alquiler de material ferroviario celebrado con terceros, o documento que acredite que prestará servicios con el material ferroviario de la Organización Ferroviaria a cargo de la administración de la vía.

k) Declaración jurada por la cual el solicitante: i) declara conocer el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, se compromete a cumplir todos y cada uno de los requisitos previstos en dicho dispositivo respecto a los Operadores Ferroviarios, y ii) se obliga a

cumplir con todas las normas de seguridad ferroviaria de la Organización Ferroviaria que administra la vía férrea.

l) Copia del contrato de acceso celebrado con la Organización Ferroviaria a cargo de la infraestructura ferroviaria.

m) Certificado de Habilitación Ferroviaria del material rodante a utilizar.

n) Licencia para conducir vehículos ferroviarios, del personal encargado de manejar vehículos ferroviarios tractivos.

o) Pólizas de Seguro vigentes, establecidas en el Artículo 123º del presente Reglamento.

Toda la documentación contenida en el expediente técnico, deberá ser presentada en idioma castellano y en el caso que el documento original esté redactado en otro idioma, el solicitante deberá presentar una traducción oficial en idioma castellano con sello y firma de un traductor público, debidamente legalizada por el Consulado respectivo y por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

En caso que el solicitante fuera la propia Organización Ferroviaria a cargo de la infraestructura Ferroviaria de uso público no concesionada, bastará con la presentación de lo señalado en los incisos m, n y o.

Artículo 98º.- Evaluación de la documentación presentada por el solicitante

Presentada la solicitud y el expediente técnico por el solicitante, la Autoridad Competente verificará que los mismos se ajusten a lo exigido en el Artículo 97º.

En el caso que se detecte omisiones o deficiencias de tipo formal en el expediente técnico, la autoridad otorgará un plazo hasta por un máximo de diez (10) días hábiles para la subsanación correspondiente.

La evaluación que realizará la Autoridad Competente estará referida, básicamente, a la experiencia del solicitante, al personal clave que asumirá la gestión de la operación y al material rodante ferroviario propuesto, en los casos requeridos.

Artículo 99º.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del Permiso de Operación

De encontrar conforme la información presentada, la Autoridad Competente emitirá el Permiso de Operación en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la fecha de presentación de la solicitud. En caso que la Autoridad Competente haya otorgado un plazo de subsanación al solicitante, el plazo se prorrogará en el mismo número de días.

Concluido el plazo sin que la Autoridad Competente haya emitido pronunciamiento, el solicitante tendrá por otorgado el Permiso de Operación, quedando obligada la Autoridad Competente a emitir la resolución correspondiente.

La Autoridad Competente denegará el Permiso de Operación mediante Resolución, en el caso que el solicitante no cumpla con presentar la documentación según lo indicado en el Artículo 97º y no subsane oportunamente omisiones o deficiencias de tipo formal.

Artículo 100º.- Vigencia y renovación del Permiso de Operación

El Permiso de Operación tendrá una vigencia máxima de cinco (05) años, podrá ser prorrogado por períodos similares por la Autoridad Competente, previa solicitud presentada por el titular.

La solicitud de renovación del Permiso de Operación deberá ser presentada por el Operador Ferroviario, en el plazo no menor de tres (3) meses antes de cumplir la fecha de caducidad del Permiso de Operación, quedando obligada la Autoridad Competente a emitir la resolución correspondiente.

Artículo 101º.- Modificación del Permiso de Operación

La modificación del Permiso de Operación está referida a la modalidad de prestación de tales servicios más no así al cambio de ruta ni de la vía férrea respecto de las cuales se le otorgó el Permiso de Operación.

El Operador Ferroviario puede solicitar ante la Autoridad Competente y, en cualquier momento, la modificación de su Permiso de Operación, pasando de pasajeros a mercancías o viceversa o para prestar ambos servicios, con la documentación sustentatoria respectiva.

La Autoridad Competente deberá emitir su decisión, en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles. De no hacerlo, el solicitante entenderá aceptado su pedido, quedando obligada la Autoridad Competente a emitir la Resolución correspondiente.

Artículo 102º.- Caducidad del Permiso de Operación

El Permiso de Operación quedará sin efecto, quedando su titular impedido de prestar sus servicios, en caso que:

a) Se verifique la ocurrencia de fraude o falsedad en las declaraciones o documentación presentada.

b) Operador Ferroviario no mantenga vigentes las pólizas de seguro.

c) Finalice el plazo de vigencia del Permiso de Operación sin que éste hubiese sido renovado.

d) El Operador Ferroviario que acreditó experiencia en el transporte ferroviario mediante Contrato de Gestión sustituya a la empresa gestora sin autorización de la Autoridad Competente, o resuelva el contrato con la empresa gestora y no la sustituya, por una de igual o de mejor calificación.

e) El Operador Ferroviario, siendo un consorcio: i) sustituya al socio que aporta experiencia sin autorización de la Autoridad Competente, y ii) no cumpla con encargar al socio con experiencia la gestión operativa o, en caso haya celebrado un Contrato de Gestión, sustituya a la empresa gestora sin autorización, o resuelva el contrato con la misma y no la sustituya.

f) El Operador Ferroviario haya incumplido reiteradamente normas de seguridad en la prestación de servicio, que causen muerte, peligro para la seguridad de los bienes y/o daño al medio ambiente y que las mismas hayan motivado la aplicación de sanciones.

Asimismo, caducará dicho permiso en caso se resuelva o caduque el contrato de servicios que haya celebrado el Operador Ferroviario con la Organización Ferroviaria administradora de la vía férrea de uso público no concesionada.

La caducidad será declarada por la Autoridad Competente.

Artículo 103º.- Derechos de trámites

El costo de los trámites de otorgamiento de Permiso de Operación, renovación y modificación del mismo estará previsto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA, de la Autoridad Competente.

SUBCAPÍTULO II PERMISO DE OPERACIÓN PARA PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN INFRAESTRUCTURA DE USO PÚBLICO CONCESIONADA

Artículo 104º.- Alcance del Permiso de Operación

El Permiso de Operación es otorgado por la Autoridad Competente al solicitante a fin que, previo cumplimiento de los requisitos y los procedimientos establecidos en el presente Reglamento, pueda prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías y/o de pasajeros en una determinada ruta de la infraestructura ferroviaria de uso público concesionada y durante el plazo de vigencia correspondiente.

El Permiso de Operación para prestar servicios de transporte ferroviario en infraestructura de uso público concesionada tiene: i) eficacia restringida, en una primera etapa, y ii) eficacia plena, en una segunda etapa.

La eficacia restringida del Permiso de Operación le permite a su titular recurrir i) al Concesionario (Entidad Prestadora) que administra la vía férrea a la cual postula, solicitando un contrato de acceso a la misma y un contrato de alquiler de material rodante y/o facilidades esenciales, de ser el caso, y/o ii) ante el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, solicitando la emisión de un mandato de acceso.

La eficacia plena del Permiso de Operación le permite a su titular prestar servicios de transporte de pasajeros y/o mercancías en la ruta de la infraestructura ferroviaria de uso público concesionada a la cual ha postulado, por un determinado plazo.

Dentro del período de eficiencia restringida, el titular del Permiso de Operación deberá acreditar el

cumplimiento de las condiciones establecidas en el Artículo 109º de este Reglamento, con el fin que la Autoridad Competente le reconozca el Permiso de Operación la condición de eficacia plena.

Artículo 105º.- Vigencia del Permiso de Operación

Emitido el Permiso de Operación con eficacia restringida, éste tendrá vigencia por un período de un (01) año, contado a partir de la fecha de su expedición. Dicho período no será ampliado, con excepción de:

- Los casos en que se acredite que se ha producido demora en la fabricación del material rodante que el Operador Ferroviario utilizará en la prestación de sus servicios.

En tal caso, el Operador Ferroviario podrá solicitar a la Autoridad Competente una ampliación por un período máximo de (01) año.

El Permiso de Operación con eficacia plena, tiene una vigencia de cinco (05) años, contados a partir de la fecha en que dicha Autoridad emite el documento de reconocimiento de tal condición.

Artículo 106º.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación con eficacia restringida

Para la obtención del Permiso de Operación, los solicitantes deberán presentar a la Autoridad Competente una solicitud precisando el tipo de servicio de transporte (pasajeros y/o mercancías) y la ruta Ferroviaria en la cual pretende prestar sus servicios, así como adjuntar un Expediente Técnico.

El Expediente Técnico debe contener la siguiente documentación:

a) Copia simple del documento nacional de identidad. En caso de extranjeros, copia de documento similar de su país de origen y copia del documento que autoriza su residencia en el país.

b) Copia simple de la escritura pública de constitución social. En el caso de empresas extranjeras tal documento corresponderá a la constitución hecha en el Perú.

c) Copia simple del Registro Único de Contribuyente.

d) Copia simple de la Escritura Pública de los estatutos vigentes. Dichos estatutos deberán contemplar, de manera expresa, que el solicitante puede prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías y/o de pasajeros.

e) Copia simple del poder del o de los representantes legales, debidamente inscrito en los Registros Públicos del Perú.

f) Copia de los documentos que acrediten la experiencia del solicitante en transporte ferroviario, indicando el transporte realizado expresado en número de pasajeros, pasajeros-kilómetro, toneladas, toneladas-kilómetro.

El período de experiencia debe ser de cinco (05) años continuos, como mínimo.

El solicitante podrá acreditar experiencia mediante un contrato de gestión celebrado con una empresa nacional o extranjera, que sustente la experiencia requerida en transporte ferroviario. En el caso que la empresa gestora sea extranjera deberá presentar el Certificado de la Autoridad Competente del país de origen, en el cual se la reconoce como empresa autorizada a prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías, de pasajeros o de ambos.

En el caso que el solicitante sea un consorcio, solo se requiere que uno de los socios acredite experiencia. Asimismo, también puede acreditar experiencia mediante un contrato de gestión, celebrado con una empresa nacional o extranjera que no esté constituido como un miembro del consorcio.

g) Copia de los estados financieros auditados de los últimos cinco (05) años.

h) Carta de Compromiso del solicitante de mantener el contrato de gestión durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, en caso que el solicitante acredite experiencia mediante un contrato de gestión.

i) Carta de Compromiso, en caso que el solicitante sea un consorcio, de: i) mantener vigente el Contrato de Consorcio durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, ii) encargar al socio con experiencia la gestión operativa iii) mantener vigente el contrato de gestión, durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación.

j) Relación del personal clave que asumirá la gestión de la operación (incluyendo hoja de vida). En caso de consorcio, corresponderá al personal del socio que aporta la experiencia y en el caso de experiencia mediante contrato de gestión, corresponderá al personal de la empresa gestora.

k) Relación del material rodante que prestara servicio de transporte ferroviario, incluyendo especificaciones técnicas.

l) Declaración jurada por la cual el solicitante: i) declara conocer el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, el Reglamento de Acceso del Concesionario (Entidad Prestadora) encargado de administrar la infraestructura ferroviaria a la cual pretende acceder, el Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte - OSITRAN, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el contrato de concesión de la vía férrea a la cual pretende acceder, ii) se compromete a cumplir todos y cada uno de los requisitos previstos en dichos dispositivos respecto a los Operadores Ferroviarios, y iii) se obliga a cumplir con todas las normas relacionadas con el transporte ferroviario del concesionario y de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.

Toda la documentación contenida en el Expediente Técnico, deberá ser presentada en idioma castellano y en el caso que el documento original esté redactado en otro idioma, el solicitante deberá presentar una traducción oficial en idioma castellano con sello y firma de un traductor público, debidamente legalizada por el Consulado respectivo y por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 107º.- Evaluación de la documentación presentada por el solicitante

Presentada la solicitud y el Expediente Técnico por el solicitante, la Autoridad Competente verificará que los mismos se ajusten a lo exigido en el Artículo 106º.

En el caso que se detecte omisiones o deficiencias de tipo formal en el expediente técnico, la autoridad otorgará un plazo hasta por un máximo de diez (10) días hábiles para la subsanación correspondiente.

Artículo 108º.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del permiso de operación con eficacia restringida

De encontrar conforme la información presentada, la Autoridad Competente emitirá, en un plazo de treinta (30) días hábiles contados desde la fecha de presentación de la solicitud, el Permiso de Operación de Eficacia Restringida. En caso que la Autoridad Competente haya otorgado un plazo de subsanación al solicitante, el plazo se prorrogará en el mismo número de días.

Concluido el plazo sin que la Autoridad Competente haya emitido la resolución correspondiente, el solicitante tendrá por otorgado el Permiso de Operación de eficacia restringida.

La Autoridad Competente denegará la solicitud de otorgamiento de Permiso de Operación mediante resolución correspondiente en los casos que: i) el solicitante no subsane oportunamente las omisiones o deficiencias de tipo formal, ii) no se haya acreditado debidamente la experiencia del solicitante, iii) no se haya acreditado la experiencia del personal clave y iv) se detecte que el material ferroviario no es el adecuado para la vía férrea a la cual postula el solicitante o que el mismo no cumple con las características requeridas.

Artículo 109º.- Requisitos para que el permiso de operación adquiera eficacia plena

Para que el permiso de operación adquiera eficacia plena el titular debe presentar a la Autoridad Competente dentro del período de vigencia del Permiso de Operación con Eficacia Restringida, la siguiente documentación:

a) Contrato de acceso a la vía férrea celebrado con el concesionario.

b) Copia simple, según el caso, de:

i. Título de propiedad del material rodante ferroviario.

ii. Contrato de fabricación del material rodante ferroviario.

iii. Contrato de arrendamiento del material rodante ferroviario celebrado con terceros.

c) Certificado de habilitación ferroviaria del material rodante que utilizará.

d) Licencia para conducir vehículos ferroviarios del personal encargado de manejar vehículos ferroviarios tractivos.

e) Pólizas de seguro vigentes, establecidas en el Artículo 123º del presente Reglamento.

Artículo 110º.- Procedimiento de reconocimiento o de denegatoria de eficacia plena al Permiso de Operación

La Autoridad Competente verificará la vigencia y validez de la documentación presentada y de encontrarla conforme reconocerá mediante Resolución correspondiente y en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles, eficacia plena al Permiso de Operación.

Concluido el plazo sin que la Autoridad Competente se haya pronunciado, el solicitante tendrá por reconocida tal condición.

En el caso se detecte omisiones o deficiencias de tipo formal, en la documentación presentada, la Autoridad Competente otorgará al solicitante un plazo hasta por un máximo de diez (10) días hábiles para la subsanación correspondiente.

La Autoridad Competente denegará el Permiso de Operación mediante Resolución, en el caso que el solicitante no cumpla con presentar la documentación según lo indicado en el Artículo 109º y no subsane omisiones o deficiencias de tipo formal oportunamente.

Artículo 111º.- Renovación del Permiso de Operación

La solicitud de renovación del Permiso de Operación deberá ser presentada por el Operador Ferroviario, en el plazo no menor de tres meses antes de cumplir la fecha de caducidad del Permiso de Operación, quedando obligada la Autoridad Competente a emitir la Resolución correspondiente.

La vigencia del Permiso de Operación con eficacia plena, podrá ser prorrogada por la Autoridad Competente, por períodos similares a los otorgados, previa solicitud presentada por el titular.

Artículo 112º.- Modificación del Permiso de Operación

Otorgado el Permiso de Operación, el Operador Ferroviario puede solicitar ante la Autoridad Competente y, en cualquier momento, la modificación de su Permiso de Operación, pasando de pasajeros a mercancías o viceversa o para prestar ambos servicios, con la documentación sustentatoria respectiva.

La modificación del Permiso de Operación está referida a la modalidad de prestación de tales servicios más no así al cambio de ruta ni de la vía férrea respecto de las cuales se le otorgó el Permiso de Operación.

La Autoridad Competente deberá emitir una resolución, en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles. De no hacerlo, el solicitante entenderá aceptado su pedido.

Artículo 113º.- Caducidad del Permiso de Operación

El Permiso de Operación quedará sin efecto, quedando su titular impedido de prestar sus servicios, en caso se produzca cualquier de las causales previstas en el Artículo 102º, además de los siguientes incisos:

a) El Operador Ferroviario que no haya solicitado dentro del plazo de un (01) año desde la fecha de emisión del Permiso de Operación, el reconocimiento de eficacia plena de su Permiso de Operación; con excepción del caso previsto en el Artículo 105º.

b) Cuando el Concesionario haya revocado el acceso del Operador Ferroviario y el Tribunal de Solución de Controversias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, haya confirmado tal revocatoria mediante Resolución; o en el caso que el Operador Ferroviario, habiendo sido revocado su acceso, no haya recurrido al citado Tribunal.

La caducidad será declarada por la Autoridad Competente

Artículo 114º.- Derechos de trámites

El costo de los trámites de otorgamiento de Permiso de Operación, reconocimiento de eficacia plena,

renovación y modificación del mismo estará previsto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA, de la Autoridad Competente.

SUBCAPÍTULO III PERMISO DE OPERACIÓN PARA REALIZAR TRANSPORTE FERROVIARIO EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PRIVADA

Artículo 115º.- Alcance

El Permiso de Operación es aquel otorgado por la Autoridad Competente para prestar transporte ferroviario en una infraestructura ferroviaria privada y por un plazo determinado.

Artículo 116º.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación

Para la obtención del Permiso de Operación, los interesados deberán presentar a la Autoridad Competente una solicitud precisando el tipo de transporte a realizar y la ruta ferroviaria privada en la cual pretende prestar sus servicios, así como adjuntar un Expediente Técnico.

El Expediente Técnico debe contener la siguiente documentación:

a) Copia simple del documento nacional de identidad del Representante Legal. En caso de extranjeros, copia de documento similar de su país de origen y copia del documento que autoriza su residencia en el país.

b) Copia simple de la escritura pública de constitución social. En el caso de empresas extranjeras tal documento corresponderá a la constitución hecha en el Perú.

c) Copia simple del Registro Único de Contribuyente.

d) Copia simple de la Escritura Pública de los Estatutos vigentes. Dichos Estatutos deberán contemplar, de manera expresa, que el solicitante puede prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías y/o de pasajeros.

e) Copia simple del poder del o de los representantes legales, debidamente inscrito en los Registros Públicos del Perú.

f) Copia de los documentos que acrediten la experiencia del solicitante en transporte ferroviario, indicando el transporte realizado expresados en número de pasajeros, pasajeros-kilómetro, toneladas, toneladas-kilómetro.

El período de experiencia debe ser de cinco (05) años continuos, como mínimo.

El solicitante podrá acreditar experiencia mediante un contrato de gestión celebrado con una empresa nacional o extranjera, que sustente la experiencia requerida en transporte ferroviario. En el caso que la empresa gestora sea extranjera deberá presentar el certificado de la Autoridad Competente del país de origen, en el cual se la reconoce como empresa autorizada a prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías, de pasajeros o de ambos.

En el caso que el solicitante sea un consorcio, solo se requiere que uno de los socios acredite experiencia. Asimismo, también puede acreditar experiencia mediante un contrato de gestión, celebrado con una empresa nacional o extranjera que no esté constituido como un miembro del consorcio.

g) Carta de Compromiso del solicitante de mantener el Contrato de Gestión durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, en caso que el solicitante acredite experiencia mediante un Contrato de Gestión.

h) Carta de Compromiso, en caso que el solicitante sea un consorcio, de: i) mantener vigente el Contrato de Consorcio durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación, ii) encargar al socio con experiencia la gestión operativa iii) mantener vigente el contrato de gestión, durante todo el período de vigencia del Permiso de Operación.

i) Relación del personal clave que asumirá la gestión de la operación (incluyendo hoja de vida). En caso de consorcio, corresponderá al personal del socio que aporta la experiencia y en el caso de experiencia mediante Contrato de Gestión, corresponderá al personal de la empresa gestora.

j) Copia simple, del título de propiedad del material rodante ferroviario o precontrato de adquisición del material rodante nuevo o usado, contrato o precontrato de fabricación del material rodante ferroviario, o contrato de alquiler de material ferroviario celebrado con terceros,

o documento que acredite que prestará servicios con el material ferroviario de la Organización Ferroviaria a cargo de la administración de la vía férrea.

k) Declaración jurada por la cual el solicitante: i) declara conocer el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, y ii) se compromete a cumplir con todas las normas de seguridad de la Organización Ferroviaria que administra la vía férrea.

l) Copia del contrato de acceso celebrado con la Organización Ferroviaria a cargo de la infraestructura ferroviaria.

m) Certificado de habilitación ferroviaria del material rodante ferroviario a utilizar.

n) Licencia para conducir vehículos Ferroviarios, del personal encargado de manejar vehículos ferroviarios tractivos.

o) Pólizas de seguro vigentes, establecidas en el Artículo 123º del presente Reglamento.

p) La documentación que acredite el cumplimiento de las condiciones previstas en el Artículo 109º, con excepción del inciso a) En el caso del certificado de habilitación ferroviaria del material rodante ferroviario, este puede ser del material: i) de su propiedad o alquilado, o ii) de la Organización Ferroviaria propietaria de la vía férrea.

q) Copia de contrato celebrado con la Organización Ferroviaria propietaria de la vía férrea.

Toda la documentación contenida en el Expediente Técnico, deberá ser presentada en idioma castellano y en el caso que el documento original esté redactado en otro idioma, el solicitante deberá presentar una traducción simple con la indicación y suscripción de quien oficie de traductor debidamente identificado.

Artículo 117º.- Evaluación de la documentación presentada por el solicitante

Presentada la solicitud y el Expediente Técnico por el solicitante, la Autoridad Competente verificará que los mismos se ajusten a lo exigido en el Artículo 116º.

En el caso que se detecte omisiones o deficiencias de tipo formal en el Expediente Técnico, la autoridad otorgará un plazo hasta por un máximo de diez (10) días hábiles para la subsanación correspondiente.

Artículo 118º.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del Permiso de Operación

De encontrar conforme la información presentada, la Autoridad Competente emitirá el Permiso de Operación en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la fecha de presentación de la solicitud. En caso que la Autoridad Competente haya otorgado un plazo de subsanación al solicitante, el plazo se prorrogará en el mismo número de días.

Concluido el plazo sin que la Autoridad Competente haya emitido pronunciamiento, el solicitante tendrá por otorgado el Permiso de Operación, quedando obligada la Autoridad Competente a emitir la resolución correspondiente.

La Autoridad Competente denegará el Permiso de Operación mediante Resolución, en el caso que el solicitante no cumpla con presentar la documentación indicada en el Artículo 116º.

Artículo 119º.- Vigencia y renovación del Permiso de Operación

El Permiso de Operación tendrá una vigencia máxima de cinco (05) años. Previa solicitud presentada por el titular, podrá ser prorrogado por períodos similares por la Autoridad Competente.

La solicitud de renovación del Permiso de Operación deberá ser presentada por el titular, con un plazo no menor de tres (03) meses antes de cumplir la fecha de caducidad del Permiso de Operación, quedando obligada la Autoridad Competente a emitir el resolutive correspondiente.

Artículo 120º.- Caducidad del Permiso de Operación

El Permiso de Operación quedará sin efecto, quedando su titular impedido de prestar sus servicios, en caso se produzcan las causales, previstas en el Artículo 102º. Asimismo, caducará dicho permiso en caso se resuelva o caduque el contrato que haya celebrado el Operador Ferroviario con la propietaria de la vía férrea privada.

La caducidad será declarada por la Autoridad Competente. El Operador Ferroviario podrá impugnarla en un procedimiento administrativo.

Artículo 121º.- Derechos de trámites

El costo de los trámites de otorgamiento de Permiso de Operación, renovación y modificación del mismo estará previsto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA, de la Autoridad Competente.

SUBCAPÍTULO IV DE LA RESPONSABILIDAD Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES FERROVIARIOS

Artículo 122º.- Responsabilidad de los operadores ferroviarios

El Operador Ferroviario será responsable frente a la Autoridad Competente, por:

- El cumplimiento de las normas y estándares de seguridad del material rodante ferroviario en general.
- La vigencia de las pólizas de seguros, y
- La idoneidad y la capacidad técnica y física de la tripulación a cargo del transporte ferroviario.

Artículo 123º.- Obligación de contar con seguros

Los Operadores Ferroviarios están obligados a contratar y mantener vigente, por su cuenta y costo pólizas de seguros, cuyos montos de cobertura serán determinados por la Autoridad Competente:

- a) Contra daños y perjuicios a pasajeros y mercancías; y,
- b) Por daños y perjuicios a terceros.

La cobertura contra daños y perjuicios a pasajeros será por muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; gastos de sepelio; y daños o pérdida de mercancía.

La cobertura por daños y perjuicios a terceros será por muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; gastos de sepelio; y daños a la propiedad de terceros; así como daños derivados de polución y contaminación.

Los Operadores Ferroviarios que realicen transporte en infraestructura ferroviaria privada sólo deben contratar en forma obligatoria con una póliza por daños y perjuicios a terceros; y de ser el caso, con el que se menciona en el último párrafo del presente artículo.

Los Operadores Ferroviarios se obligan a cumplir estricta y oportunamente con todos y cada uno de los términos y condiciones de todas y cada una de las pólizas de seguro que sean contratadas.

En caso de producirse un siniestro, el Operador Ferroviario está obligado a notificar por escrito la ocurrencia del siniestro a la aseguradora, en el plazo establecido en la póliza correspondiente.

El Operador Ferroviario será responsable por todas las reclamaciones, demandas, acciones judiciales, costas, costos y gastos originados o resultantes de incumplimientos de las obligaciones indicadas en el presente artículo.

De producirse cualquier evento o siniestro no cubierto por los seguros, el Operador Ferroviario será el único responsable frente al Estado y/o terceros por cualquier posible daño causado.

Los Operadores Ferroviarios que transporten materiales y/o residuos peligrosos, deberán contar con una póliza adicional de seguro que cubra todas las operaciones de transporte, desde su recepción hasta su disposición final, así como la afectación de terceros y de intereses difusos en materia ambiental.

CAPÍTULO II DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO PÚBLICO Y PRIVADO

DISPOSICIONES GENERALES

SUBCAPÍTULO I DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 124º.- Tarifas

El servicio de transporte ferroviario público de pasajeros está sujeto al pago de tarifas fijadas por los Operadores Ferroviarios, los mismos que se darán a conocer al público, mediante avisos colocados en las estaciones y se harán conocer a la Autoridad Competente

mediante comunicación escrita, por lo menos, tres (03) días útiles antes de su puesta en vigencia.

Artículo 125º.- Itinerarios

Los itinerarios de los trenes del servicio de transporte ferroviario público de pasajeros, deben ser puestos en conocimiento del público, mediante avisos en las estaciones y se harán de conocimiento a la Autoridad Competente, mediante comunicación escrita de los Operadores Ferroviarios, por lo menos tres (03) días útiles antes de su puesta en vigencia.

Artículo 126º.- Clasificación del servicio

El transporte ferroviario público de pasajeros, atendiendo al ámbito territorial en que se desenvuelve, puede ser nacional, regional y local. Están sujetos a un horario e itinerarios establecidos.

En el servicio de transporte de pasajeros existen clases, de acuerdo a las características del material rodante y del servicio a bordo. Los Operadores Ferroviarios deben mantener informado a la Autoridad Competente.

Artículo 127º.- Obligaciones de los pasajeros

Son obligaciones de los pasajeros:

a) Llegar a la estación correspondiente con la anticipación prevista en el contrato de transporte de viaje, a fin de abordar oportunamente el tren respectivo.

b) Abordar el tren antes de la hora programada para su partida.

c) Viajar provistos de sus respectivos boletos de Viaje.

d) Abordar o descender del tren sólo cuando se encuentre detenido.

e) No abordar el tren en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas, con animales, materiales inflamables, explosivos o armas.

f) Acatar las instrucciones de la tripulación.

g) No fumar en el salón del coche.

h) No abordar el tren con equipaje cuyo contenido contravenga las normas vigentes en materia aduanera, o leyes especiales.

i) Custodiar su equipaje de mano, llevado en el salón del coche.

j) Hacer uso adecuado de los servicios higiénicos.

k) No acceder a la cabina de conducción.

l) No obstaculizar total o parcialmente el cierre de puertas ni tránsito por los pasillos.

m) No asomarse, apoyarse o sacar los brazos por las ventanillas.

n) No descender del coche, cuando éste deba detenerse en algún tramo del recorrido por alguna razón, salvo indicación en contrario por parte de la tripulación.

o) No activar el dispositivo de freno de emergencia de los coches.

p) No pregonar o vender mercadería en los trenes, salvo las personas debidamente autorizadas por el Operador Ferroviario.

q) No arrojar residuos en el piso de estaciones, coches, ni al exterior de los mismos, debiendo hacerlo en los correspondientes cestos.

r) No romper, dañar o destruir cualquier objeto propiedad de la empresa.

s) No ensuciar, escribir o pintar en los trenes, accesos e instalaciones.

t) No realizar actos que alteren el orden, el decoro o las buenas costumbres.

u) Cumplir con todas las obligaciones previstas en el contrato de transporte de viaje celebrado con el Operador Ferroviario.

Artículo 128º.- Obligaciones y responsabilidades de los operadores ferroviarios

a) Mantener los trenes en condiciones técnicas que garanticen la seguridad de los pasajeros.

b) Prestar el servicio, cumpliendo las disposiciones de seguridad previstas en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y el Reglamento Operativo Interno de la organización ferroviaria a cargo de la respectiva vía férrea.

c) Mantener en debidas condiciones de higiene, salubridad, comodidad e iluminación, las instalaciones, los coches y autovagones.

d) Cumplir con el horario de trenes vigente.

e) El personal del tren y estaciones tratará al pasajero con cortesía.

f) El personal del tren y estaciones estarán adecuadamente presentables.

g) Informar a los pasajeros acerca de cualquier

interrupción, suspensión o cancelación del servicio con la debida antelación, de ser posible.

h) Poner a disposición de los pasajeros un libro de quejas en todas las estaciones, colocando avisos en estos de la existencia de estos libros.

i) Brindar al pasajero un servicio acorde con el ofrecido.

j) No permitir que los pasajeros viajen de pie; salvo donde no exista otra alternativa de transporte.

k) Prohibir la introducción en los coches de pasajeros de bultos, que por su aspecto, olor o tamaño, puedan causar molestias.

Artículo 129º.- Contrato de transporte ferroviario público de pasajeros.

Por el contrato de transporte público de pasajeros, el Operador Ferroviario se obliga a transportar al pasajero, a cambio del pago del boleto de viaje así como a prestar el servicio con puntualidad, seguridad y con las comodidades de la clase correspondiente al servicio contratado. La emisión del boleto y su adquisición por el pasajero representa la aceptación y sometimiento por ambas partes a los términos del contrato.

Artículo 130º.- Boleto de Viaje

Es el comprobante de pago que obligatoriamente debe entregar el Operador Ferroviario al pasajero autorizando el servicio de transporte.

El boleto de viaje debe contener, como mínimo y de conformidad con las disposiciones que al respecto establezca la administración tributaria, la siguiente información:

a) Razón social del Operador Ferroviario.

b) Número de Registro Unico del Contribuyente - (RUC), del Operador Ferroviario.

c) Número del boleto de viaje.

d) Estaciones de origen y de destino.

e) Clase del servicio.

f) Número de coche y del asiento que ocupará el pasajero.

g) Precio del pasaje.

h) Fecha y hora del viaje.

i) Fecha de expedición.

j) Cláusulas generales de contratación del transporte, el que podrá ir en documento adjunto.

Estos requisitos no son aplicables al servicio de transporte ferroviario de pasajeros en trenes locales.

Artículo 131º.- Facilidades para pasajeros discapacitados

Son personas discapacitadas aquellas que tienen una o más deficiencias evidenciadas con la pérdida significativa de alguna o algunas de sus funciones físicas, mentales o sensoriales, que impliquen la disminución o ausencia de la capacidad de realizar una actividad dentro de formas o márgenes considerados normales, limitándola en el desempeño de un rol, función o ejercicio de actividades y oportunidades para participar equitativamente dentro de la sociedad.

Los Operadores Ferroviarios deben brindar atención preferente a las mujeres embarazadas, a los niños, las personas adultas mayores y a los discapacitados; implementando medidas para facilitar el uso y/o acceso adecuado a los servicios que brindan y a sus establecimientos.

Las estaciones de pasajeros, que cuenten con zonas de parqueo vehicular, dispondrán la reserva de ubicaciones para vehículos conducidos o que transporten a personas con discapacidad. Asimismo, deberán estar dotadas de acceso, corredores de circulación e instalaciones y ambientes adecuados para personas con discapacidad.

Los coches de pasajeros deberán contar con asientos preferenciales cercanos a las puertas y accesibles para el uso de personas con discapacidad. Los pasajeros no discapacitados que ocupen estos asientos, podrán ser reubicados a otros asientos del mismo coche para brindar facilidades a las personas con discapacidad.

Las Organizaciones Ferroviarias deberán adecuarse a lo dispuesto en la normatividad vigente sobre derechos de las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, madres con bebés en brazos y/o adultos mayores.

Artículo 132º.- Estado de salud de los pasajeros

En cuanto a su salud, los pasajeros viajan bajo su cuenta y riesgo.

Los Operadores Ferroviarios no están obligados a transportar a personas que, debido a su estado de salud, su traslado pueda implicar algún riesgo para su vida, o poner en riesgo la salud de los demás pasajeros.

Artículo 133º.- Atraso, cancelación, e Interrupción de la prestación del servicio

El Operador Ferroviario deberá llevar un registro de atrasos de los trenes de pasajeros, el que se presentará mensualmente a la Autoridad Competente.

Si la prestación del servicio de transporte es cancelada por el Operador Ferroviario, antes de iniciado el mismo, deberá reembolsarse a los pasajeros el valor del pasaje, pudiendo postergarse la fecha u hora de viaje solamente a petición del pasajero.

Si la prestación del servicio de transporte es interrumpida durante el viaje, el Operador Ferroviario debe proveer a los pasajeros un transporte sustituto que le permita retornar a la estación de origen o continuar hasta la estación de destino; debiendo reembolsar el valor del pasaje en el primer caso.

Artículo 134º.- No presentación del pasajero a la salida del tren

En caso el pasajero no aborde el tren a su salida en la estación de origen o en alguna estación anterior al de destino, perderá todos sus derechos sobre el boleto de viaje, no correspondiendo reembolsos por parte del Operador Ferroviario.

El pasajero podrá solicitar la postergación de la fecha de viaje o la cancelación del servicio con una anticipación no menor de veinticuatro (24) horas a la hora fijada para el inicio del servicio. En ambos casos, el Operador Ferroviario tendrá derecho al cobro del diez por ciento del valor del boleto de viaje.

Artículo 135º.- Riesgo o perjuicio a los ocupantes del tren

Cualquier persona que, estando en el tren o fuera de él, por sus acciones, directa o indirectamente, ponga en riesgo u ocasione perjuicio a los ocupantes del tren, al material rodante y/o a los bienes ferroviarios, será puesta a disposición de la autoridad policial.

**SUBCAPÍTULO II
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO
PÚBLICO DE MERCANCIAS**

Artículo 136º.- Contrato de transporte público de mercancías

Por el contrato de transporte, el Operador Ferroviario se obliga a recibir de una persona, denominada remitente, generador de mercancías o dador, mercancías para transportarlas del lugar de origen al de destino, y a entregarlas al destinatario, consignatario o receptor, a cambio del pago de un flete.

Artículo 137º.- Guía de remisión

a) La guía de remisión debidamente firmada por el remitente, debe ser portada obligatoriamente a bordo del tren que transporta la mercancía; contendrá la identificación del remitente y del destinatario, así como la descripción general de la mercancía y la información que establece la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT. Si existen varias guías, en caso de mercancía fraccionada, el transportista autorizado deberá elaborar un manifiesto consolidado de las mismas.

b) Guía de Remisión debe ser emitida por el remitente, al inicio del traslado.

En los casos de traslado de bienes pertenecientes a sujetos no obligados a emitir comprobantes de pago, será emitida por quien realiza el transporte.

c) Su presentación debe ser en formato impreso y pre-numerado, de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Reglamento de Comprobantes de Pago vigente.

Artículo 138º.- Carta de porte

El Operador Ferroviario debe emitir carta de porte cuando le sea requerida por el remitente. En la emisión de la carta de porte se observarán las formalidades legales correspondientes, de acuerdo a lo que prevé el Artículo 252º de la Ley Nº 27287, Ley de Títulos Valores.

La falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, ni releva a las partes de sus obligaciones y responsabilidades, si la relación es probada por otros medios.

La carta de porte constituye evidencia de la celebración del contrato de transporte y del recibo de la mercancía por el operador.

La carta de porte debe contener:

- a) La denominación de carta de porte.
- b) El nombre, el número del documento de identidad y domicilio del remitente y del operador.
- c) El nombre y domicilio del destinatario a quien va dirigida la mercancía.
- d) La modalidad de transporte.
- e) La clase de mercancía, su cantidad, peso bruto en kilogramos, volumen en metros cúbicos, estado aparente, marca de los bultos, unidad de medida de los bienes de acuerdo a los usos y costumbres del mercado, declaración del precio de la mercancía, indicación si la mercancía viaja asegurada, y si se trata de bienes perecibles o peligrosos y cualquier otra indicación de utilidad para identificar la mercancía.
- f) El valor del flete, la fecha de pago y los gastos adicionales por servicios complementarios.
- g) La fecha y lugar de emisión de la carta de porte.
- h) El número de orden de la carta de porte.
- i) La firma del remitente y del operador.
- j) Las cláusulas generales del servicio.

Si la carta de porte no contiene reservas específicas. Se presume, salvo prueba en contrario, que la mercancía y sus embalajes se encuentran en buen estado y condición.

Su empleo es facultativo. La carta de porte tendrá carácter especial cuando sea emitida por el transportista que presta servicio en zonas portuarias que involucren varios viajes en corto tiempo, en cuyo caso se emite por cada lote, independientemente que la mercancía se transporte en más de un vehículo.

Artículo 139º.- Legalidad de la carta de porte

La información consignada en la carta de porte deberá estar escrita o impresa en caracteres legibles. No se admitirán enmiendas o raspaduras si no han sido debidamente justificadas bajo nueva firma del remitente. Cuando los errores afecten a cantidades, deberán salvarse escribiendo con números y letras aquellas que sean las correctas.

Artículo 140º.- Original y copias de la carta de porte

La carta de porte será expedida en un original y dos copias igualmente válidas. El original queda en poder del remitente de la mercancía, la primera copia acompañará a la mercancía durante el transporte, y la segunda copia quedará en poder del Operador Ferroviario.

Artículo 141º.- Manifiesto de carga

El Manifiesto de Carga es el documento elaborado por el Operador Ferroviario que consigna la relación de Guías de Remisión de éste por viaje, será emitido de manera obligatoria únicamente cuando se transporte mercancías de más de un remitente e impreso por cuenta del transportista, de acuerdo con los formatos aprobados por la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La mercancía que será transportada, debe constar en el manifiesto de carga que el operador ferroviario debe elaborar. En el manifiesto se citará el remitente, el operador, el destino, el destinatario, así como las características generales de los productos transportados.

El manifiesto de carga, puede ser sustituido por la carta de porte.

Artículo 142º.- Obligaciones del remitente

El remitente debe:

- a) Entregar al Operador Ferroviario la guía de remisión y demás documentos exigibles por la Autoridad Competente.
- b) Proporcionar al Operador Ferroviario la información que debe anotar en la carta de porte, cuando haya solicitado su emisión.
- c) Informar al Operador Ferroviario el valor de la mercancía, los datos que la identifiquen y, de ser el caso, las condiciones especiales que requiera su manejo. La carencia, inexactitud o insuficiencia de estas informaciones, hacen responsable al remitente, ante el Operador Ferroviario y el destinatario, de los daños que pudieran ocurrir a la mercancía.

d) Indemnizar al Operador Ferroviario, por los daños que causen a los vagones y/o a las instalaciones Ferroviarias durante el carguío de la mercancía, cuando se trate de despacho en carro entero.

Artículo 143º.- Embalaje y rotulación de la mercancía

Toda mercancía que se entregue al Operador Ferroviario para ser transportada, debe estar debidamente embalada y rotulada, indicándose en ella el nombre del destinatario y el de la estación a la que debe ser remitida. Se exceptúa aquélla que por su naturaleza no pueda ser embalada o rotulada.

Artículo 144º.- Responsabilidad del Operador Ferroviario

a) Deberán mantener los trenes en condiciones técnicas que garanticen el transporte adecuado de la mercancía.

b) Prestar el servicio, cumpliendo las disposiciones de seguridad previstas en el Reglamento Operativo Interno de la Organización Ferroviaria a cargo de la respectiva vía férrea.

c) Entregar al destinatario en el tiempo acordado la mercancía, así como también en el mismo estado en que la recibió.

d) Compensar al usuario por pérdidas y daños de mercancía transportada.

e) Proporcionar al remitente, vagones de carga limpios.

f) Cumplir con el itinerario de trenes vigente.

Artículo 145º.- Fletes

El Operador Ferroviario establece los fletes correspondientes al servicio de transporte de carga.

En el contrato de transporte o en las Condiciones Generales de la carta de porte, si fuera el caso, el Operador Ferroviario puede establecer una relación máxima entre el volumen y el peso de la carga a ser transportada, para la aplicación del flete en caso de cargas voluminosas.

El transporte de mercancía que requiera tratamiento especial, puede efectuarse con fletes y condiciones contractuales especiales.

Cuando se trate de mercancía en bultos, el flete se calculará considerando un peso no menor de 10 Kg. Cuando se realice el transporte en carro entero, el flete se calculará considerando un peso no menor al 40 % de la capacidad de carga del vagón.

La carga, descarga, almacenaje y seguro de la carga no están incluidos en el flete y son por cuenta del usuario.

Artículo 146º.- Compensación por pérdida de bultos con valor no declarado

En caso de pérdida de cualquier bulto cuyo contenido se ignore y carezca de valor declarado, el Operador Ferroviario abonará como única indemnización, diez (10) veces el valor del flete correspondiente al bulto perdido.

Artículo 147º.- Cancelación y retraso en la prestación del servicio

Si la prestación del servicio de transporte hubiese sido cancelada por caso fortuito o fuerza mayor, el Operador Ferroviario debe avisar inmediatamente al remitente, quien tendrá el derecho a resolver el contrato y obtener la devolución del valor del flete. Si el transporte hubiese experimentado retraso por la misma causa, que pudiera afectar el plazo de entrega acordado entre las partes, se mantendrá vigente el contrato por diez (10) días antes de su cancelación.

Si durante el viaje, la prestación del servicio de transporte experimentase retraso que pudiera afectar al plazo de entrega acordado entre las partes, el Operador Ferroviario deberá dar aviso al remitente y poner a su disposición, si fuese necesario, los medios alternativos de transporte que las condiciones del caso le permitan, para regresar la carga a la estación de origen o para que continúe viaje hasta su destino. En el primero de los casos, el Operador Ferroviario deberá devolver el valor del flete al remitente.

Artículo 148º.- Período de vigencia de la responsabilidad del Operador Ferroviario

La responsabilidad del Operador Ferroviario se inicia cuando recibe la mercancía y concluye cuando la entrega a satisfacción al destinatario.

Artículo 149º.- Plazo para el retiro de la mercancía y pago de almacenaje

Salvo acuerdo distinto entre las partes, las mercancías deben ser retiradas dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores a su llegada al destino.

Si el destinatario no recogiese la mercancía dentro del plazo establecido, el Operador Ferroviario podrá cobrar almacenaje o estadía por cada día, de acuerdo a la tarifa establecida para tal fin.

Artículo 150º.- Mercancía no reclamada

La mercancía no reclamada por el destinatario y no propensa a descomposición, se conservará en almacenaje a disposición del destinatario, durante los cuarenta y cinco (45) días posteriores al aviso de su llegada al destinatario. Vencido este plazo, el Operador Ferroviario notificará al Remitente, para que dentro de treinta (30) días proceda al retiro de su carga y pago de los gastos. Vencido este último plazo, podrá declararse la mercancía en abandono y dar aviso de ello a la Autoridad Judicial correspondiente para que proceda a su remate. El dinero obtenido del remate servirá, en el orden que se indica, para: cubrir los gastos del remate, pagar el flete si estuviera impago, y pagar los gastos de almacenaje. De existir un remanente, será depositado en el Banco de la Nación a nombre del destinatario. Si vencido un año, desde la fecha de aviso del abandono a la autoridad judicial, la mercancía no hubiera sido rematada, el Operador Ferroviario podrá disponer libremente de ella.

La mercancía propensa a descomposición, no reclamada por el destinatario en el plazo que indica el Artículo 149º del presente Reglamento, o en el plazo establecido en el contrato de transporte, será de libre disposición del Operador Ferroviario en cuanto muestre señales de deterioro, previo aviso a la autoridad judicial correspondiente.

Artículo 151º.- Mermas

En las mercancías que, por su naturaleza estén sujetas a disminución de peso durante el transporte y sean despachadas bajo la modalidad de carro entero con intervención del operador de servicio ferroviario, este no será responsable por las disminuciones que se produzcan hasta el límite de 0.4%, para distancias que no excedan los 250 Kilómetros.

Las partes podrán modificar este criterio de acuerdo a las características propias de cada producto teniendo en cuenta criterios de humedad, distancia, temperatura, altitud, entre otros; lo que dejarán establecido en el respectivo contrato de transporte o en el documento correspondiente.

Artículo 152º.- Responsabilidad por daño a las mercancías

Los daños que pudiera sufrir la mercancía desde que es recibida por el Operador Ferroviario hasta que es entregada al destinatario, son imputables al Operador Ferroviario, salvo que provengan de error o negligencia del remitente, inadecuado embalaje, vicio propio de los productos transportados, caso fortuito o fuerza mayor, manipuleo, carguío o descarga, realizados por el remitente o por el destinatario, huelgas o hechos de terceros. La prueba de estos eventos corresponde al Operador Ferroviario.

El Operador Ferroviario no es responsable de la pérdida de mercancías perecibles, que no sea imputable a su negligencia u omisión.

En caso de reclamos por daños a mercancías atribuidos al Operador Ferroviario y por el cual el destinatario se inhibe de retirar la mercancía, el tiempo en que éstas permanezcan en el almacén hasta que se resuelva la controversia no está sujeta a cobro por almacenaje.

Artículo 153º.- Recepción de la mercancía

El destinatario debe revisar la mercancía en el acto de recepción; en caso de existir indicios de avería, podrá exigir al Operador Ferroviario la verificación y el reconocimiento del estado de la mercancía.

De verificarse la existencia de avería en la mercancía, el destinatario podrá negarse a recibirla y reclamar por escrito al Operador Ferroviario, solicitando el pago del siniestro por el seguro.

Las discrepancias entre el Operador Ferroviario y el destinatario podrán ser resueltas de mutuo acuerdo o por la vía legal correspondiente.

Luego de retirada la mercancía a satisfacción del destinatario, el Operador Ferroviario no está obligado a aceptar reclamos por averías en ella.

Artículo 154º.- Carga y descarga fuera de las estaciones

En los lugares de la vía férrea donde no haya estaciones y solo existan desvíos, el carguío y descarguío de la mercancía serán por cuenta y riesgo del interesado, salvo acuerdo previo en contrario.

Artículo 155º.- Obligaciones del destinatario

El destinatario debe:

a) Retirar la mercancía dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores a su llegada al destino o en el plazo previsto en el contrato de transporte.

b) Indemnizar al Operador Ferroviario y/o a la Organización Ferroviaria por los daños que cause a los vagones y/o a las instalaciones ferroviarias durante la descarga de la mercancía que él realice.

Artículo 156º.- Descarga de carro entero

La mercancía que sea transportada bajo la modalidad de carro entero debe ser descargada por el destinatario en un plazo de las veinticuatro (24) horas, contadas desde que es puesta a disposición del cliente o dentro del plazo establecido en el contrato de transporte.

Vencido ese plazo sin haberse efectuado la descarga, el Operador Ferroviario podrá cobrar estadías, según las tarifas que indique el mismo contrato, o disponer la descarga por cuenta y riesgo del destinatario y cobrar almacenaje de acuerdo a la tarifa establecida para tal fin.

Si las necesidades del servicio lo exigiesen, el Operador Ferroviario podrá efectuar la descarga de la mercancía conducidas en carro entero, inmediatamente después de su llegada a la estación de destino, bajo su cuenta y responsabilidad.

Artículo 157º.- Carguío de carro entero

Salvo acuerdo en contrario entre las partes, el remitente dispondrá de veinticuatro (24) horas para el carguío de la mercancía bajo la modalidad de carro entero, contadas desde el momento en que el vagón sea puesto a su disposición; vencido el plazo sin haberse efectuado el carguío, el Operador Ferroviario podrá cobrar estadía, salvo caso de fuerza mayor.

Artículo 158º.- Límite del peso de la carga

El remitente no debe cargar el vagón con un peso que exceda la capacidad máxima indicada en el vehículo puesto a su disposición. Todo exceso será descargado por cuenta del remitente y la infracción podrá ser penalizada por el Operador Ferroviario, de acuerdo a lo que indique el contrato de transporte.

Artículo 159º.- Carguío menos de carro entero

Modalidad de contratación de transporte de mercancía, por la cual el remitente efectúa su despacho por peso o volumen inferior a la capacidad del vagón.

Artículo 160º.- Transporte de productos pecuarios, agropecuarios y otros vinculados

El transporte de animales, productos y sub-productos de origen animal, plantas, productos y sub-productos de origen vegetal, plaguicidas de uso agrícola, fármacos y productos biológicos de uso veterinario, así como muestras para análisis clínicos de animales, se rigen por las disposiciones de la materia que a ese efecto dicte la entidad competente.

Artículo 161º.- Transporte de cadáveres

No se transportará ningún cadáver sin permiso de las autoridades competentes y sin el certificado médico correspondiente en el que conste que la muerte no provino de una enfermedad contagiosa. Este transporte se realizará en un vagón especial o en el lugar adecuado de un vagón cargado si la naturaleza de la carga lo permite.

El cadáver para su transporte deberá estar colocado en un ataúd cerrado herméticamente.

Artículo 162º.- Transportes militares

El servicio de transportes militares se realizará tomando en cuenta las disposiciones expedidas por el Gobierno.

Artículo 163º.- Negativa y prohibición de efectuar transporte de mercancía

El Operador Ferroviario, podrá negarse a efectuar transporte de mercancía en los siguientes casos:

a) El tamaño de la mercancía excede al gálibo de la ruta.

b) La mercancía no se encuentra adecuadamente embalada o su naturaleza no permite una adecuada estiba conforme a los requerimientos de seguridad.

c) El peso bruto de la mercancía excede la capacidad del vagón.

d) La mercancía no corresponde a lo declarado en la carta de porte.

El Operador Ferroviario, deberá negarse a efectuar el servicio de transporte de carga en las siguientes circunstancias:

- Tratándose de bienes ilegales o prohibidos.

- Cuando no se reúnan los requisitos establecidos en el presente Reglamento u otras disposiciones legales aplicables al tipo de carga.

SUBCAPÍTULO III**DEL TRANSPORTE FERROVIARIO PRIVADO****Artículo 164º.- Condiciones de transporte ferroviario privado**

El transporte ferroviario privado, debe cumplir las siguientes condiciones:

a) Si se trata de transporte de personas, éste se deberá realizar para satisfacer sus necesidades particulares de transporte.

b) Para el caso del transporte de mercancías, se deberá realizar en vagones propios o tomados en arrendamiento o bajo otra modalidad contractual, por personas naturales o jurídicas cuya actividad o giro principal no es el transporte de mercancías y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o de terceros vinculados con su organización, para su consumo o transformación.

TÍTULO SÉPTIMO**DEL REGISTRO DE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA****Artículo 165º.- Objeto del registro de la actividad ferroviaria**

El Registro de la Actividad Ferroviaria tiene por objeto mantener información actualizada de la capacidad instalada en el país en materia ferroviaria.

Cada Autoridad Competente debe mantener actualizado el Registro de la Actividad Ferroviaria en el ámbito de su competencia. Para ello, las Organizaciones Ferroviarias remitirán a las mismas, dentro de la primera quincena de cada año, la información en el formato que les sea requerido.

Artículo 166º.- Contenido del registro

El Registro de la Actividad Ferroviaria cubrirá la información relevante sobre los siguientes rubros, cuya relación no es excluyente:

a) Características del trazo de la vía férrea principal y ramales, desvíos de cruzamiento, zig zags, puentes, túneles, cruces con otras vías, interconexiones de vías férreas, estaciones y patios.

b) Principales trabajos efectuados en mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías férreas.

c) Información sobre talleres de reparaciones y de mantenimiento de material rodante, tornamesas e instalaciones para abastecimiento de petróleo.

d) Información sobre los sistemas de telecomunicaciones en uso.

e) Información sobre el Control de Tránsito Ferroviario empleado.

f) Relación del personal que cuenta con Licencia de Conducir Vehículos Ferroviarios.

g) Relación del material rodante en uso.

h) Información mensual de las toneladas y toneladas-kilómetro transportadas; pasajeros y pasajeros-kilómetro movilizadas; e información diaria de cada unidad del material rodante, especificando número de la unidad, fecha, origen, destino, distancia recorrida y carga transportada.

i) Listado de accidentes ferroviarios, consignando la causa y las acciones adoptadas.

j) Relación de interrupciones de la vía férrea, consignando la causa y el tiempo de interrupción.

k) Información sobre clases de servicio de transporte de pasajeros, incluyendo tarifas e itinerarios.

**TÍTULO OCTAVO
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 167º.- Aplicación de la norma

Las disposiciones del presente título no serán aplicables a las Organizaciones Ferroviarias a las que se les haya otorgado, mediante contrato, la concesión de infraestructura ferroviaria de uso público; ni a aquellas de ámbito regional, y local.

**CAPÍTULO II
INFRACCIONES**

Artículo 168º.- Clase de infracciones

Las infracciones al presente Reglamento, según su gravedad, se clasifican en muy graves, graves y leves. Estas infracciones son las siguientes:

Infracciones de las Organizaciones Ferroviarias

Muy graves:

- Levantar una vía total o parcialmente; construir; modificar; y/o ampliar infraestructura vial ferroviaria sin contar con la aprobación de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.
- Poner en servicio infraestructura ferroviaria, sin contar con la conformidad de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.
- No cumplir los requisitos mínimos para la seguridad de la vía férrea.
- No cumplir las disposiciones de señalización de la vía férrea.
- No cumplir las disposiciones sobre la seguridad del tráfico de trenes y de la operación ferroviaria en general.
- Permitir la operación de material rodante sin contar con el respectivo certificado de habilitación ferroviaria.
- Permitir que el material rodante o el equipo que transita por la vía férrea, sea conducido por personal que no cuenta con Licencia para Conducir vehículos ferroviarios vigente.
- Operar con un Reglamento Operativo Interno no aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Remitir a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles resultados de exámenes de licencia de conducir ferroviaria, aprobando a personas que no reúnen las condiciones requeridas.
- Emitir informes, documentos o certificados falsos o adulterados.
- No permitir la labor de los inspectores de la Autoridad Competente en el ejercicio de sus funciones de fiscalización.
- No cumplir las disposiciones sobre protección ambiental (Las sanciones estarán sujetas a lo dispuesto en la Ley 28611).
- Efectuar transporte ferroviario público, no contando con autorización para ello.
- Operar sin contar con las pólizas de seguros correspondientes.
- Impedir u obstaculizar, sin motivo justificado, la actividad de uno o más Operadores Ferroviarios.
- Permitir transporte de pasajeros en exceso superando la capacidad de los coches
- Permitir el transporte de materiales y/o residuos peligrosos, sin que se cumplan las disposiciones sobre el particular.

Graves:

- Impedir injustificadamente el cruce subterráneo o aéreo de tuberías, cables o estructuras necesarios para realizar instalaciones de servicios públicos.
- No mantener un registro de accidentes ferroviarios.
- No mantener un registro del material rodante que opera la Organización Ferroviaria, con la información que indica el presente Reglamento.
- No avisar de inmediato del accidente (aviso provisional) y/o no remitir el informe de investigación del accidente ferroviario.
- No informar a la Autoridad Competente, de las infracciones a las normas para la seguridad del tránsito de trenes y de la operación ferroviaria en general, en que incurran los Operadores.

- No dotar a las estaciones, de los servicios o de las instalaciones que indica el presente Reglamento, o tenerlas en mal estado de conservación o de higiene.
- No informar a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, o al Órgano Competente, o hacerlo extemporáneamente, sobre las interrupciones de la vía férrea y el restablecimiento del tránsito ferroviario.
- Negarse a tomar exámenes para la Licencia para Conducir Vehículos Ferroviarios y/o para Licencia Ferroviaria, cuando lo requiera un Operador Ferroviario.
- No comunicar a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, o Autoridad Competente, sobre la suspensión del servicio reportada por un Operador Ferroviario.

Leves:

- No cumplir las disposiciones sobre información que debe exhibir cada unidad de material rodante, en las unidades operadas por la Organización Ferroviaria.
- No entregar a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles la información que indica el presente Reglamento.

Infracciones de los Operadores Ferroviarios.-

Muy graves:

- Operar sin Permiso de Operación vigente.
- No cumplir las disposiciones para la seguridad del tránsito de trenes y de la operación ferroviaria en general.
- Permitir que el material rodante o el equipo a su cargo que transite por la vía férrea, sea conducido por personas que no cuenten con Licencia para Conducir Vehículos Ferroviarios vigente.
- Permitir la intervención en las operaciones ferroviarias, de personas que no cuenten con Licencia Ferroviaria vigente.
- Suspender la prestación del servicio, sin motivo justificado, o suspenderlo con motivo justificado y no reportarlo a la Organización Ferroviaria.
- Operar material rodante sin Certificado de Habilitación Ferroviaria, o que no cumpla los requisitos mínimos de seguridad establecidos en el presente Reglamento.
- Operar sin contar con los seguros correspondientes.
- No cumplir las disposiciones sobre el transporte de materiales y/o residuos peligrosos.
- No cumplir las disposiciones sobre protección ambiental. Emitir informes, documentos o certificados falsos o adulterados.
- Negarse a colaborar en la investigación de accidentes ferroviarios.
- No brindar las facilidades que correspondan a los inspectores de la Autoridad Competente en el ejercicio de sus funciones de fiscalización.
- Exceder la capacidad de pasajeros en los coches.

Graves:

- Negarse a transportar pasajeros o mercancía, sin causa justificada.
- No cumplir las disposiciones sobre el procedimiento a seguir en caso de accidente ferroviario.
- No portar guía de remisión o carta de porte.
- No cumplir las obligaciones respecto a los usuarios del servicio de transporte, señaladas en el presente Reglamento.
- No cumplir las disposiciones sobre el transporte de productos pecuarios, agropecuarios y otros vinculados.
- No mantener el registro de material rodante, con la información que indica el presente Reglamento.

Leves:

- No cumplir las disposiciones sobre información, que debe exhibir cada unidad de material rodante.
- No entregar la información que indica el presente Reglamento.

Artículo 169º.- Reincidencia de infracciones

Se considerará que existe reincidencia en la comisión de una infracción, cuando la Organización Ferroviaria o el Operador Ferroviario repita los mismos actos que dieron lugar a una sanción administrativa anterior, siempre que el tiempo transcurrido entre la fecha de ocurrencia

de los actos que dieron lugar a la infracción inmediata anterior y la fecha de realización de los mismos actos que dan lugar a la comisión de una nueva infracción sea igual o menor a doce (12) meses.

CAPÍTULO III SANCIONES

Artículo 170º. -Escala de sanciones

Lo dispuesto en el presente artículo sólo será aplicable para las infracciones que no se encuentren incluidas en dispositivos legales, de mayor jerarquía, que establezcan sanciones mayores por la misma infracción.

La Organización Ferroviaria o el Operador Ferroviario que incurra en infracción, será sancionado de conformidad con la siguiente escala:

Sanciones de las Organizaciones Ferroviarias.-

- Sanciones muy graves:

Cancelación del Permiso de Operación o multa no menor de 3 UIT ni mayor de 10 UIT.

- Sanciones graves:

Amonestación o multa no menor de una UIT ni mayor de 3 UIT

- Sanciones leves:

Amonestación o multa no menor de 0,25 UIT ni mayor de una UIT

Sanciones de los Operadores Ferroviarios.-

- Sanciones muy graves:

Cancelación del Permiso de Operación o suspensión temporal del Permiso de Operación o multa no menor de 3 UIT ni mayor de 10 UIT

- Sanciones graves:

Amonestación o multa no menor de una UIT ni mayor de 3 UIT

- Sanciones leves:

Amonestación o multa no menor de 0,25 UIT ni mayor de una UIT

La Unidad Impositiva Tributaria - UIT, aplicable para el cálculo del pago de la sanción será la que se encuentre vigente al momento de efectuarse el pago.

En el caso de incumplimiento a las disposiciones sobre protección ambiental, se aplicarán las sanciones estipuladas en la Ley 28611, Ley General del Ambiente; y para el caso de incumplimiento a las disposiciones sobre transporte de mercancías peligrosas, se aplicarán las sanciones estipuladas en la Ley 28256, Ley que regula el Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos Peligrosos.

Artículo 171º.- Procedimiento sancionador

El procedimiento administrativo sancionador se inicia siempre de oficio, bien por iniciativa propia o de parte interesada. Por regla general se inicia como consecuencia de los resultados recogidos con motivo de la realización de acciones de supervisión; sin embargo, la previa realización de acciones de supervisión no es requisito indispensable para el inicio de dicho procedimiento.

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, encargada de instruir el procedimiento administrativo sancionador, notificará a la Organización Ferroviaria o al Operador Ferroviario los hechos imputados, la calificación de las infracciones que tales hechos pueden constituir y las sanciones que en su caso se le pudieran imponer; concediendo un plazo de diez (10) días para formular sus descargos, adjuntando los medios probatorios que considere pertinentes.

La Resolución que disponga la sanción o la decisión de archivar el procedimiento deberá expedirse en un plazo que no excederá de cuarentaicinco (45) días de iniciado el procedimiento administrativo sancionador.

Artículo 172º.- Recursos impugnativos

- Recurso de Reconsideración:

La Organización Ferroviaria o el Operador Ferroviario podrá interponer recurso de reconsideración ante la

Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, dentro del plazo de quince (15) días hábiles contados desde la notificación de la Resolución a través de la cual se hubiese impuesto la sanción y deberá estar acompañada de una nueva prueba. La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles tendrá un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha de la recepción de la reconsideración para resolver el mencionado recurso.

Transcurrido el plazo establecido sin que se hubiera obtenido el pronunciamiento respectivo, el interesado podrá considerar denegado su pedido pudiendo interponer el recurso de apelación.

- Recurso de apelación:

La Organización Ferroviaria o el Operador Ferroviario podrá interponer recurso de apelación, dentro del plazo de quince (15) días hábiles contados desde la notificación de la Resolución Directoral a través de la cual se hubiese impuesto la sanción o resuelto la reconsideración. La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, deberá elevar los actuados ante el Viceministro de Transportes.

Artículo 173º.- Plazo para el pago de las sanciones

El plazo para el pago de las sanciones establecidas será de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de notificada la resolución.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS, COMPLEMENTARIAS Y FINALES

Primera.- El presente reglamento entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Segunda.- Las Organizaciones Ferroviarias establecidas en el país al momento de la publicación del presente Reglamento, continuarán operando conforme a las Resoluciones y Autorizaciones que las facultan a ello, así como a sus Reglamentos Internos, hasta su adecuación a lo previsto en la presente norma, en un plazo de ciento ochenta días (180) días calendario, los que serán contados desde el día siguiente de la publicación de la Directiva a ser emitida por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles para regular los procedimientos a seguir para tal fin.

Tercera.- Derógase el "Reglamento General de Ferrocarriles", aprobado por Decreto Supremo Nº 012-78-TC, el "Reglamento para el Otorgamiento de Permiso de Operación del Servicio de Transporte Ferroviario" aprobado por Decreto Supremo Nº 027-99-MTC y el Decreto Supremo Nº 017-2002-MTC, así como toda disposición reglamentaria que se oponga a lo normado en el presente Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

Cuarta.- Los montos de las pólizas de seguros que deberán obtener y mantener los Operadores Ferroviarios que transportan pasajeros y/o mercancías, serán determinados por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.

Quinta.- Los seguros adquiridos y suscritos antes de la vigencia del presente Reglamento se rigen por las normas vigentes al momento de su celebración, y los que estuvieran en trámite de adquisición se adecuará a las disposiciones del presente Reglamento.

Sexta.- La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles emitirá las disposiciones complementarias necesarias para la mejor aplicación del presente Reglamento.

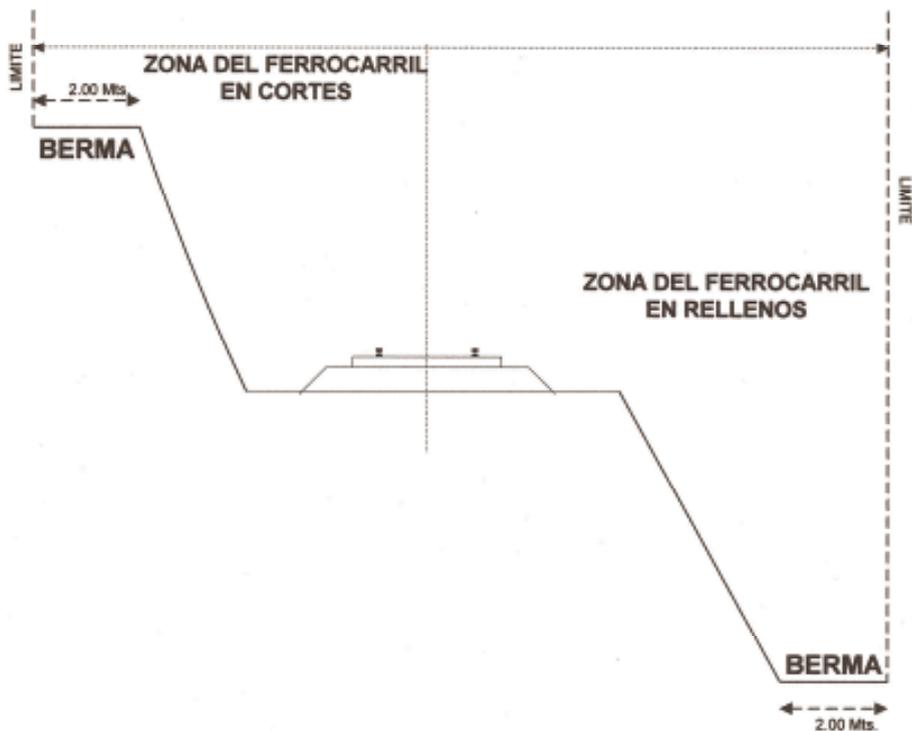
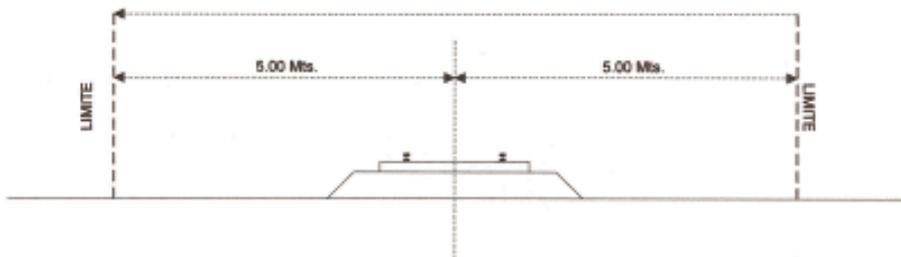
Séptima.- Con relación a la protección ambiental, la actividad ferroviaria debe realizarse de acuerdo a los criterios y disposiciones contenidas en la Ley 28611, Ley General del Ambiente y a la legislación complementaria sobre la materia.

Octava.- Con relación al transporte de materiales y/o residuos peligrosos, debe realizarse de acuerdo a los criterios y disposiciones contenidas en la Ley Nº 28256 - Ley que Regula el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

ANEXOS

ANEXO Nº 1	ZONA DEL FERROCARRIL
ANEXO Nº 2	SEÑALIZACIONES EN LA VÍA FERREA
ANEXO Nº 3	SEÑALIZACIONES EN CALLES Y CARRETERAS
ANEXO Nº 4	SEÑALIZACIONES EN CRUCES A NIVEL
ANEXO Nº 5	GÁLIBOS MÍNIMOS PARA TÚNELES Y ESTRUCTURAS

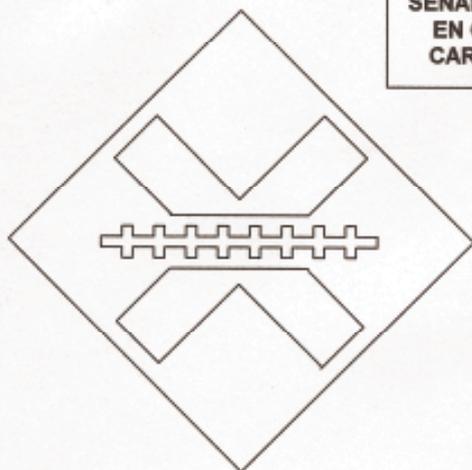
**ANEXO Nº 1
ZONA DEL
FERROCARRIL**



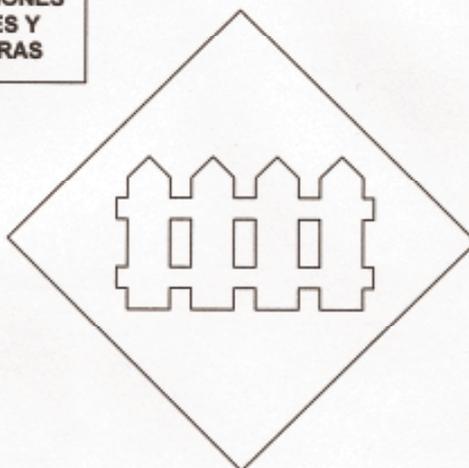
ZONA DEL FERROCARRIL



**ANEXO N° 3
SEÑALIZACIONES
EN CALLES Y
CARRETERAS**



SEÑAL INDICATIVA DE UN
CRUCE A NIVEL SIN BARRERA



SEÑAL INDICATIVA DE UN
CRUCE A NIVEL CON BARRERA

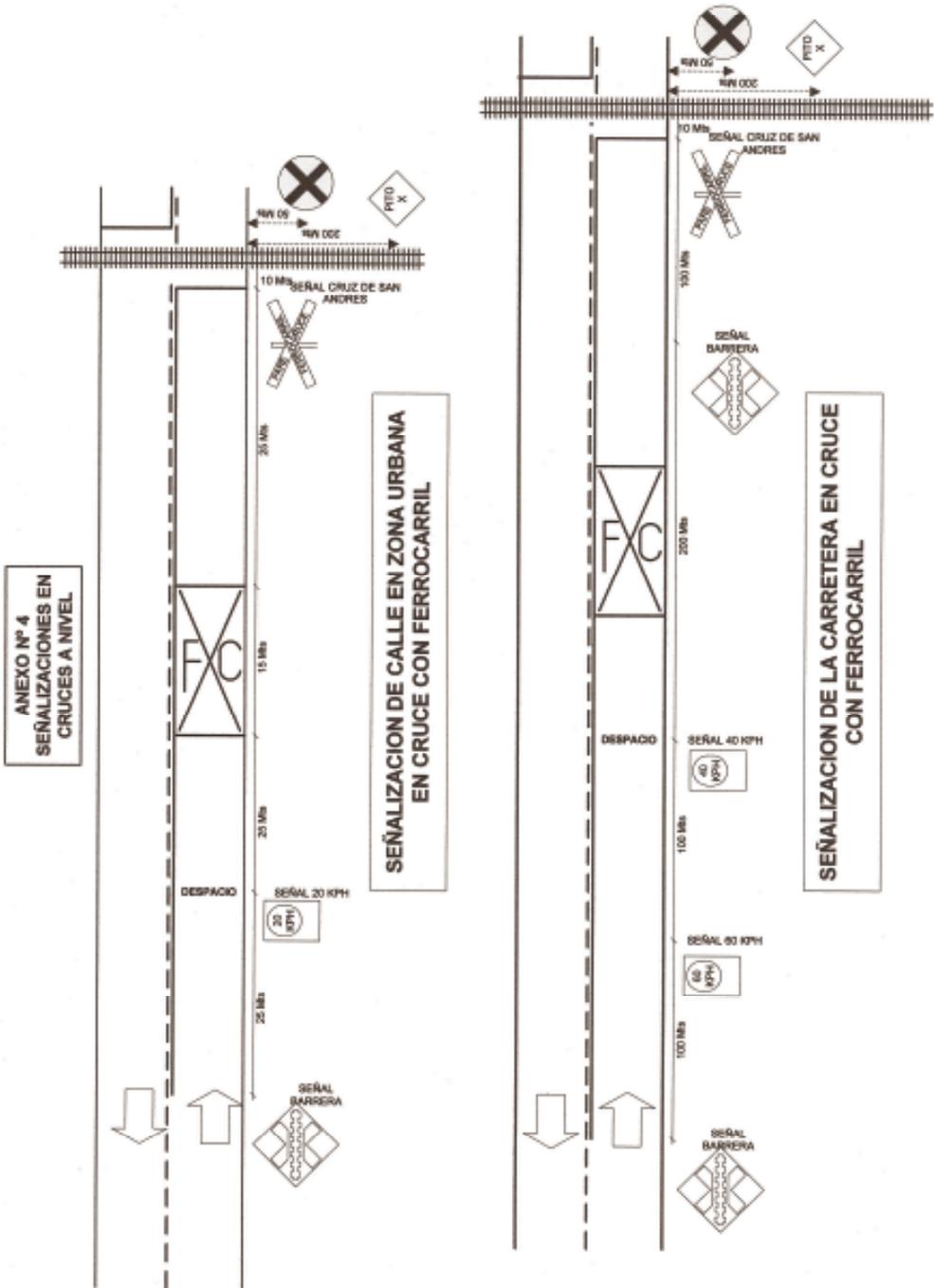


SEÑAL CRUZ DE SAN ANDRES

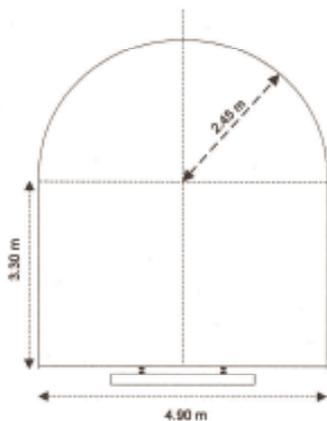


SEÑALIZACION PINTADA EN LA
PISTA ANTES DE UN CRUCE A
NIVEL

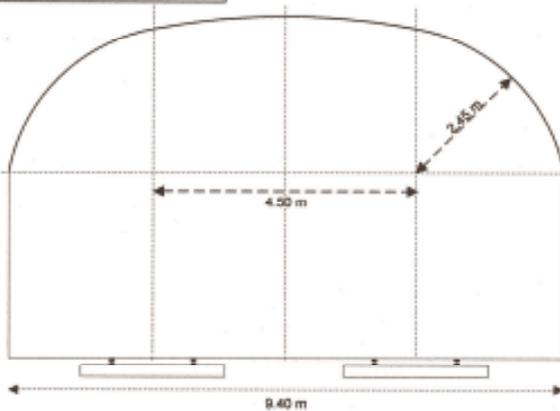
NOTA:
Las dimensiones, colores y altura de postes se encuentran en el MANUAL
DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRANSITO AUTOMOTOR PARA
CALLES Y CARRETERAS



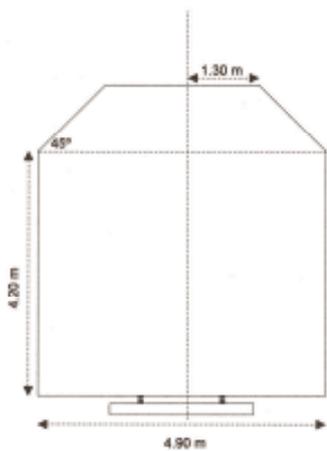
ANEXO N° 6
GALIBOS MÍNIMOS
PARA TUNELES Y ESTRUCTURAS



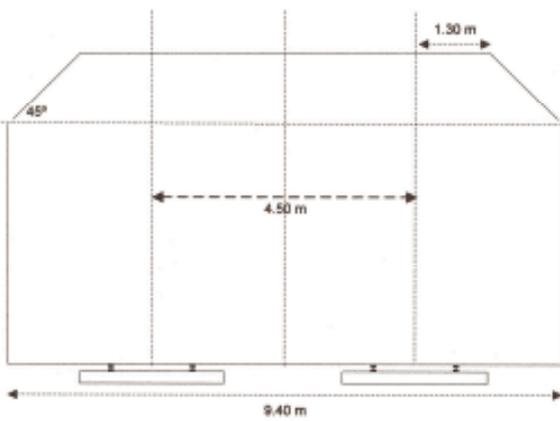
GALIBO MÍNIMO
PARA TUNELES
CON UNA VIA EN TANGENTE



GALIBO MÍNIMO
PARA TUNELES
CON DOBLE VIA EN TANGENTE



GALIBO MÍNIMO
PARA ESTRUCTURAS
CON UNA VIA EN TANGENTE



GALIBO MÍNIMO
PARA ESTRUCTURAS
CON DOBLE VIA EN TANGENTE