

La Resolución Ministerial N° 1111-2004-RE, que fijó el 01 de febrero de 2005, como la fecha en que el citado funcionario diplomático asumió funciones como Cónsul General del Perú en Arica, República de Chile;

CONSIDERANDO:

Que, los funcionarios del Servicio Diplomático sirven alternadamente en el exterior y en el país, por un plazo no mayor de cinco años en el exterior y no menor de tres años en el país, de acuerdo con las necesidades del servicio;

Que, por razones del Servicio, debidamente fundamentadas, estos plazos se pueden extender o reducir por un año;

Que, por necesidad del Servicio, se ha dispuesto dar término a las funciones de Cónsul General del Perú en Arica, República de Chile, que viene ejerciendo el citado funcionario diplomático;

De conformidad con los artículos 7°, 13° inciso a) y 30° de la Ley N° 28091, Ley del Servicio Diplomático de República y su modificatoria la Ley N° 29318; y los artículos 62° y 90° del Reglamento de la Ley del Servicio Diplomático de la República, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 130-2003-RE y su modificatoria el Decreto Supremo N° 065-2009-RE;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Dar por terminadas las funciones del Ministro en el Servicio Diplomático de la República Jorge Antonio Salas Rezkalah, como Cónsul General del Perú en Arica, República de Chile.

Artículo 2º.- Cancelar las Letras Patentes correspondientes.

Artículo 3º.- La fecha de término de funciones y de traslado a la Cancillería será fijada mediante Resolución Viceministerial.

Artículo 4º.- Aplicar el egreso que irroque la presente Resolución a las partidas correspondientes del Pliego Presupuestal del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
 Presidente Constitucional de la República

JOSÉ ANTONIO GARCÍA BELAÚNDE
 Ministro de Relaciones Exteriores

529696-22

**RESOLUCIÓN SUPREMA
 N° 327-2010-RE**

Lima, 11 de agosto de 2010

CONSIDERANDO:

Que, los funcionarios del Servicio Diplomático desempeñan funciones indistintamente en la Cancillería, Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares o Representaciones Permanentes, de conformidad con los requerimientos de la Política Exterior del Estado;

Que, la protección y atención a las comunidades peruanas en el exterior constituye una de las prioridades de la Política Exterior del Perú;

De conformidad con los artículos 7°, 13° inciso a), 26° y 30° de la Ley N° 28091, Ley del Servicio Diplomático de la República y su modificatoria la Ley N° 29318; los artículos 62°, 63° literal B), 64° inciso a), 90°, 185° inciso a), 187° y 189° inciso a) del Reglamento de la Ley del Servicio Diplomático de la República, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 130-2003-RE y su modificatoria el Decreto Supremo N° 065-2009-RE; el artículo 74° inciso a), 81° inciso a) y 85° del Reglamento Consular del Perú, aprobado por el Decreto Supremo N° 076-2005-RE;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Nombrar Cónsul General del Perú en Arica, República de Chile, al Ministro Consejero en el

Servicio Diplomático de la República Italo Augusto Acha Puertas.

Artículo 2º.- La jurisdicción consular está establecida en la Resolución Suprema N° 512-1995-RE, de 22 de noviembre de 1995.

Artículo 3º.- Extenderle las Letras Patentes correspondientes.

Artículo 4º.- La fecha en que deberá asumir funciones, será fijada mediante Resolución Viceministerial.

Artículo 5º.- Aplicar el egreso que irroque la presente Resolución a las partidas correspondientes del Pliego Presupuestal del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
 Presidente Constitucional de la República

JOSÉ ANTONIO GARCÍA BELAÚNDE
 Ministro de Relaciones Exteriores

529696-23

**TRANSPORTES Y
 COMUNICACIONES**

**Decreto Supremo que aprueba el
 Reglamento Nacional del Sistema
 Eléctrico de Transporte de Pasajeros
 en vías férreas que formen parte del
 Sistema Ferroviario Nacional**

**DECRETO SUPREMO
 N° 039-2010-MTC**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, se establecieron los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, los mismos que rigen en todo el territorio de la República;

Que, el artículo 3 de la Ley, señala que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, asimismo, la Ley en su artículo 16 establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo su competencia, entre otros, dictar los Reglamentos Nacionales respectivos, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, según el literal h) del artículo 23 de la Ley, los reglamentos nacionales serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República, debiéndose dictar, entre otros, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, cuya materia de regulación podrá ser desagregada;

Que, en ese sentido, mediante Decreto Supremo N° 032-2005-MTC se aprobó el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, a fin de establecer las normas generales a las que se sujeta la actividad ferroviaria, no habiéndose previsto, sin embargo, una regulación sobre el sistema eléctrico de transporte de pasajeros en vías férreas nacionales;

Que, las actuales condiciones del transporte público urbano, requieren de la adopción de medidas destinadas a mejorar la circulación del transporte terrestre en las ciudades, a través de la provisión de un medio de transporte masivo, moderno y económico para los usuarios, que disminuya significativamente los tiempos de



viaje, la congestión vehicular, la contaminación ambiental y los accidentes de tránsito, incidiendo significativamente en la productividad de las actividades económicas y en el bienestar de la población, especialmente la de menores ingresos;

Que, en tal sentido, es necesario aprobar el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional, a fin de promover y facilitar la instalación de dichos medios de transporte a nivel nacional;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y la Ley N° 29370 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

DECRETA:

Artículo 1º.- Aprobación del Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional

Aprobar el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional, que como anexo forma parte integrante del presente Decreto Supremo, el mismo que consta de un (01) Título Preliminar, once (11) títulos, catorce (14) capítulos, noventa y uno (91) artículos, dos (02) disposiciones complementarias finales y un (01) anexo único.

Artículo 2º.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 3º.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de agosto del año dos mil diez.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

ENRIQUE CORNEJO RAMÍREZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones

**REGLAMENTO NACIONAL
DEL SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE
DE PASAJEROS EN VÍAS FÉRREAS QUE FORMEN
PARTE DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL**

**TÍTULO PRELIMINAR
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO I
OBJETIVO Y ALCANCE**

Artículo 1.- Objetivo

El presente Reglamento tiene por objeto establecer los lineamientos generales a los que se sujeta la actividad ferroviaria dentro del ámbito del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en Vías Férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional - en adelante Sistema Eléctrico de Transporte.

Artículo 2.- Alcance

2.1 El presente Reglamento alcanza a las organizaciones ferroviarias, que realizan actividad ferroviaria en el Sistema Eléctrico de Transporte, a los usuarios de los mismos, a las autoridades competentes, entidades y/o terceros involucrados en la utilización del derecho de vía, a los proyectistas de infraestructura ferroviaria y contratistas de mantenimiento de material rodante e infraestructura referidos a estos sistemas.

2.2 El Sistema Eléctrico de Transporte es de interés social y su explotación puede ser pública, privada o mixta.

**CAPÍTULO II
DEFINICIONES**

Artículo 3.- Términos empleados

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

3.1 Actividad ferroviaria: Acciones relacionadas con el diseño, la planificación, construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; el transporte y la operación ferroviaria; y el mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de vehículos ferroviarios.

3.2 Accidente ferroviario: Acontecimiento súbito e imprevisto, directamente vinculado con la actividad ferroviaria, que causa o puede causar daño a las personas, a la propiedad y/o al medio ambiente.

3.3 Andén: Acera que se construye en las estaciones, al lado de la vía férrea principal, debidamente señalizada, de longitud igual o mayor a la longitud de los trenes de pasajeros, de ancho suficiente para albergar al público en situaciones de alta demanda y emergencia; con la altura conveniente y a una distancia mínima de separación con el piso de los coches, para que los viajeros aborden o desembarquen de los coches.

3.4 Autoridad competente: Autoridad con facultades asignadas en relación a las actividades ferroviarias que se desarrollen en el Sistema Eléctrico de Transporte.

3.5 Balasto: Material granular seleccionado que se utiliza para recibir y distribuir sobre la plataforma, las cargas estáticas y dinámicas provenientes de la vía y de los vehículos ferroviarios, restringir el movimiento lateral, longitudinal y vertical de la vía con el objeto de mantenerla en su correcto alineamiento y nivelación longitudinal y transversal, cuando se halle bajo las cargas dinámicas impuestas por los vehículos ferroviarios y el esfuerzo térmico producido en los rieles por las variaciones de temperatura; y permitir la filtración de las aguas de lluvia

3.6 Balisa: Aparato electrónico montado en la vía que se utiliza para recibir y transmitir comunicación entre los trenes y el centro de control de operaciones.

3.7 Cambiavía: Sistema colocado en la vía férrea para direccionar en forma manual o automática el paso del material rodante de una vía férrea a otra.

3.8 Camino: Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales. Excluye a las vías férreas.

3.9 Capacidad de Línea: El máximo posible número de trenes capaces de ser operados sobre una vía férrea en una dirección, expresada en trenes por hora.

3.10 Catenaria: Línea aérea de alimentación mediante la cual se suministra energía eléctrica a las locomotoras u otro material rodante o equipo electrificado.

3.11 Certificado de Habilitación Ferroviaria: Documento expedido por la autoridad competente, por el cual se otorga autorización a una organización ferroviaria para utilizar un vehículo ferroviario en un tramo determinado de la vía férrea y por un tiempo establecido.

3.12 Circuito de Vía: Arreglo eléctrico mediante el cual el paso de los trenes es detectado y la información usada para controlar las señales y la utilización del bloque.

3.13 Coche: Vehículo ferroviario destinado al transporte de pasajeros. Puede ser tractivo o remolcado y puede contar o no con cabina de comando.

3.14 Compatibilidad Electro Magnética: La habilidad de los aparatos electrónicos para funcionar satisfactoriamente con la presencia de campos magnéticos y eléctricos.

3.15 Concesión: Acto administrativo por el cual el Estado (Concedente), otorga por un plazo determinado, a una persona jurídica (Concesionario), bajo determinadas condiciones, la ejecución y/o explotación de la infraestructura ferroviaria o la prestación del servicio de transporte ferroviario sobre la infraestructura ferroviaria.

3.16 Conductor: Persona autorizada para la conducción de trenes.

3.17 Contador de Ejes: Equipo montado en la vía férrea, que cuenta el número de ejes que ingresan y salen de una sección de vía en cada extremo.

3.18 Control de trenes: Sistema que permite controlar y asegurar el distanciamiento entre trenes.

3.19 Cruce a desnivel: Espacio común de intersección entre dos vías que no se encuentran en el mismo plano horizontal.

3.20 Cruce a nivel: Área común de intersección al mismo nivel entre una vía férrea y una carretera.

3.21 Descarrilamiento: Caída del riel por el que circula, de una o más ruedas, de uno o más vehículos ferroviarios, que conforman un tren.

3.22 Desvío: Vía férrea auxiliar conectada por uno o ambos lados a la vía férrea principal, o a otro desvío, para permitir las maniobras ferroviarias y el aparcamiento temporal del material rodante durante las operaciones ferroviarias.

3.23 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 de los vehículos ferroviarios.

3.24 Entrevía: Distancia medida entre los ejes de dos vías férreas paralelas inmediatas.

3.25 Equipaje: Equipaje que lleva el pasajero por su cuenta y riesgo.

3.26 Estación: Instalación en la que embarcan o desembarcan pasajeros.

3.27 Frecuencia: Intervalo de tiempo entre la pasada de dos trenes sucesivos desplazándose a lo largo de la misma vía férrea en el mismo sentido de tráfico

3.28 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 instalaciones fijas y el material rodante.

3.29 Gradiente: Inclinación del plano de la vía férrea con relación al plano horizontal, generalmente expresado en metros, por cien metros de longitud horizontal.

3.30 Infraestructura ferroviaria: Instalaciones y edificaciones necesarias para el funcionamiento del Sistema Eléctrico de Transporte.

3.31 Interferencia Electro Magnética: Interferencia en el sistema de señalización causada por los motores de tracción, transformadores, ondas de radio, etc.

3.32 Interlocking: Sistema manual, electromecánico o computarizado mediante el cual se operan los cambios y las señales dispuestas en un desvío o patio y su función es prevenir el alineamiento de los mismos hacia una ruta no autorizada.

3.33 Itinerario de Trenes: Arreglo de tiempos de viaje el cual facilita al público la información concerniente a los horarios de salida y llegada de trenes a las estaciones.

3.34 Jefe de estación: Persona que ejerce la máxima autoridad en una estación. Es responsable de la supervisión directa de todos los trabajadores en su estación, asegurándose que éstos se desempeñen

con seguridad, eficacia y de acuerdo a las normas e instrucciones del ferrocarril, debiendo éstos obedecer sus instrucciones.

3.35 Licencia de conducir vehículos ferroviarios: Documento emitido por la autoridad competente, que faculta a una persona, denominada conductor, a conducir vehículos ferroviarios tractivos en el Sistema Eléctrico de Transporte.

3.36 Límite de Autorización de Movimiento (LMA): Distancia en la cual un tren puede circular antes de encontrar una señal.

3.37 Locomotora: Vehículo autopropulsado diseñado para convertir energía mecánica o eléctrica en esfuerzo tractivo para arrastrar trenes compuestos por coches no propulsados y vagones de carga.

3.38 Mando centralizado de tráfico: Sistema mediante el cual se administra y controla, desde un puesto central, la circulación del material rodante.

3.39 Maniobra: Desplazamiento de vehículos ferroviarios en vías férreas que no conforman la vía principal.

3.40 Mantenimiento: Conjunto de operaciones rutinarias, que se realizan en las instalaciones, edificaciones, vehículos ferroviarios, etc., a fin que puedan continuar funcionando adecuadamente.

3.41 Mejoramiento: Conjunto de operaciones que se realizan en las instalaciones, edificaciones, vehículos ferroviarios, etc., a fin que adquieran condiciones ventajosas respecto de las que antes tenían.

3.42 Operación Automática de Trenes (ATO): Subsistema que desarrolla las funciones asignadas al Conductor del Tren y requiere la transmisión de data usando circuitos de vía, balisas, señales de radio o cables de conducción inductiva.

3.43 Operación ferroviaria: Conjunto de tareas vinculadas al movimiento de los trenes.

3.44 Operador ferroviario: Organización ferroviaria que únicamente presta servicios de transporte ferroviario.

3.45 Organización ferroviaria: Persona natural o jurídica, nacional o extranjera, pública o privada facultada para desarrollar las actividades ferroviarias previstas en el presente Reglamento.

3.46 Pantógrafo: Aparato de toma de energía de altura variable montado en el techo de un vehículo ferroviario alimentado por una catenaria el cual puede operar a altas velocidades sin pérdida de contacto.

3.47 Pasajero o usuario: Persona que utiliza los servicios de transporte ferroviario en un determinado tramo de la red ferroviaria.

3.48 Patio: Sistema de vías férreas, instalaciones y edificaciones, destinado al mantenimiento de equipos, máquinas y vehículos ferroviarios, así como a la formación de trenes.

3.49 Permiso de operación: Autorización de carácter administrativo que otorga la autoridad competente a una persona natural o jurídica para que preste servicios de transporte ferroviario en una determinada ruta de una vía férrea y por un determinado plazo.

3.50 Protección Automática de Trenes (ATP): Subsistema de control de trenes que asegura automáticamente la observación de todas las restricciones de velocidad y los límites de las autorizaciones de uso de la vía permitiendo la protección de los trenes en contra de colisiones, excesos de velocidad o fallas humanas.

3.51 Proyecto Ferroviario: Conjunto de instrucciones, cálculos y dibujos necesarios para ejecutar una obra ferroviaria.



3.52 Puesto central de operaciones: Lugar desde donde se emiten, controlan y monitorean en forma centralizada las autorizaciones de movimiento dado a los trenes en las vías, el funcionamiento y mantenimiento de los equipos e infraestructura y otras actividades relacionadas a la protección del usuario y las instalaciones ferroviarias.

3.53 Puesto local de operaciones: Lugar desde donde se administra y controla la circulación de los trenes en un sector de la vía férrea.

3.54 Registrador de eventos: Dispositivo que permite monitorear y registrar información sobre la velocidad del tren, dirección del movimiento, tiempo, distancia, posición del acelerador, las operaciones y aplicaciones del freno, entre otras.

3.55 Registro de la actividad ferroviaria: Documento que contiene información relevante de las instalaciones en el Sistema Eléctrico de Transporte y de las actividades que se desarrollan en ellos.

3.56 Reincidencia: Acción de incurrir por segunda o más veces en el mismo tipo de infracción dentro de un lapso de doce meses de cometida la infracción anterior.

3.57 Restricción de velocidad: Velocidad máxima impuesta por la organización ferroviaria a cargo de la vía, en un determinado tramo de la vía férrea, que presenta condiciones inseguras para el tránsito de trenes.

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

3.59 Salón de pasajeros: Zona de un coche destinada a los pasajeros.

3.60 Señal de Bloqueo Automático: Subsistema de control de trenes basado en una serie de bloques consecutivos gobernado por señales, las cuales son controladas por el movimiento de trenes y otras condiciones (mecanismos de cierre de tranqueras automáticas de pasos a nivel).

3.61 Señalización: Sistema de señales de ubicación fija localizadas a la entrada de cada bloque que se utilizan para controlar el ingreso de los trenes a dicho bloque. La señalización es activada por los trenes o por otras condiciones que afectan el uso del bloque tales como; rieles rotos, cambios incorrectamente alineados, obstrucciones en la vía, vehículos detenidos en un cambio, etc.

3.62 Sistema de Alimentación por Tercer Riel: Sistema de alimentación de energía eléctrica para tracción de trenes de 600V DC y 750V DC, el cual utiliza un riel adicional a los dos existentes para transmitir la energía eléctrica desde donde ésta es tomada a través de zapatas de contacto montadas en los bogies de los trenes. Este sistema es de uso común en metros subterráneos o en lugares donde no es posible la alimentación por catenaria.

3.63 Sistema de Recolección de Pasajes: Sistema de recolección de pasajes que permite al pasajero que compra un boleto, operar un sistema de barreras de entrada y salida dispuesto en cada estación.

3.64 Sistema de Señal Automática de Cabina: Sistema instalado dentro de la cabina de un tren, que automáticamente opera un dispositivo de señales de alerta visibles y audibles, para el conductor del tren.

3.65 Sistema de Transporte Eléctrico de Pasajeros en Vías Férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional: Medio de transporte ferroviario eléctrico masivo de pasajeros que utiliza vía férrea doble (ambos sentidos de la marcha) que puede realizarse en superficie, en viaducto o en subterráneo.

3.66 Solapamiento: Sección de vía férrea delante de una señal de parada la cual es provista en caso el

segundo tren en marcha falle en parar antes de la señal desplegada en rojo.

3.67 Subestación: Conjunto de instalaciones electromecánicas, incluyendo las edificaciones que las albergan, destinadas a la transformación de la tensión eléctrica y al seccionamiento y protección de circuitos.

3.68 Suministro eléctrico: Conjunto de instalaciones que posibilitan la dotación de energía eléctrica a un punto de entrega determinado, en forma segura y continua.

3.69 Superestructura de la vía férrea: Conjunto de elementos conformados por los rieles, durmientes, elementos de fijación, balasto o sistema equivalente y cambiavías.

3.70 Tarifa: Precio que el usuario paga al operador ferroviario como retribución por el servicio de transporte público que presta.

3.71 Tercer Riel: Sistema de alimentación de energía eléctrica entre 600V y 750V instalado en paralelo a los rieles de la vía férrea en Sistemas Eléctricos de Transporte subterráneos o en lugares donde no es posible la alimentación por catenaria.

3.72 Transporte ferroviario: Desplazamiento masivo de personas en los Sistemas Eléctricos de Transporte Ferroviario que puede ser realizado en superficie, en viaducto o subterráneo o una combinación de los mismos.

3.73 Tren: Todo vehículo ferroviario con propulsión propia, con cabina de comando con control manual, semiautomático o automático, enganchado o no a otros vehículos ferroviarios, que se desplaza por la vía férrea.

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

3.75 Trocha Cinemática: Volumen de espacio definido por un tren en movimiento, toma en cuenta el alineamiento e inclinación de un tren en curva, y debe ser menor del gálibo impuesto por las estructuras permanentes.

3.76 Túnel: Galería subterránea que atraviesa un obstáculo natural para dar paso a una vía férrea.

3.77 Unidad Múltiple Eléctrica (EMU): Tren en un Sistema Eléctrico de Transporte en el cual una locomotora separada no es requerida porque la tracción y el sistema de control está distribuido a lo largo del tren ya sea en el techo o en la parte inferior del piso del mismo.

3.78 Vehículo: Medio de transporte de personas o materiales, con o sin propulsión propia, que se desplaza por un camino.

3.79 Vehículo auxiliar de vía: Vehículo ferroviario tractivo o remolcado destinado al transporte de personal de la organización ferroviaria u otras personas autorizadas por la misma; o para la inspección, rehabilitación o mantenimiento de la infraestructura vial ferroviaria o el remolque para la formación o el mantenimiento del material rodante en patios, talleres o estaciones. Entre estos se encuentran las locomotoras, coches de pasajeros, vagones, autovías, grúas, vehículos de medición de la vía, equipos para el mantenimiento de la catenaria, rameadoras, reguladoras de balasto, etc.

3.80 Vehículo ferroviario: Unidad de material rodante que se desplaza por la vía férrea. Puede ser tractivo o remolcado, en función a que cuente o no con propulsión propia.

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

3.82 Viaducto: Estructura de concreto y acero compuesta de pilares y columnas instalados con diferente separación que sirve de soporte a la plataforma que contiene un arreglo de vías férreas para el tránsito de trenes urbanos o en áreas donde se tiene que desviar obstáculos naturales.

3.83 Vía férrea: Es la vía sobre la que transitan los vehículos ferroviarios.

3.84 Vía férrea legal: Vía férrea principal, definida como tal, de acuerdo a un sentido de marcha asignado por la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

3.85 Vía férrea principal: Vía férrea instalada entre estaciones, sobre la cual transitan los trenes que prestan servicio.

CAPÍTULO III DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS Y DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS FÉRREAS

Artículo 4.- Actividades ferroviarias

Son actividades ferroviarias las siguientes:

- a) La planificación, construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.
- b) El transporte ferroviario y la operación ferroviaria.
- c) El mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de vehículos ferroviarios.

Artículo 5.- Clasificación de las vías férreas

En el Sistema Eléctrico de Transporte, las vías férreas se clasifican por: i) el ámbito territorial en que se encuentran, y ii) el titular de la vía férrea.

5.1 Por el ámbito territorial los sistemas eléctricos de transporte son vías férreas nacionales.

5.2 Por el titular de la vía férrea, se clasifican en:

a) Vía Férrea Pública.- Cuando el titular es el Estado. Estas vías pueden tener la condición de concesionadas y no concesionadas, ya sea que se hayan entregado o no en concesión.

b) Vía férrea privada.- Cuando el propietario es una persona natural o jurídica privada.

TÍTULO I COMPETENCIAS

Artículo 6.- Autoridades competentes en las actividades ferroviarias del Sistema Eléctrico de Transporte

Son autoridades competentes en las actividades ferroviarias que se desarrollen en los Sistemas Eléctricos de Transporte, las siguientes:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
2. El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN.
3. La Policía Nacional del Perú - PNP.
4. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

Artículo 7.- Competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

7.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector y normativo de la actividad ferroviaria que se desarrolle en el Sistema Eléctrico de Transporte y respecto a éste, tiene las siguientes competencias:

7.1.1 Competencias normativas:

- a) Dictar las normas complementarias al presente Reglamento.
- b) Interpretar las disposiciones previstas en el presente Reglamento.
- c) Actualizar el monto mínimo, coberturas y requisitos de las pólizas de seguros que deberán contratar los operadores ferroviarios.

d) Dictar las medidas necesarias para el cumplimiento de las normas que regulan los derechos y responsabilidades de los usuarios que hacen uso de los Sistemas Eléctricos de Transporte Ferroviario.

7.1.2 Competencias de gestión:

- a) Representar al Estado en la entrega en concesión.
- b) Aprobar proyectos y otorgar autorizaciones para construcción y/o puesta en servicio de infraestructura ferroviaria principal.
- c) Planificar el desarrollo del Sistema Eléctrico de Transporte.
- d) Ejecutar proyectos de infraestructura ferroviaria.
- e) Administrar infraestructura ferroviaria.
- f) Efectuar transporte ferroviario.
- g) Otorgar, renovar, modificar, suspender y revocar permisos de operación para efectuar transporte ferroviario.
- h) Otorgar, renovar, modificar, suspender y revocar licencias de conducir vehículos ferroviarios.
- i) Otorgar, renovar, modificar, suspender y revocar certificados de habilitación ferroviaria.
- j) Recopilar y mantener actualizado el registro de la actividad ferroviaria.
- k) Aprobar los planes de seguridad y emergencia.
- l) Promover la actividad científica e investigación en los aspectos relacionados al desarrollo de los sistemas ferroviarios en el país.

7.1.3 Competencias de fiscalización y sanción:

- a) Fiscalizar el cumplimiento de las normas que regulan la infraestructura y transporte ferroviario.
- b) Investigar las causas de los accidentes ferroviarios.
- c) Conducir la fase instructora e imponer sanciones por el incumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento.
- d) Velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre seguridad ferroviaria, protección del medio ambiente y los recursos naturales.
- e) Establecer procedimientos para regular las inspecciones técnicas del material rodante y los componentes que conforman la infraestructura en los Sistemas Eléctricos de Transporte Ferroviario.

7.2 Las competencias son ejercidas por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, salvo disposición expresa que indique lo contrario.

Artículo 8.- Competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

En materia ferroviaria, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN cuenta con las competencias que le otorga la Ley N° 26917 - Ley de Supervisión de la Inversión Privada en infraestructura de Transporte de uso público y promoción de los servicios de Transporte Aéreo, el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, así como sus normas complementarias y lo establecido en los contratos de concesión.

Artículo 9.- Competencias de la Policía Nacional del Perú - PNP

La Policía Nacional del Perú - PNP es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los operadores ferroviarios, brindando el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes. Asimismo, presta apoyo a las organizaciones ferroviarias, cuando le sea requerido.

Artículo 10.- 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, vela por la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores.



Asimismo, está facultado según sus propias normas, a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre competencia y competencia desleal.

TÍTULO II INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

CAPÍTULO I DERECHOS DE LOS FERROCARRILES

Artículo 11.- Derecho de vía

11.1 Es el espacio constituido por la superficie, aires y subsuelo, de una franja cuya longitud corresponde a la extensión de la vía férrea principal y cuyo ancho es de 18 metros (9 metros a cada lado del eje de la entrevía), cuya utilización requiere de la autorización de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

11.2 Las municipalidades no extenderán a favor propio o de terceros, ninguna licencia de construcción, derecho de uso, propiedad u otra forma de utilización del derecho de vía sin contar con la autorización de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

Artículo 12.- 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, vehículos o personas no autorizadas por la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

CAPÍTULO II CRUCES A LA VÍA FÉRREA PRINCIPAL

Artículo 13.- Cruces a la vía férrea principal por caminos u otras vías férreas

13.1 Bajo ninguna circunstancia se autorizarán cruces a nivel entre la vía férrea principal y un camino u otra vía férrea principal.

13.2 Los proyectos de cruces a desnivel de vías férreas con caminos o entre vías férreas, requieren de la conformidad de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea a ser cruzada.

Artículo 14.- Cruces subterráneos o aéreos a la vía férrea principal por tuberías, cables y/o estructuras

Para efectuar el cruce subterráneo y/o aéreo de la vía férrea principal, se deberá contar con la aprobación previa de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea a ser cruzada; debiendo cumplirse lo siguiente:

a) El interesado debe presentar una solicitud a la organización ferroviaria, la que podrá solicitar los planos y especificaciones que resulten necesarios.

b) Las organizaciones ferroviarias se encuentran obligadas a autorizarlos cuando éstos sean necesarios para realizar instalaciones de servicios públicos; siendo potestativo, de ellas, cuando la necesidad obedezca a fines distintos.

c) Los cruces aéreos a la vía férrea por conductores eléctricos de baja tensión tales como instalaciones eléctricas domésticas, cables telefónicos y otros similares, no son permitidos.

d) No son permitidos los cruces por debajo de vías férreas instaladas en subterráneo.

e) No son permitidos los cruces aéreos a vías férreas elevadas.

f) Las tuberías o cables que crucen en forma subterránea a una vía férrea instalada en superficie, deben estar protegidos por un tubo camisa o forro, cuya longitud no será inferior al ancho de la base del terraplén. La organización ferroviaria, en función a la sustancia o material a transportar a través de la tubería, determinará la profundidad de la instalación, la misma que en ningún caso será menor de 1 metro, medida desde la superficie del terraplén hasta la parte superior del tubo camisa o forro.

g) Las tuberías, cables y/o estructuras que crucen en forma elevada a una vía férrea instalada en superficie, deben encontrarse a una altura no menor a 9 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.

h) En vías férreas instaladas en superficie, los cruces aéreos de conductores eléctricos con corriente hasta de 750 voltios, deben efectuarse a una altura no menor de 9 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: 9.50 metros para corriente entre 750 y 15000 voltios y 10 metros para corriente entre 15000 y 50000 voltios. Para la conducción de corriente de voltaje mayor a 50000 voltios, se colocará malla protectora y se incrementará la altura en 1.25 milímetros por cada 1000 voltios adicionales.

CAPÍTULO III PROYECTO

Artículo 15.- Aprobación del expediente técnico del proyecto

15.1 Para la construcción de un Sistema Eléctrico de Transporte deberá presentarse un Proyecto Ferroviario - en adelante el Proyecto - que desarrolle los lineamientos técnicos, cálculos y planos sustentatorios para ejecutar una obra ferroviaria.

15.2 El expediente técnico del proyecto deberá elaborarse en concordancia con lo estipulado en el presente Reglamento Nacional y demás normas aplicables. Su revisión y aprobación será realizada por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

15.3 Cada uno de los documentos que conforman el expediente técnico debe encontrarse suscrito por un ingeniero colegiado. El expediente técnico debe contener lo siguiente:

- a) Memoria descriptiva.
- b) Memoria de cálculo.
- c) Descripción de obras civiles (estaciones, túneles, viaductos, etc.).
- d) Estudio de Suelos.
- e) Características de la estructura de la vía férrea.
- f) Características de los sistemas de señalización, automatización y telecomunicaciones.
- g) Características de los sistemas de distribución y alimentación eléctricas incluyendo la máxima cantidad de trenes considerados entre subestaciones eléctricas.
- h) Principales características del material rodante a ser utilizado para la prestación del servicio.
- i) Estudio de Impacto Ambiental y Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos.
- j) Especificaciones técnicas para componentes del sistema ferroviario.
- k) Metrados.
- l) Análisis de precios unitarios.
- m) Precios de insumos requeridos.
- n) Fórmulas polinómicas (de ser el caso).
- o) Presupuesto.
- p) Cronograma de ejecución de la obra.
- q) Planos generales.
- r) Planos de detalle.

Artículo 16.- Aspectos relacionados a las vías férreas que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta lo siguiente:

1. Contemplar lo dispuesto en las recomendaciones emitidas por la American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA), the Association of American Railroads (AAR) y la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), referente a la construcción de sistemas masivos de transporte ferroviario.

2. La inoperatividad de un tramo de vía no debe impedir el funcionamiento de otras.

3. Las vías férreas pueden instalarse en superficie, elevado o subterráneo.

4. La distancia mínima entre ejes de dos vías paralelas no será menor de 3.80 metros.

5. En las estaciones extremas debe existir una prolongación de la vía (cola de vía), dotado de cambiavías, para maniobra y estacionamiento de trenes.

6. Cada 6 a 8 kilómetros debe considerarse un desvío por cada una de las vías férreas principales, para estacionamiento temporal de los trenes y vehículos auxiliares de vía o para realizar maniobras de inserción o retiro de trenes del servicio, con longitud suficiente para el estacionamiento de dos trenes. Estos desvíos se encontrarán en tramos rectos con gradiente no mayor a 0.15% y contarán con cambiavías.

7. Debe establecerse la carga máxima por eje, el tipo y cantidad de rieles, durmientes, soportes para los durmientes, fijaciones y cambiavías, tanto para la vía férrea principal como para los desvíos.

8. El trazado de la vía férrea debe ser uniforme y ofrecer la menor resistencia a la tracción.

9. La trocha de la vía férrea será de 1435 milímetros.

10. En vía principal, la gradiente longitudinal máxima será de 3.5 %.

11. En vía principal, la gradiente longitudinal mínima en los túneles será de 0.3 %.

12. En vía principal, el radio mínimo en las curvas horizontales será de 200 metros y en los patios será de 75 metros.

13. La sobre elevación del riel externo en la curva horizontal no será mayor de 16 centímetros.

14. El radio mínimo de las curvas verticales será de 3000 metros.

15. La longitud de un tramo de perfil longitudinal con la misma pendiente no deberá ser menor que la longitud de un tren de máxima composición.

16. La cantidad de durmientes por kilómetro y su separación medida entre sus ejes.

17. El sistema continuo de rieles deberá considerar soldadura por el método de flash butt o su equivalente.

18. Los tramos rectos y las curvas horizontales de la vía principal, en su desarrollo en plano con radios menores de 2000 metros, así como las curvas circulares de diferentes radios entre sí, tienen que ser conectadas a través de espirales de transición. En las vías de los patios, los tramos rectos y las curvas circulares, así como dos o más curvas circulares entre sí, pueden ser conectadas sin espiral de transición.

19. En las curvas horizontales debe preverse la sobre elevación del riel externo, excepto en las vías férreas de estaciones, de maniobras y de estacionamiento ubicadas en los patios, fosas de inspección y cambiavías.

20. El desarrollo de la sobre elevación del riel externo tiene que estar previsto en toda la longitud del espiral de transición. En el caso excepcional que no se pueda desarrollar la espiral de transición, la sobre elevación se desarrollará en la curva circular y en el tramo recto que se conecta con la curva. La gradiente de sobre elevación en ambos rieles no debe ser mayor de 3 milímetros/metro.

21. Los cambiavías en la vía principal se instalarán en tramos rectos. La distancia entre los cambiavías y el comienzo o término de curvas verticales u horizontales no debe ser menor de 5 metros. La distancia entre la aguja de cambiavías y el andén de la estación no debe ser menor de 25 metros.

22. En las curvas horizontales tiene que estar previsto el ensanchamiento de la trocha correspondiente al radio de la curva. En doble vía el ensanchamiento tiene que ser igual para ambas vías dependiendo de la distancia entre los ejes.

23. Todo el alineamiento debe considerar el drenaje apropiado de la vía férrea en casos de precipitaciones pluviales en toda su extensión.

24. El tratamiento de la plataforma en vías de superficie deberá considerar la inclusión de las capa de sub balasto correspondiente y el tratamiento del suelo en caso de que la capacidad de soporte para las cargas de diseño no sea uniforme.

25. El Análisis de interferencia electromagnética entre los diversos componentes de la infraestructura ferroviaria.

26. El Estudio de ruido y vibración, su impacto y medidas de mitigación especialmente en viaductos o vía con plataforma de concreto rígida.

27. El Plan de contingencia para la restauración del servicio en caso de emergencias..

28. Tipo y ubicación de cambios y cruces con sus respectivas especificaciones técnicas.

Artículo 17.- Aspectos relacionados a los túneles y estaciones subterráneas que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta lo siguiente:

1. Los túneles y estaciones subterráneas deberán contar con sistemas de ventilación que garanticen una renovación continua del aire para asegurar la comodidad de los usuarios y del personal involucrado en las operaciones.

2. Los túneles y estaciones subterráneas deberán contar con iluminación artificial.

3. Los túneles y estaciones subterráneas deberán contar con sistemas de drenaje para evitar la acumulación de agua en el interior de los mismos.

4. En toda la longitud de los túneles deberán considerarse espacios adicionales para el mantenimiento y/o inspección de las instalaciones, además de una plataforma o vereda del ancho suficiente para que transite una persona, la cual servirá para casos de evacuación por situaciones de emergencia o para el uso del personal de mantenimiento.

5. El acceso y salida de las estaciones subterráneas así como el transporte interno (escaleras eléctricas y ascensores) deberán diseñarse considerando los periodos de máxima demanda y emergencias.

6. En caso que la alimentación de energía eléctrica para los trenes dentro de los túneles no pudiera ser entregada a través de la catenaria, deberá considerarse la alimentación a través del sistema de tercer riel.

Artículo 18.- Aspectos relacionados a las estaciones que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta lo siguiente:

1. La distancia entre estaciones no podrá ser menor de 700 metros ni mayor de 2000 metros.

2. Todas las estaciones deberán contar con facilidades para discapacitados, tales como rampas, ascensores, salva escaleras, servicios higiénicos, entre otras.

3. En las estaciones con demanda de pasajeros superiores a 8,500 personas/hora o para una diferencia de niveles de 4 a 6 metros, se debe considerar escalera mecánica para la subida. Si la altura es mayor de 6 metros, se deben considerar escaleras mecánicas para la subida y bajada de los pasajeros al lado de las escaleras fijas, con un ancho mínimo de 1 metro.

4. En los extremos de los andenes se deberá colocar separadores que limiten el desplazamiento de los pasajeros a zonas de acceso restringido. Además se deberá construir escaleras para el ingreso del personal técnico a la vía férrea.

5. El andén debe tener una capacidad mínima de 1.5 personas/m², un ancho mínimo de 4 metros si se trata de un andén lateral y de 6 metros si se trata de un andén central, longitud igual o mayor a la de los trenes de pasajeros a los que sirve y con la altura conveniente para que los viajeros aborden los coches o desembarquen de ellos.

6. Las estaciones deben ubicarse en lugares en que la gradiente de la vía no exceda de 0.50% y en radios de curvatura de 800 metros como mínimo.

7. Las estaciones deben contar con una zona de servicios técnicos, conformada al menos por:

- a) Área de baterías (ambiente aislado con ventilación forzada y antiexplosión).
- b) Área de transformadores.
- c) Área del grupo generador de emergencia y cisterna de combustible.
- d) Área de tableros.
- e) Cuarto de cables.
- f) Área de telecomunicaciones.
- g) Área de señalización y automatización.
- h) Área del grupo de continuidad estático (UPS).
- i) Taller para herramientas, equipos de mantenimiento de la vía y catenaria.
- j) Depósito.
- k) Servicios higiénicos.
- l) Cisterna y cuarto de bombas de agua.
- m) Tópico para primeros auxilios.
- n) Área para vigilancia.



8. Las estaciones deben contar con una zona de operación, conformada al menos por:

- a) Oficina del jefe de estación.
- b) Área para boleterías y/o expendedoras de boletos.
- c) Área de servicios para el personal.
- d) Servicios higiénicos.
- e) Área de recepción (ingreso).
- f) Área de torniquetes de ingreso.
- g) Área de torniquetes o pórticos de salida.
- h) Puentes, rampas y/o escaleras hacia andenes.
- i) Andenes de embarque y desembarque.

9. Las estaciones deben contar con un sistema eléctrico con dispositivos de seguridad, que permita, al menos, la detención de la circulación de trenes en la estación afectada y el corte total de la energía eléctrica de la estación de pasajeros, para las siguientes situaciones de riesgo:

- a) Incendio en el tren.
- b) Evacuación de los pasajeros de un tren.
- c) Caída de personas a la vía desde el andén.
- d) Obstáculos en la vía que impidan la circulación.
- e) Falla grave de un equipo eléctrico ubicado en la cabina eléctrica.
- f) Incendio en la estación.
- g) Inundación en la estación.

Artículo 19.- Aspectos relacionados a las facilidades para los usuarios con que deben contar las estaciones y que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta las facilidades para los usuarios con que deben contar las estaciones. Como mínimo, estas facilidades son las siguientes:

1. Instalaciones para la prestación de servicios de información al público (personal, visual y sonoro); atención de reclamos; venta de boletos; y primeros auxilios.
2. Andén.
3. Servicios higiénicos independientes para damas, caballeros y personas con discapacidad, de las características y en la cantidad que establece la legislación vigente.
4. Instalaciones eléctricas (normales y de emergencia), agua y desagüe.
5. Rampas y/o escaleras, con dimensiones establecidas por la legislación vigente.
6. Conjuntos de cuatro asientos, instalados en los andenes y espaciados como máximo cada 15 metros.
7. Buzón de reclamos.
8. Teléfonos públicos.
9. Señales de fácil visualización, comprensibles y de tamaño adecuado, indicando sentido de acceso a los andenes, salidas, nombre de la estación, entre otras.
10. Sobre el piso de los andenes y a lo largo de ellos deberá existir una franja de seguridad antideslizante de 60 centímetros de ancho, medida desde el borde del andén, delimitada por otra franja de 10 centímetros de ancho como mínimo, de color amarillo, y de textura adecuada para su fácil detección por parte de los usuarios e incluso de personas discapacitadas.
11. En la zona del andén se podrán colocar avisos, siempre y cuando no impidan el libre tránsito de los usuarios.

Artículo 20.- Aspectos eléctricos que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta lo siguiente:

1. Las instalaciones eléctricas y su equipamiento deberán estar diseñados, fabricados y construidos para las características sísmicas y ambientales del país.
2. El sistema de supervisión, mando, control y protección del sistema eléctrico tendrá una concepción integrada. Deberá existir independencia total y autonomía funcional entre el puesto central de operaciones y los puestos en el nivel de las subestaciones, de forma tal, que en caso uno de éstos se encontrara no operativo, no interfiera o impida el desempeño de los demás.

3. La protección del sistema eléctrico, además de garantizar la seguridad de los equipos, de los usuarios y de los operadores, deberá asegurar una perfecta selectividad en caso de falla, limitando el mismo al circuito, equipo o barras de distribución defectuosas.

4. El alumbrado de los ambientes y pasadizos deberá considerar el 50% de luminarias conectadas al circuito normal, 40% de luminarias conectadas al circuito de emergencia y el 10% de luminarias conectadas al circuito continuo.

5. Los ambientes para baterías serán implementados con equipos a prueba de explosión para alumbrado, tomacorrientes y ventilación.

6. Los ambientes deben considerar la ventilación continua tipo forzada y controlada automáticamente.

7. Las subestaciones deberán disponer de un pulsador de emergencia en cada acceso, cuyo objetivo será retirar de servicio la subestación. Las subestaciones estarán equipadas con los implementos de seguridad tales como: pértiga de salvamento, banquito de maniobras, alfombra aislante, guantes para maniobras, entre otros.

8. Los ambientes de las estaciones y subestaciones, contarán con equipos de alarma contra incendio tales como: sirenas, palancas de alarma, detectores de humo, flama y temperatura, entre otros.

9. El suministro de energía eléctrica deberá garantizar la operación continua del sistema ferroviario en condiciones de máxima carga con las variaciones de demanda de energía generadas al arranque y aceleración de los trenes.

10. La estructura del sistema eléctrico deberá ser un anillo abierto considerando los suministros de alta tensión necesarios, según diseño, para garantizar la continuidad de los circuitos independientes de energía de tracción y energía de las estaciones.

11. Cada subestación rectificadora deberá ser equipada con un tablero de distribución de "media tensión" en grado de recibir energía de la red de distribución y derivarla a los diferentes servicios interiores, con conexión de entrada a la subestación precedente y de salida hacia la subestación siguiente.

12. Los equipos que conforman una subestación rectificadora deberán ser intercambiables entre sí, así como entre las demás subestaciones, y tendrán, siempre que sea posible, la misma potencia nominal y estarán conectados a tierra física.

13. Todas las subestaciones deberán ser diseñadas para ser desconectadas del sistema de electrificación sin interrupción del servicio.

14. La selectividad de las protecciones, para evitar salidas de servicio innecesarias, se obtendrá mediante relé de protección a hilo piloto.

15. Cada subestación estará conformada por dos montantes de rectificación, uno de los cuales será reserva de la otra.

16. Cada unidad de rectificación estará en grado de erogar el 150% de la respectiva potencia por un tiempo de 2 horas, y el 200% por un tiempo de 1 minuto, de acuerdo con las normas internacionales aplicables.

17. El suministro de energía eléctrica para las estaciones se hará a través de una línea exclusiva en "media tensión". Dicha línea contará una conexión de entrada a la estación precedente y una conexión de salida hacia la estación siguiente.

18. Las estaciones contarán con una subestación dimensionada de acuerdo a las cargas previstas.

19. Las estaciones contarán al menos con las siguientes instalaciones:

- a) Alumbrado normal, de emergencia y continuo.
- b) Fuerza – Tomacorrientes.
- c) Sistemas de renovación del aire en las estaciones en subterráneo.
- d) Detección de incendios.
- e) Bombas de instalaciones sanitarias y contra incendios.

20. En lo que respecta a la puesta a tierra, debe tomarse en cuenta lo siguiente:

- a) La armadura de las estructuras de concreto formarán circuitos continuos mediante soldadura, los cuales serán conectados a una malla de puesta a tierra profunda.

b) La puesta a tierra será instalada de acuerdo a las prescripciones del Código Nacional de Electricidad - Suministro.

c) La puesta a tierra en cada una de las subestaciones en general se constituirá en una red única, a la que deben ser conectadas todas las partes metálicas que por falla u otra causa accidental puedan estar expuestas a tensiones y corrientes peligrosas.

d) El dimensionamiento de la puesta a tierra debe garantizar en casos de falla tensiones de paso y contacto no superiores a las recomendadas por las normas internacionales aplicables.

e) La puesta a tierra para las estructuras metálicas de la catenaria, estará conectada directamente a la tierra de túnel o de estación.

f) Todas las partes metálicas (pasamanos, mallas de protección, barandas, etc.), en las estaciones o en otros locales que, por defecto del aislamiento eléctrico o por otras causas accidentales pudieran quedar con tensión, deberán estar conectadas a la red de tierra de protección.

g) En las subestaciones y estaciones se instalarán dispositivos cortocircuitadores riel - tierra, para garantizar la seguridad de los pasajeros.

21. En lo que respecta a la catenaria, debe tomarse en cuenta lo siguiente:

a) Las características geométricas, eléctricas y mecánicas, así como los valores de tolerancias máximas y mínimas del voltaje nominal para el diseño de la catenaria deberán ser concordantes con los requisitos establecidos en las normas internacionales aplicables.

b) La densidad de corriente no debe exceder de 4 A/mm² en régimen constante y de 6 A/mm² durante un período de 3 minutos.

c) La catenaria deberá instalarse en forma poligonal, desplazándose hacia cada lado de la línea imaginaria que va paralela al eje de la vía férrea, para evitar el desgaste de la superficie de contacto del pantógrafo en el mismo punto donde se produce el contacto.

d) La flexibilidad o rigidez vertical de la catenaria deberá ser lo más homogénea posible a lo largo de cada vano, para evitar que se produzcan vibraciones de la línea aérea.

e) La variación de altura del hilo de contacto sobre la vía, para velocidades de hasta 100 km/h, se realizará con gradientes máximas de 5/1000 en los extremos y 10/1000 en el centro.

f) En la catenaria, la distancia de aislamiento entre el hilo de contacto y el gálibo de material rodante será de 200 milímetros como mínimo.

g) La catenaria deberá subdividirse en sectores eléctricos. Los sectores eléctricos poseerán un aislamiento intermedio convenientemente localizado y dotado de llaves seccionadoras sin carga, a fin de permitir la detección de averías y también la interrupción de las secciones eléctricas en casos de emergencia.

h) La catenaria a ser utilizada en túnel estará compuesta por uno o más hilos de contacto tensionados o barra rígida, y la sección conductora total deberá ser igual a la sección en vía a cielo abierto. El hilo de contacto será fijado al techo del túnel por apoyos elásticos. Este tipo de construcción deberá permitir el mantenimiento de la catenaria dentro del reducido espacio vertical reservado.

Artículo 21.- Aspectos relacionados a patios que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta lo siguiente:

1. La vía férrea en operación comercial deberá contar con un patio taller. En caso que la longitud de la vía férrea sea superior a los 25 kilómetros, deberá además, contar con un patio de maniobras.

2. El perímetro del patio deberá encontrarse cercado.

3. En los patios deben construirse veredas y caminos para el tránsito peatonal y vehicular, con las correspondientes señales de seguridad y tránsito correspondientes. En los cruces con la vía férrea deben implementarse pasos a nivel

4. El patio taller debe contar como mínimo con las siguientes instalaciones:

a) Fosas de inspección y reparaciones menores para vehículos ferroviarios.

b) Zona de lavado.

c) Talleres de mantenimiento y reparaciones mayores, totalmente equipados, para vehículos ferroviarios.

d) Vías de estacionamiento.

e) Cambiavías y vías de maniobras.

f) Vías de prueba de funcionamiento para vehículos ferroviarios.

g) Edificios auxiliares: almacenes, talleres, edificios administrativos, edificios para vestuarios, servicios higiénicos, tópico.

h) Estacionamiento para vehículos pesados y livianos.

5. El patio de maniobras debe contar como mínimo con las siguientes instalaciones:

a) Fosas de inspección y reparaciones menores para vehículos ferroviarios.

b) Vías de estacionamiento.

c) Cambiavías y vías de maniobras.

d) Edificios auxiliares: almacenes, talleres, edificios administrativos, edificios para vestuarios, servicios higiénicos, tópico.

e) Estacionamiento para vehículos pesados y livianos.

6. Los edificios y talleres deberán contar con el siguiente equipamiento:

a) Sistema de agua contra incendios.

b) Sistema de alarma contra incendios.

c) Sistema de agua potable.

d) Sistema de desagüe.

e) Sistema de ventilación.

f) Sistema telefónico.

g) Difusión sonora.

h) Sistema de alumbrado.

i) Instalaciones de aire comprimido

Artículo 22.- Otros aspectos que deben ser tomados en consideración en la elaboración del proyecto

En la elaboración del proyecto, los proyectistas deben tomar en cuenta lo siguiente:

1. Contemplar lo dispuesto por las normas aplicables y los proyectos relacionados con la planificación de la ciudad.

2. Las obras de arte (alcantarillas, puentes, túneles, entre otros) deben estar orientadas adecuadamente y preparadas para soportar las cargas e impactos actuantes de los vehículos ferroviarios.

3. En caso de construir vías férreas en superficie, deberá considerarse el criterio de segregación que involucra la colocación de cercos perimétricos a lo largo de la vía, con la finalidad de evitar el paso peatonal.

CAPÍTULO IV CONSTRUCCIÓN, PUESTA EN SERVICIO Y RETIRO DEFINITIVO

Artículo 23.- Solicitud para construir infraestructura ferroviaria

El interesado en construir infraestructura ferroviaria, presentará a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, una solicitud consignando los nombres y apellidos, dirección, teléfono, correo electrónico y cargo del representante legal que la suscribe, así como el nombre, dirección y número del Registro Único de Contribuyentes de la empresa a quien representa. Adicionalmente presentará un expediente conteniendo lo siguiente:

a) Copia del Documento Nacional de Identidad y de los poderes del representante legal.

b) Estudio de impacto ambiental aprobado por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

c) Certificado de inexistencia de restos arqueológicos (SIRA) emitido por el Instituto Nacional de Cultura - INC.

d) Título que acredite la propiedad o legítima posesión de los terrenos a utilizar.



e) Pago por los derechos de trámite establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

f) Expediente técnico que cumpla con todo lo establecido en el Capítulo III del presente Reglamento.

Artículo 24.- Autorización para construir infraestructura ferroviaria

24.1 De no encontrarse conforme la información presentada, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará un plazo de quince (15) días hábiles para la subsanación.

24.2 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud, emitirá el resolutivo correspondiente aprobando o desaprobando el proyecto y autorizando o desautorizando su construcción. En caso se haya otorgado un plazo de subsanación al solicitante, el plazo se retomará a partir del día siguiente de producida la subsanación. Vencido el plazo sin que la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones haya emitido y comunicado la resolución correspondiente, el solicitante tendrá por aprobado el proyecto y autorizado su construcción.

Artículo 25.- Puesta en servicio de infraestructura ferroviaria

La puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria quedará autorizada con la conformidad de obra, concedida por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante la Resolución correspondiente.

Artículo 26.- Retiro definitivo de infraestructura ferroviaria

Todo retiro definitivo de infraestructura ferroviaria debe ser puesto en conocimiento de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con anticipación no menor de sesenta (60) días calendario.

CAPÍTULO V SEÑALIZACION

Artículo 27.- Señales para la circulación del material rodante

27.1. La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea, deberá instalar un sistema de señalización que regirá y protegerá la circulación de los trenes en todo su recorrido y deberá contar como mínimo con:

- a) Lógicas de enclavamientos para el control del movimiento de los trenes.
- b) Puestos locales de operación.
- c) Sistema de seguridad electrónica en la vía y en los trenes para el control de trenes a lo largo del recorrido.
- d) Cambiavías.
- e) Señales a lo largo de las vías principales

27.2. El sistema de señalización deberá asegurar que la distancia entre dos trenes sea mayor que la distancia de frenado de los mismos. El tren que va adelante deberá estar protegido por una señal con indicación de detención absoluta además del solapamiento correspondiente para el segundo tren.

27.3. La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea, establecerá en su reglamento operativo las señales pertinentes a sus necesidades operativas, en concordancia con las normas aplicables.

27.4. Las señales podrán ser a instalación fija, instalación temporal, manuales o a bordo de los trenes.

27.5. Las señales a instalación fija presentarán distintos aspectos, de día y de noche, por medio de lámparas a color. Estas señales se asociarán a los dispositivos del sistema de control de tráfico.

27.6. Las señales a instalación fija se identificarán bajo la codificación adoptada en el reglamento operativo de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

27.7. Cada tren deberá contar con un panel de señales

a bordo en las cabinas de conducción, el cual podrá dar al conductor indicaciones del estado de la vía férrea, velocidades máximas permitidas y distancias al límite de autorización de movimiento emitidas, entre otras.

27.8. Las señales acústicas serán codificadas empleando el pito o bocina de los vehículos ferroviarios, silbato del personal o cualquier otra señal acústica que la organización ferroviaria adopte en su reglamento operativo.

27.9. Excepto en casos de emergencia, las señales acústicas, no deberán emplearse entre las 23.00 y 06.00 horas.

Artículo 28.- Señalización en la vía férrea

28.1 En la vía férrea se podrán utilizar señales a instalación fija y eventualmente se utilizarán señales móviles, las que deberán ser visibles desde una distancia no menor a 150 (ciento cincuenta) metros. Mediante ellas se darán las indicaciones o informaciones al personal involucrado en la circulación de los trenes y/o maniobras, para garantizar la seguridad y regularidad de la explotación del sistema.

28.2 Todo cambiavía manual o automático colocado en la vía principal o en patios estará dotado de señalización y dispositivos que garanticen una operación segura

Artículo 29.- Señales de kilometraje y curvas en la vía férrea principal

29.1 Las vías principales llevarán señales para identificar el kilometraje referido a un punto de origen denominado kilómetro cero.

29.2 Todas las curvas de las vías principales serán numeradas correlativamente a partir de cada estación.

Artículo 30.- Señales indicativas de reducción de velocidad

30.1 En el tramo de vía férrea donde el paso de los trenes se realice con velocidad reducida, se colocarán señales de aviso para proteger dicho tramo, respetando las distancias mínimas establecidas en el reglamento operativo de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

30.2 Al finalizar el tramo de vía férrea con reducción de velocidad, se colocarán señales indicativas de final de restricción, ubicadas a una distancia no menor a la longitud de un tren de máxima composición, medida desde el término del tramo protegido.

CAPÍTULO VI CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

Artículo 31.- Conservación y mantenimiento

31.1. La organización ferroviaria contará con personal profesional y técnico competente, herramientas y equipos adecuados, máquinas y repuestos que garanticen la conservación y el mantenimiento respetivo, con la finalidad de brindar un servicio de transporte seguro y eficiente, para lo cual deberá contar con documentos referidos a reglas generales de conservación y mantenimiento, de funciones y responsabilidades del personal encargado y establecer la periodicidad mínima de las actividades de conservación y mantenimiento.

31.2. La organización ferroviaria planificará y realizará los trabajos de mantenimiento preventivo previstos en su programación anual de mantenimiento. Los trabajos de mantenimiento correctivo programado los realizará fuera del horario de circulación, en las horas previstas para el mantenimiento.

31.3. La organización ferroviaria deberá efectuar el mantenimiento y operación de los vehículos ferroviarios de acuerdo a las recomendaciones y especificaciones técnicas del fabricante y llevar un registro por cada vehículo, que incluya fechas de puesta en servicio, kilometrajes recorridos, los servicios de mantenimiento, mantenimientos preventivos y correctivos así como de las modificaciones efectuadas.

31.4. La organización ferroviaria deberá aplicar normas y estándares internacionales de mantenimiento

de la vía férrea y llevar un historial actualizado de todos los trabajos realizados.

31.5. Para garantizar un servicio seguro, continuo y eficiente, se adoptarán las medidas correctivas de manera inmediata cuando se presenten situaciones que degraden la operatividad del sistema. Dichas medidas serán las siguientes:

- a) En caso de riesgo, disponer la interrupción total o parcial de la operación del servicio.
- b) Restablecer el servicio a la brevedad posible.
- c) Operar con restricciones, sin poner en riesgo la seguridad de la operación ferroviaria.

CAPÍTULO VII SEGURIDAD

Artículo 32.- De la seguridad

32.1. Para implantar medios de seguridad eficaces y modernos y evitar diversificación de sistemas y materiales, se deberá uniformizar criterios para su utilización en las diferentes líneas de la red.

32.2. La organización ferroviaria deberá adoptar medidas de naturaleza técnica, administrativa, educativa y policial, destinadas a:

- a) La preservación de patrimonio vinculado al servicio de transporte público.
- b) La regularidad y normalidad de tráfico.
- c) La prevención de accidentes.
- d) El bienestar y comodidad de los usuarios.
- e) La preservación de la higiene.
- f) El mantenimiento de la disciplina y orden en sus dependencias.

32.3. La organización ferroviaria deberá aplicar las normas de seguridad vigentes y contar con personal especializado en esta labor debiendo proporcionar al trabajador los conocimientos necesarios para manejar las maquinarias, herramientas y equipos con la suficiente garantía de seguridad.

32.4. La organización ferroviaria contará con una dependencia de seguridad e higiene industrial para la prevención de accidentes y enfermedades profesionales.

32.5. En las estaciones y patios deberán existir tópicos implementados para proporcionar primeros auxilios en caso de accidentes.

32.6. La organización ferroviaria dotará a los trabajadores los implementos personales de seguridad necesarios y los trabajadores se presentarán a sus labores con el equipo correspondiente.

32.7. La organización ferroviaria deberá contar con un servicio de seguridad y vigilancia las 24 (veinticuatro) horas del día, para vigilar y proteger todas las áreas de servicio y dependencias operacionales de la organización, especialmente estaciones, subestaciones, vías férreas, patios, talleres, material rodante y centro de control operacional, interviniendo en:

- a) La seguridad del público.
- b) Disciplina de los usuarios.
- c) Prevención y represión de actos vandálicos en las dependencias de la organización ferroviaria, preservando su patrimonio.
- d) Mantenimiento o restablecimiento de la normalidad de tráfico, ante cualquier acción de emergencia.
- e) Aislamiento del área afectada por un accidente para fines de las pericias policiales.
- f) Revisión de las áreas operacionales, localizando y verificando objetos sospechosos que podrían afectar el funcionamiento del sistema ferroviario.
- g) Prestación de los primeros auxilios a los heridos, transportándolos a una posta médica u hospital y cuidando sus pertenencias.
- h) Prohibición de comercio ambulatorio.

32.8. La organización ferroviaria, de considerarlo necesario, implementará ambientes adecuados en las estaciones y demás dependencias para la instalación de puestos de la policía, con la finalidad de auxiliar en las acciones de vigilancia.

32.9. El personal de seguridad deberá usar uniforme, de modo que posibilite su identificación y portará los

implementos de seguridad adecuados para esta labor. Las especificaciones del equipamiento estarán indicadas en el reglamento de seguridad industrial de la organización ferroviaria, el mismo que deberá ser puesto en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La utilización de los equipos mencionados tendrá la finalidad de garantizar la seguridad del usuario, de los empleados y la preservación del patrimonio.

TÍTULO III TELECOMUNICACIONES, AUTOMATIZACIÓN, SISTEMAS DE CONTROL DE PASAJEROS Y PRUEBAS

CAPÍTULO I TELECOMUNICACIONES

Artículo 33.- Telecomunicaciones

33.1. La instalación y operación del sistema de telecomunicaciones debe contar con la autorización de la Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

33.2. La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea deberá contar con sistemas de telecomunicaciones inalámbricas que permitan cubrir convenientemente toda la extensión de la vía férrea con:

- a) Un sistema de telefonía automática, conectada a la red pública.
- b) Un sistema de radio tierra – tren, que sea destinado exclusivamente a la operación y despacho de los trenes, con una interfase para conectar a un sistema de grabación permanente.
- c) Un sistema privado de telefonía de emergencia, independiente del sistema de telefonía automática y con un sistema de alimentación exclusivo.
- d) Un sistema de radio comunicación convencional, o cualquier otro sistema de comunicación que se requiera por exigencias del servicio operacional.
- e) Un sistema de difusión sonora, para la información de difusiones y/o mensajes al público y al personal de servicio dentro de sus instalaciones.
- f) Un sistema de circuito cerrado de televisión, para el monitoreo centralizado de los andenes y áreas de servicio en cada una de las estaciones.
- g) Un sistema de relojería satelital, para la sincronización de las operaciones en toda la línea.
- h) Un sistema de transmisión de información, que interconecte todos los sistemas a utilizar, considerando los patrones establecidos por el Comité Consultivo Internacional de Telegrafía y Telecomunicaciones - CCITT, debiendo estar equipado para la transmisión de información de video, voz y datos.

33.3. La organización ferroviaria podrá asumir sistemas de comunicaciones de mayor avance tecnológico que cubra sus necesidades operativas e interconectarlos en red integrando los servicios de voz, video y datos.

CAPÍTULO II AUTOMATIZACIÓN

Artículo 34.- Control de trenes

La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea, deberá instalar un sistema de control de trenes con diseño capaz de ajustar el distanciamiento entre trenes, de acuerdo a las exigencias de la operación, tomando en cuenta los siguientes criterios:

1. De Seguridad: Verificaciones relacionadas con las características de la vía férrea, de los vehículos ferroviarios, el tiempo de reacción del vehículo ferroviario en el frenado (tanto en el frenado de emergencia y de servicio), así como también otros factores que hacen posible definir las máximas distancias de paradas, comenzando desde todas las velocidades permitidas y todos los puntos de la vía férrea.

2. De Optimización: Verificaciones relacionadas con las características de la vía férrea y de los vehículos ferroviarios, que hacen posible definir, de acuerdo con la



seguridad, el dimensionamiento del bloque compatible con las distancias requeridas.

Artículo 35.- Control centralizado de tráfico

35.1. La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea deberá contar con un sistema de mando central de automatización y control que permita controlar en forma centralizada:

- a) Las funciones de mando del tráfico de trenes de la vía férrea.
- b) Las funciones de control de los equipos de estaciones.
- c) La gestión de los mandos y controles de los equipos de alimentación de energía eléctrica para tracción.

35.2. La parte del sistema referente al control de mando del tráfico tiene la función principal de realizar el despacho, seguimiento y la identificación de los trenes en operación en la vía férrea, dar los medios para el mando y control de los itinerarios, rutas y equipos de señalización.

35.3. El movimiento de trenes se gobernará desde un centro de control de tráfico, mediante señales controladas desde un punto determinado de la vía férrea, a través de medios electromecánicos, electrónicos o computarizados.

35.4. La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea podrá optar por un sistema de control de tráfico distinto, con mejor operación funcional y con mejor relación costo beneficio, siempre que sea aprobado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

35.5. El centro de control de tráfico contará con las instalaciones, equipos y sistemas operativos necesarios para regular en forma segura y eficiente el despacho de trenes, su recorrido y la ocupación de tramos de vía férrea, así como con sistemas informativos que permitan dar seguimiento a los trenes y conocer su ubicación.

35.6. Los centros de control de tráfico deberán diseñarse y organizarse de tal modo que permitan el intercambio de información de manera expedita entre organizaciones ferroviarias, así como el análisis de la utilización de su equipo e instalaciones ferroviarias para la eficiente explotación de éstos.

35.7. La organización ferroviaria adoptará sistemas de mando centralizado de tráfico, confiadas a operadores en un puesto central de operación o en puestos locales de operación distribuidos a lo largo de la vía férrea.

CAPÍTULO III SISTEMA DE CONTROL DE PASAJEROS

Artículo 36.- Sistema de control de pasajeros

36.1. La organización ferroviaria deberá contar con un sistema de control de pasajeros para todas las estaciones que se encuentran a lo largo de la vía férrea. Este sistema tiene como objetivo el llevar a cabo el control de ingreso y salida de los usuarios, controlando que éstos realicen el pago de la tarifa por los servicios de transporte que se le brindan.

36.2. El sistema de control de pasajeros contará con:

- a) Torniquetes de entrada y salida.
- b) Computadoras de estación para el sistema de control de pasajeros.
- c) Computadora central.
- d) Expendedores: automáticos mixtos o codificadores de tarjetas sin contacto.

36.3. Todos los torniquetes de entrada y salida estarán controlados y supervisados por una computadora que almacena y gestiona los datos asociados al sistema de boletaje de la estación y que haga posible la comunicación y gestión de datos con la computadora central ubicada en el puesto central de operación.

36.4. La organización ferroviaria podrá instalar sistemas que incorporen una serie de nuevas Interfaces con los usuarios, como son: lectores de códigos de barras, de boletos magnéticos, sistema de pago electrónico mediante tarjetas bancarias tanto de crédito como de débito, etc.

36.5. Los equipos podrán incorporar las características necesarias para realizar interfaces con los usuarios mediante tecnología multimedia, incluyendo imágenes explicativas de su utilización e incorporando mensajes de voz y texto que servirán como guía para los discapacitados.

CAPÍTULO IV PRUEBAS

Artículo 37.- Pruebas

37.1 La organización ferroviaria deberá someter a pruebas a los principales elementos, equipos y sistemas antes de poner en operación el Sistema Eléctrico de Transporte.

37.2 Estas pruebas comprenderán entre otras lo siguiente:

- a) Verificación de las características de operación.
- b) Verificación del buen funcionamiento de los elementos y del sistema en general.
- c) Verificación de los rendimientos operativos.
- d) Repetición de algunas pruebas que se considere conveniente realizar.

Artículo 38.- Tipos de pruebas

Las pruebas comprenderán: pruebas de funcionamiento, operativas y de marcha en vacío.

1. Pruebas de Funcionamiento:

- a) Pruebas de verificación del gálbo.
- b) Pruebas sin carga y con carga de todos y cada uno de los equipos y sistemas instalados.
- c) Pruebas de todos los equipos y sistemas juntos, excepto la circulación de los trenes.
- d) Pruebas de todos los equipos juntos, incluyendo la circulación de los trenes.

2. Pruebas Operativas: Se realizarán para verificar y ajustar el sistema completo a los parámetros operativos establecidos. Incluyen los siguientes aspectos:

- a) Intervalo mínimo posible.
- b) Velocidad máxima.
- c) Marcha en condiciones normales de servicio.
- d) Mando y control de los equipos.

3. Pruebas de Marcha en Vacío: Involucra la operación, sin pasajeros en la vía férrea para:

- a) Probar los equipos en condiciones muy cercanas a las reales para efectuar los últimos ajustes y poner en evidencia las fallas que se producen normalmente en todo sistema nuevo.
- b) Completar el entrenamiento del personal en el manejo de los equipos.

TÍTULO IV TRENES Y VEHÍCULOS FERROVIARIOS

Artículo 39.- Reglas para el movimiento de trenes

39.1. La velocidad máxima impuesta a los trenes, en recta y a nivel será la permitida de acuerdo al diseño y capacidad de la vía férrea e infraestructura, así como a la velocidad máxima constructiva del propio tren. En curvas horizontales, la velocidad máxima prescrita será determinada tomando en cuenta la sobre elevación prevista. Los coches circulando a esa velocidad podrán ser sometidos a una fuerza centrífuga de aceleración máxima de 0,1 g ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$).

39.2. Los trenes deben contar con un registrador electrónico de eventos, que permita la detección, medición, registro y transmisión de los parámetros de funcionamiento de los equipos que lleva.

39.3. Los trenes deberán contar como mínimo con sistemas de frenado eléctrico y neumático. En caso el frenado eléctrico no sea capaz de actuar ante la aplicación de algún nivel de frenado, éste será sustituido o complementado por el frenado neumático, sin que se presente un cambio en la desaceleración al momento de la sustitución.

39.4. El sistema de frenado eléctrico deberá actuar a partir de determinado valor de velocidad hasta la velocidad máxima y mantendrá su aplicación hasta alcanzar una velocidad mínima definida, a partir del cual actuará el frenado neumático sustituyendo al eléctrico hasta producir la detención del tren. Esta sustitución se realizará de tal manera que la desaceleración no sufra cambios durante la transición.

39.5. Para garantizar mejores condiciones de tracción y frenado, en condiciones de baja adherencia, se integrará en los equipos de tracción y frenado un sistema antipatinaje y antideslizamiento controlado electrónicamente.

39.6. Los trenes contarán con freno de emergencia, el cual deberá ser activado colocando el manipulador de frenado en la posición de "emergencia", por acción de alguno de los dispositivos de seguridad del tren, por desacoplamiento accidental de coches y/o por una llave independiente en la cabina.

39.7. Los trenes contarán con freno de estacionamiento en cada coche, operado desde la cabina de conducción, el cual tiene por objeto impedir de manera absoluta el desplazamiento del tren bajo el efecto de la fuerza de gravedad cuando esté detenido, hasta en una rampa con gradiente de 5%.

39.8. El nivel de ruido continuo en el exterior de los vehículos ferroviarios, durante el tiempo de paso de un tren, no excederá los 80 dB. La medición se realizará según ISO 3095 o su equivalente.

39.9. En la parte exterior delantera de las cabinas de conducción se colocarán bajo el parabrisas 4 faros: 2 de color blanco y 2 de color rojo, los cuales indicarán el sentido de circulación del tren o su condición de estacionado.

39.10. Todo tren en circulación sea de día o de noche, deberá llevar encendidos los faros con luz blanca o amarilla en el frente y luz roja en la cola.

39.11. Al pasar por túneles, todos los trenes llevarán los faros encendidos y los salones de pasajeros iluminados.

39.12. La circulación de trenes se realizará de acuerdo a lo establecido en el reglamento operativo de la organización ferroviaria.

39.13. El servicio de transporte y el tránsito de personas serán realizados y supervisados por la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

39.14. Todo el personal que interviene en las operaciones ferroviarias debe encontrarse acreditado por la organización ferroviaria correspondiente.

39.15. La organización ferroviaria está facultada para ordenar a cualquier persona que perturbe el orden, a abandonar el tren en la siguiente estación, o del recinto de sus instalaciones. Si las circunstancias lo hicieren necesario, la organización ferroviaria podrá requerir el auxilio de la autoridad policial, con el objeto de hacer cumplir las disposiciones contenidas en las normas aplicables.

39.16. Todos los trenes partirán de las estaciones a la hora fijada en el Horario de Servicio, a iniciativa del conductor, respetando las órdenes de las señales trazadas a su tren de conformidad a lo que se estipule en el reglamento operativo.

39.17. En todo momento deberá mantenerse las vías férreas libres de basura o cualquier elemento extraño que dificulte las operaciones normales de trenes.

39.18. Los trenes en su marcha no excederán la velocidad máxima señalada para cada tramo de vía férrea ni las prescritas por la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea.

39.19. Los trenes en su marcha sólo deberán detenerse en las estaciones, dentro de los puntos prescritos, de manera que todas las puertas de los coches estén comprendidas en el andén.

39.20. Antes de la partida de los trenes, los conductores deberán asegurarse que los pasajeros hayan subido o bajado del tren procediendo al cierre de puertas de los coches.

39.21. El conductor es el jefe del tren en la estación o fuera de ella y es responsable de la seguridad del tren, así como del orden y cuidado de los pasajeros durante la marcha; y debe contar con licencia de conducir vehículos ferroviarios.

39.22. En las cabinas de conducción de los trenes viajará únicamente el conductor y el personal de operaciones específicamente autorizado.

39.23. Mientras el tren permanezca en una estación, cualquier problema suscitado en ésta, o entre el personal y los pasajeros o en el público, será resuelto por el Jefe de Estación, el mismo que deberá conocer sobre primeros auxilios para aplicarlos cuando sea necesario a los pasajeros.

39.24. La organización ferroviaria se encuentra impedida de utilizar vehículos ferroviarios que no cuenten con certificado de habilitación ferroviaria y/o de emplear conductores que no cuenten con licencia de conducir vehículos ferroviarios. Asimismo, debe contar con las pólizas de seguros establecidas en el presente Reglamento.

39.25. La organización ferroviaria será responsable por el incumplimiento de las obligaciones a su cargo establecidas en las normas aplicables; así como de las infracciones cometidas por su personal.

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

Artículo 40.- Clasificación de los trenes

De acuerdo al tipo de servicio, los trenes se clasifican en:

1. Trenes de pasajeros.- Aquellos utilizados para la prestación regular del servicio de transporte de pasajeros.

2. Trenes fuera de servicio.- Aquellos que no se requieren para la prestación regular del servicio de transporte de pasajeros, pero con los que se cuenta para el servicio, en un momento determinado.

3. Trenes en marcha de prueba.- Aquellos que se encuentran en funcionamiento para verificar sus condiciones de operatividad, en un momento determinado.

4. Trenes de trabajo.- Aquellos sin dirección determinada, dedicados a fines de trabajo, con límites de espacio y tiempo.

5. Trenes extraordinarios.- Aquellos no autorizados por un horario de trenes, que se movilizan con una autorización expresa de la organización ferroviaria.

Artículo 41.- Condiciones que deben cumplir los vehículos ferroviarios

41.1. Los vehículos ferroviarios deberán cumplir con los parámetros de peso y longitud establecidos en el sistema de cargas empleado para el diseño de la vía.

41.2. Las dimensiones y radio de giro mínimo de los vehículos ferroviarios deberán ser compatibles con las características geométricas de la vía férrea.

41.3. Se deberá limitar el nivel de ruido perceptible tanto en el interior como en el exterior de los coches y el nivel de vibraciones con frecuencias perjudiciales para la salud de los pasajeros, según lo definido en la norma ISO 2631. El nivel de ruido al interior de los vehículos que conforman un tren en movimiento, no excederá los 74 dB bajo las siguientes condiciones:

a) Desplazamiento del tren en tramo recto, a velocidad de 50 km/h y sobre una vía de rieles continuamente soldados;

b) Vehículo con las puertas y ventanas cerradas; y,
c) Medición efectuada a 120 centímetros del piso y 25 centímetros de las paredes del coche.

41.4. Todo vehículo ferroviario deberá contar como mínimo con un extintor en cada coche con su respectiva señal de ubicación.

41.5. Todos los materiales usados en el salón de pasajeros deberán ser de calidad auto extingible con características de resistencia al fuego y emisión de humos, y deberán cumplir con la normatividad vigente aplicable. Los materiales de construcción de la caja o estructura autoportante del coche deberán cumplir con las especificaciones de resistencia al fuego, baja emisión de humos y compuestos tóxicos, así como garantizar la integridad de la estructura bajo condiciones de fuego, para salvaguardar la seguridad del personal de operación y de los pasajeros durante el desalojo de los coches.

41.6. La distribución de los asientos puede ser en forma lateral o transversal.



41.7. La cantidad mínima de asientos por vagón será del 16% de la capacidad máxima de transporte de pasajeros, considerando 6 pasajeros/m². Su diseño deberá ser ergonómico, modular, de material auto extingible, resistente a los esfuerzos transmitidos por los pasajeros que viajen sentados o de pie y sin tener partes agudas que pongan en peligro a los pasajeros.

41.8. Los coches dispondrán de ventanas a los lados, a una altura tal que permitan que el pasajero, sentado o de pie, observe los rótulos y andenes de las estaciones.

41.9. Los vidrios de las ventanas serán de seguridad, templados y sujetos por una junta de jebe que garantice su correcta fijación. Tanto los vidrios como las juntas de jebe deberán cumplir con las características indicadas en las normas aplicables vigentes.

41.10. En el compartimiento de pasajeros se ubicarán convenientemente apoyos próximos a cada puerta y a lo largo en la zona de asientos para otorgar seguridad a los usuarios.

41.11. Cada coche tendrá como mínimo tres (03) puertas de acceso por lado, de tipo corredizo, con una dimensión mínima de 1.30 metros de ancho por 1.90 metros de alto, diseñadas para garantizar la seguridad de los pasajeros. El tren debe detenerse automáticamente en caso que por algún motivo se abra una puerta, después de obtener el consenso de cierre y haberse iniciado la marcha.

41.12. En cada una de las puertas se instalará una llave de emergencia que permita su apertura. Debe encontrarse bajo protección adecuada y únicamente podrá actuar cuando la velocidad del tren sea menor a 5 km/h.

41.13. En los coches, se deberá asegurar una ventilación que garantice un flujo de 150 renovaciones del aire por hora, como mínimo.

41.14. Se deberá contar con un sistema de sonorización para poder realizar indicaciones a los pasajeros. Será obligatorio el aviso, mediante señal sonora o mediante voz, sobre el cierre de las puertas. Se permitirá el uso de música ambiental en los coches siempre que el nivel sonoro no exceda de 50 dB.

41.15. Las pastillas de freno, de los vehículos ferroviarios, serán de tipo normalizado, de un coeficiente de fricción acorde a las normas internacionales aplicables, no deberán contener elementos contaminantes como amianto, zinc o plomo y su calidad será una de las homologadas por normas internacionales aplicables.

41.16. Los coches deberán contar con un alumbrado normal de 400 lux en promedio y uno de emergencia de 50 lux en promedio, tomados a 1.20 metros del piso. El alumbrado de emergencia funcionará permanentemente y se mantendrá encendido ante la ausencia de la alimentación de la energía eléctrica principal, brindando al pasajero la iluminación indispensable para su seguridad y desplazamiento y deberá tener una autonomía de al menos treinta (30) minutos.

41.17. Los coches de pasajeros llevarán avisos informativos en su exterior. Estos son:

- a) Rumbo y numeración.
- b) Número del coche en los costados del vehículo.
- c) Placa metálica del fabricante que contenga el año de construcción del vehículo.

41.18. Los coches de pasajeros llevarán avisos informativos en su interior. Estos son:

- a) Nombre de las estaciones comprendidas en su recorrido.
- b) Indicaciones para la apertura de puertas en casos de emergencia.
- c) Activación de la señal de alarma de pasajeros.
- d) Inscripción «NO FUMAR».
- e) Rótulo que indique la cantidad de asientos y la capacidad de pasajeros de pie.
- f) Rótulo que indique el número de vagón.
- g) Aviso que identifique a la entidad fiscalizadora del servicio y su número telefónico.
- h) Derechos y obligaciones del usuario.

TÍTULO V CERTIFICADO DE HABILITACIÓN FERROVIARIA

Artículo 42.- Certificado de habilitación ferroviaria

Es el documento expedido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones, que acredita que un vehículo ferroviario cuenta con autorización para desplazarse por la vía férrea.

Artículo 43.- Requisitos para solicitar certificado de habilitación ferroviaria

Para la obtención del certificado de habilitación ferroviaria, la organización ferroviaria solicitará a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la inspección técnica y las pruebas necesarias para verificar el cumplimiento de los requisitos señalados para su otorgamiento, adjuntando:

1. Copia del documento que acredite la legítima posesión del vehículo ferroviario materia de la solicitud.
2. Copia de la constancia de pago por los derechos correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por cada vehículo ferroviario materia de la solicitud.

Artículo 44.- Requisitos que deben cumplir los vehículos ferroviarios para el otorgamiento del certificado de habilitación ferroviaria

Los vehículos ferroviarios que transitan por la vía férrea deberán ser inspeccionados verificando, como mínimo, lo siguiente:

1. Funcionamiento de velocímetro, amperímetro de motor y de línea, voltímetro de línea, odómetro y registrador de eventos.
2. Frenado eléctrico y neumático.
3. Freno de estacionamiento.
4. Sistema de antipatinaje y antideslizamiento.
5. Límites de ruido y vibración.
6. Gálbo.
7. Existencia de extintores.
8. Buen estado de asientos y pasamanos.
9. Funcionamiento de puertas y buen estado de ventanas.
10. Buen funcionamiento del sistema de ventilación o aire acondicionado.
11. Funcionamiento del sistema de sonorización.
12. Funcionamiento del sistema eléctrico.
13. Funcionamiento de las señales externas.
14. Funcionamiento de parabrisas y de la luz de cabina.
15. Alumbrado normal y de emergencia.
16. Funcionamiento de radio tierra – tren.
17. Iluminación interior y exterior, lámparas de señales de alarma.

Artículo 45.- Procedimiento para el otorgamiento del certificado de habilitación ferroviaria

45.1 En un plazo no mayor a diez (10) días hábiles contados desde la presentación de la solicitud, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones pondrá en conocimiento de la organización ferroviaria, el cronograma de atención de la solicitud.

45.2 El inspector de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizará la inspección técnica al vehículo ferroviario en las instalaciones de la organización ferroviaria.

45.3 De cumplirse con los requisitos señalados para el otorgamiento, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones extenderá el certificado de habilitación ferroviaria, dentro del plazo máximo de veinte (20) días hábiles contados a partir de la fecha de realización de la inspección técnica.

45.4 En cualquier caso, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones hará de conocimiento de la organización ferroviaria la relación de vehículos ferroviarios a los cuales se otorga o deniega el certificado de habilitación ferroviaria. En caso de denegatoria, el solicitante deberá reiniciar los trámites, presentando nueva solicitud en los términos y condiciones señalados en el presente artículo.

Artículo 46.- Vigencia del certificado de habilitación ferroviaria

El certificado de habilitación ferroviaria que se otorga al vehículo ferroviario, tendrá una vigencia de cinco (05) años y señalará el ámbito de operación y el tipo de transporte que realizará.

Artículo 47.- Renovación o modificación del certificado de habilitación ferroviaria

La organización ferroviaria deberá solicitar un nuevo certificado de habilitación ferroviaria, cumpliendo con los términos y condiciones señalados en los artículos precedentes, en los siguientes casos:

1. Cuando el certificado de habilitación ferroviaria se encuentre próximo a caducar. En este caso la renovación deberá ser solicitada entre los sesenta (60) y treinta (30) días hábiles previos al vencimiento del certificado de habilitación ferroviaria.
2. Cuando el vehículo ferroviario tenga que desplazarse en un ámbito de operación distinto al autorizado.
3. Cuando el vehículo ferroviario hubiese sufrido daños de consideración.
4. Cuando el vehículo ferroviario hubiera sido materia de cambios que impliquen la modificación de sus sistemas de frenos.
5. Cuando el vehículo ferroviario hubiera sido materia de cambios que impliquen la modificación de su estructura.

Artículo 48.- Derechos de trámites por certificados de habilitación ferroviaria

El costo de los trámites de otorgamiento y renovación de los certificados de habilitación ferroviaria, estará previsto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 49.- Consideraciones adicionales

49.1 El número del certificado de habilitación ferroviaria debe consignarse en las caras laterales del vehículo ferroviario.

49.2 Como cuestión previa a la inspección técnica, es permitido efectuar pruebas al vehículo ferroviario en la vía férrea principal, debiendo efectuarse éstas bajo medidas de extrema seguridad y no realizando transporte público.

49.3 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones consignará, en el certificado de habilitación ferroviaria, los datos técnicos del vehículo ferroviario que considere conveniente.

TÍTULO VI PERMISO DE OPERACIÓN

Artículo 50.- Permiso de operación

El permiso de operación es la autorización de carácter administrativo que otorga la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a una persona natural o jurídica, para que preste servicios de transporte ferroviario en una determinada ruta del Sistema Eléctrico de Transporte y por un determinado plazo.

Artículo 51.- Efectividad del permiso de operación

51.1 El permiso de operación sólo será efectivo cuando su titular:

- a) Utilice vehículos ferroviarios que cuenten con certificado de habilitación ferroviaria vigente.
- b) Emplee conductores que cuenten con licencia de conducir vehículos ferroviarios vigente.
- c) Cuenten con las pólizas de seguros que correspondan.
- d) Cuenten con un contrato suscrito con la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea que lo faculte a movilizarse por dicha vía. Este requisito sólo será solicitado en los casos en que el operador ferroviario sea una organización ferroviaria diferente a la que administra la vía.

51.2 La organización ferroviaria a cargo de la vía férrea y los operadores ferroviarios que se movilicen por

ésta, son solidariamente responsables del cumplimiento de lo establecido en el presente artículo.

51.3 El operador ferroviario es responsable administrativamente ante la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por el incumplimiento de las obligaciones a su cargo, establecidas en el presente Reglamento y demás normas aplicables; así como de las infracciones cometidas por su personal.

Artículo 52.- Requisitos para obtener el permiso de operación

52.1 Para la obtención del permiso de operación, los solicitantes que pretenden prestar transporte ferroviario en una infraestructura ferroviaria, deben presentar ante la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones una solicitud precisando su nombre, el número del Documento Nacional de Identidad y la dirección del representante legal que suscribe la solicitud y la ruta ferroviaria en la cual pretende prestar el transporte; adjuntando un expediente que contenga la siguiente documentación:

- a) Copia simple de los poderes del representante legal que suscribe la solicitud, debidamente inscritos en los Registros Públicos del Perú.
- b) Copia simple de la escritura pública de constitución social, hecha en el Perú y debidamente inscrita en los Registros Públicos.
- c) Número del Registro Único de Contribuyente del solicitante.
- d) Copia simple de la escritura pública de los estatutos vigentes, en donde se contemple, dentro de su objeto social, la prestación de transporte ferroviario.
- e) Relación de socios o accionistas del solicitante. En el caso de que los socios accionistas sean personas jurídicas, deberán presentar la relación de socios o accionistas de éstas.
- f) Copia de los documentos que acrediten su experiencia en transporte ferroviario, para lo cual, el solicitante deberá presentar la hoja de vida documentada de un mínimo de dos (02) personas que tendrán a su cargo la toma de decisiones en la operación ferroviaria, así como una carta - compromiso suscrita por el solicitante y las personas citadas, para suscribir el contrato de trabajo luego de la obtención del permiso de operación. Las personas a que se hace referencia en el párrafo precedente, deberán tener una experiencia mínima de siete (07) años en cargos iguales o superiores al de superintendente o afín en áreas de operaciones, tráfico, mecánica o de vías y obras en organizaciones ferroviarias.
- g) Carta de compromiso del solicitante de no sustituir a las personas a que se hace referencia en el literal precedente si no cuenta con la conformidad de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- h) Declaración jurada por la cual el solicitante señala conocer y cumplir con lo establecido en el presente Reglamento y en las normas de seguridad de la organización ferroviaria que administra la vía férrea.
- i) Acreditación de un capital social mínimo de cuatrocientas cuarenta (440) Unidades Impositivas Tributarias, íntegramente suscritas y pagadas.

52.2 Toda la documentación contenida en el expediente, deberá ser presentada en castellano y en caso que algún documento estuviera redactado en otro idioma, el solicitante presentará una traducción oficial. Los documentos procedentes de un país extranjero, deberán encontrarse legalizados por el Consulado y por Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

Artículo 53.- Evaluación de la documentación presentada para la obtención del permiso de operación

53.1 Presentada la solicitud y el expediente por el solicitante, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, verificará que los mismos se ajusten a lo exigido en los requisitos para la obtención del permiso de operación.



53.2 En el caso que se detecte omisiones o deficiencias en el expediente, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará un plazo de diez (10) días hábiles para la subsanación correspondiente, el mismo que podrá ser prorrogado por un plazo similar. El plazo otorgado para la subsanación suspenderá el cómputo del plazo que tiene la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles para evaluar la solicitud presentada.

Artículo 54.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria del permiso de operación

54.1 De encontrar conforme la información presentada, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará -mediante Resolución- 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 Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones haya otorgado un plazo de subsanación al solicitante, el plazo se retomará a partir del día siguiente de producida la subsanación.

54.2 Vencido el plazo sin que la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones haya emitido y comunicado el pronunciamiento, el solicitante tendrá por otorgado el permiso de operación, sin perjuicio que el administrado solicite la formalización de dicho acto mediante pronunciamiento expreso de la administración.

54.3 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones denegará el permiso de operación -mediante Resolución- en caso que la información presentada por el solicitante no se encuentre conforme o no cumpla con subsanar las omisiones o deficiencias que se hubieran detectado, dentro del plazo otorgado.

Artículo 55.- Vigencia y renovación del permiso de operación

55.1 El permiso de operación tendrá una vigencia de cinco (05) años y podrá ser prorrogado por periodos similares por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa solicitud presentada entre los sesenta (60) y treinta (30) días hábiles previos al vencimiento del permiso de operación.

55.2 La solicitud de renovación deberá adjuntar la documentación que se señala en los requisitos para la obtención del permiso de operación.

55.3 El procedimiento para la renovación del permiso de operación será el mismo que se consigna para su otorgamiento.

Artículo 56.- Modificación del permiso de operación

56.1 A solicitud del operador ferroviario, el permiso de operación podrá ser modificado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en lo relacionado a la ruta.

56.2 La solicitud de modificación debe llevar adjunta una copia simple del Documento Nacional de Identidad y de los poderes del representante legal que suscribe la solicitud, así como la documentación que se señala para la obtención de permiso de operación.

56.3 El procedimiento para la modificación del permiso de operación será el mismo que se consigna para su otorgamiento.

Artículo 57.- Caducidad o cancelación del permiso de operación

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá declarar la caducidad o cancelación del permiso de operación, quedando su titular impedido de efectuar transporte ferroviario.

Artículo 58.- Derechos de trámite por permisos de operación

El costo de los trámites de otorgamiento, renovación y modificación de los permisos de operación estará previsto

en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**TÍTULO VII
LICENCIA DE CONDUCIR VEHÍCULOS
FERROVIARIOS**

Artículo 59.- Licencia de conducir vehículos ferroviarios

59.1 La licencia de conducir vehículos ferroviarios es el documento que faculta a una persona natural a conducir vehículos ferroviarios tractivos en vías férreas principales.

59.2 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la expide y entrega a su titular, directamente o por intermedio de la organización ferroviaria para la cual labora.

Artículo 60.- Trámites para obtener la licencia de conducir vehículos ferroviarios

Para obtener la licencia de conducir vehículos ferroviarios, las organizaciones ferroviarias presentarán una solicitud dirigida a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, indicando el tipo o tipos de vehículos ferroviarios tractivos que el postulante va a operar y adjuntando por cada una de las personas para la cual se solicita la licencia lo siguiente:

1. Copia del Documento de Identidad, que acredite que el postulante cuenta con más de 21 años.

2. Copia simple del certificado de estudios que acredite que el postulante cuenta con secundaria completa.

3. Certificado de Examen Médico - Psicosomático, con antigüedad no mayor a seis (06) meses, expedido por un establecimiento de salud encargado de la toma de exámenes de aptitud psicosomática para licencias de conducir, autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4. Copia de los documentos que acrediten los estudios, capacitaciones y/o experiencia de manejo no menor de cien (100) horas.

5. Copia del comprobante de pago por los derechos correspondientes, establecido en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 61.- Procedimiento para el otorgamiento o denegatoria de la licencia de conducir vehículos ferroviarios

61.1 En un plazo no mayor a diez (10) días hábiles contados desde la presentación de la solicitud, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pondrá en conocimiento de la organización ferroviaria solicitante, el cronograma de atención de la solicitud.

61.2 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones designará al inspector que tomará, a los postulantes, un examen sobre el reglamento operativo de la organización ferroviaria y otro de idoneidad para el manejo de vehículos ferroviarios tractivos. Si el postulante, en el primer examen obtiene un porcentaje menor al 90% de la nota máxima obtenible, será considerado desaprobado, por lo que el inspector no le tomará el examen de idoneidad para el manejo de vehículos ferroviarios tractivos.

61.3 Si el porcentaje obtenido por el postulante es igual o mayor al 90% de la nota máxima obtenible, el inspector procederá a tomarle el examen de idoneidad para el manejo de vehículos ferroviarios tractivos en las instalaciones de la organización ferroviaria a cargo de la vía férrea en la cual conducirá el postulante.

61.4 Si el postulante aprueba el examen de idoneidad para el manejo de vehículos ferroviarios tractivos, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones le otorgará la licencia de conducir vehículos ferroviarios, en un plazo no mayor de veinte (20) días hábiles contados a partir de la finalización del examen de idoneidad para el manejo.

61.5 En todos los casos, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes

y Comunicaciones deberá hacer de conocimiento de la organización ferroviaria solicitante, la relación de los postulantes aprobados y desaprobados. En caso de desaprobación, la organización ferroviaria deberá reiniciar los trámites, presentando nueva solicitud en los términos y condiciones señalados en el presente artículo.

61.6 La licencia de conducir vehículos ferroviarios, tendrá una vigencia de tres (03) años y para su renovación son aplicables los exámenes, plazos y la documentación que se menciona en el presente artículo, con excepción de las copias del Documento Nacional de Identidad y del certificado de estudios.

61.7 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, podrá suspender temporalmente o cancelar la licencia de conducir vehículos ferroviarios, en los casos previstos en el Anexo Único del presente Reglamento.

Artículo 62.- Derechos de trámite por licencia de conducir vehículos ferroviarios

El costo de los trámites de otorgamiento y renovación de licencias de conducir vehículos ferroviarios estará previsto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**TÍTULO VIII
 REGLAMENTO OPERATIVO Y REGISTRO
 DE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA**

Artículo 63.- Del reglamento operativo y su contenido

63.1 La organización ferroviaria deberá contar con un reglamento operativo, el mismo que debe ser aprobado, al igual que sus actualizaciones, por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

63.2 El reglamento operativo debe contener lineamientos generales de seguridad y procedimientos para movimiento de trenes en condiciones normales, de degrado y de emergencia, reglamento de señales y procedimientos para el mantenimiento de los sistemas, subsistemas y equipos de la infraestructura ferroviaria y de los vehículos ferroviarios, así como los deberes del personal involucrado.

Artículo 64.- Del registro de la actividad ferroviaria

64.1 El Registro de la Actividad Ferroviaria tiene por objeto mantener información relevante actualizada de las instalaciones y actividades de las organizaciones ferroviarias en el país.

64.2 La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe mantener actualizado el Registro de la Actividad Ferroviaria, para tales efectos, la organización ferroviaria queda obligada a remitir toda la información que le sea requerida.

Artículo 65.- Contenido mínimo del registro de la actividad ferroviaria

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones recopilará y mantendrá actualizado el Registro de la Actividad Ferroviaria, el mismo que sin ser excluyente contendrá lo siguiente:

1. Los itinerarios de los trenes.
2. El plan de emergencias.
3. El trazo (en planos y acompañado de memoria descriptiva suscrita por profesional colegiado, así como versión magnética del mismo) de la vía férrea principal, con indicación de los lugares en que se encuentran los desvíos, puentes, túneles, estaciones y patios, en coordenadas UTM (sistema geodésico WGS84).
4. Diagramas de los patios, en los que se consignen las vías que la conforman, con indicación de las longitudes totales y libres, así como los puntos de inicio y fin de cada una de ellas.
5. El gálibo de cada uno de los túneles.
6. La relación del personal que cuenta con licencia de conducir vehículos ferroviarios.
7. La relación de los vehículos ferroviarios que cuentan con certificado de habilitación ferroviaria.

8. La información mensual de la cantidad de pasajeros movilizados.

9. El listado de accidentes ferroviarios, consignando la causa y las acciones correctivas adoptadas.

10. Las tarifas.

**TÍTULO IX
 ACCIDENTES, PLAN DE CONTINGENCIAS
 Y PÓLIZAS DE SEGUROS**

Artículo 66.- De los accidentes

Para los efectos del presente Reglamento, se considera accidente a todo siniestro ocurrido en las instalaciones de las organizaciones ferroviarias, que produzca daños a personas o cosas, como responsabilidad directa o indirecta de ellas, aún por hechos fortuitos.

Artículo 67.- Informe de accidentes

Dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido un accidente ferroviario en el que se hayan producido daños personales y/o daños materiales, la organización ferroviaria remitirá un informe preliminar a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y, en el caso de haberse producido daños personales y/o materiales que superen las 4 UIT, dentro de los siete (07) días calendario posteriores a la ocurrencia, presentará un informe con el resultado de la investigación y con las medidas adoptadas al respecto.

Artículo 68.- Registro de accidentes

La organización ferroviaria debe llevar un registro de todos los accidentes ferroviarios ocurridos en la vía férrea a su cargo, en el que consigne: el lugar del accidente, los vehículos ferroviarios involucrados, los daños personales, los daños materiales, las causas, las medidas adoptadas, los costos personales y materiales y cualquier otro dato relevante.

Artículo 69.- Facilidades policiales

En caso de accidentes, las autoridades policiales otorgarán las máximas facilidades para impedir que la regularidad del servicio ferroviario se vea afectada.

Artículo 70.- Atención a accidentados

Cuando alguna persona resulte herida a consecuencia de un accidente, se le atenderá en la mejor forma posible, debiéndose obtener asistencia médica del lugar más cercano.

Artículo 71.- Plan de contingencias

La organización ferroviaria contará con un plan de contingencias aprobado por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que permita atender de inmediato, las emergencias que puedan poner en peligro a las personas, a los bienes y/o servicios vinculados a la actividad ferroviaria así como de su implementación. Dicho plan sin ser limitativo, debe prever:

1. Acciones de protección inmediata a personas y bienes.
2. La intervención de los organismos competentes en protección y seguridad ciudadana.
3. Medidas tendientes a mitigar o eliminar los daños ambientales.
4. Medidas tendientes a restituir la prestación de los servicios.
5. El personal, los materiales y el equipo necesarios para las maniobras de salvamento.
6. Cursos de capacitación para el personal que participe en las maniobras preventivas de rescate y salvamento.
7. Medios para dar aviso de los accidentes que ocasionen daño a personas y/o bienes en general, a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la autoridad policial más cercana al lugar del accidente.

Artículo 72.- De las pólizas de seguros

72.1 Las organizaciones ferroviarias deberán contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil de vigencia anual, estando obligadas a mantenerla vigente, renovarla



y a cumplir estrictamente con todos sus términos y condiciones.

72.2 La contratación de las pólizas de seguros no reduce o altera en modo alguno las responsabilidades que debe asumir la organización ferroviaria ante los requerimientos de indemnización que puedan interponerle por los daños y perjuicios causados.

72.3 De producirse cualquier evento o siniestro no cubierto por las pólizas de seguros, la organización ferroviaria será igualmente responsable por los daños y perjuicios causados

Artículo 73.- Cobertura de las pólizas de seguros

La cobertura y condiciones de la póliza de seguro de responsabilidad civil señalada en el artículo precedente, será establecida en cada caso concreto, a través de una Resolución Directoral.

TÍTULO X DE LOS USUARIOS

Artículo 74.- Derechos de los usuarios

Los usuarios del Sistema Eléctrico de Transporte, tienen derecho a:

1. Utilizar los servicios ofrecidos en las instalaciones del Sistema Eléctrico de Transporte en condiciones cómodas y seguras.

2. Transitar en los recintos de las estaciones o viajar en los coches, dentro del horario fijado al público y de acuerdo a las normas y condiciones establecidas.

3. Solicitar la devolución del valor monetario del pasaje en caso no realice el viaje por causas imputables al operador ferroviario.

4. Portar equipaje de mano, siempre que éste, debido a sus dimensiones, no perturbe a los demás usuarios.

5. Viajar con mascotas, siempre que éstas se encuentren en cajas especialmente acondicionadas, de forma tal que no perturben a los demás usuarios, excepto en el caso de los perros guías.

6. Formular las reclamaciones que crean convenientes en relación con la prestación del servicio, que podrán hacerse en las hojas de reclamaciones que estarán a su disposición en todas las estaciones.

7. Las reclamaciones deberán ser atendidas por parte del operador ferroviario, en un plazo máximo de treinta (30) días contados a partir de la presentación de las mismas.

8. Ser informados de las características de la prestación y del funcionamiento de los servicios, de las incidencias y de las diferentes tarifas que pueden elegir.

9. Ser tratados correctamente por los empleados del operador ferroviario y ser atendidos en las peticiones de ayuda e información que soliciten.

10. Los usuarios con discapacidad, las personas mayores, las mujeres embarazadas o con niños en brazos, tendrán, asientos preferenciales que se encontrarán debidamente señalizados.

Artículo 75.- Obligaciones de los usuarios

Los usuarios del Sistema Eléctrico de Transporte, se encuentran obligados a respetar las normas o instrucciones que regulan el servicio y a pagar la tarifa establecida, no pudiendo realizar lo siguiente:

1. Adoptar actitudes que perjudiquen, molesten o pongan en riesgo a terceros, a la infraestructura y/o al material rodante

2. Permanecer en los recintos de las estaciones fuera de los horarios de atención establecidos.

3. Dejar desperdicios en lugares no asignados para ello.

4. Introducir en las estaciones y/o coches, materiales inflamables, explosivos, tóxicos y/o peligrosos.

5. Tener actitudes reñidas con la moral y las buenas costumbres.

6. Hacer fuego abierto.

7. Utilizar los dispositivos de alarma o de seguridad (salvo en casos de emergencia).

8. Transitar por las vías férreas o por lugares no destinados al uso público.

9. Utilizar boletos no válidos o pases que no le pertenezcan.

10. Fumar en los trenes y/o estaciones.

11. Hacer uso del Sistema Eléctrico de Transporte sin efectuar el pago de la tarifa establecida.

TÍTULO XI FISCALIZACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 76.- Fiscalización

La fiscalización de las normas que regulan la actividad ferroviaria estará a cargo de la Dirección de Ferrocarriles y de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 77.- Responsabilidades

Las organizaciones ferroviarias son responsables por las infracciones cometidas por el personal que tienen a su cargo.

Artículo 78.- Clasificación de las infracciones

Las infracciones reguladas en el presente Reglamento se clasifican en:

1. Leves.- Son aquellas que por su naturaleza no revisten daño material o personal y/o no perjudican el normal desarrollo de las actividades o prestación del servicio ferroviario.

2. Graves.- Son aquellas que por su naturaleza ocasionan daño personal o material y/o perjudican el normal desarrollo de las actividades o prestación del servicio ferroviario.

3. Muy graves.- Son aquellas que por su naturaleza ocasionan grave daño personal o material y/o afectan considerablemente el desarrollo de las actividades o prestación del servicio ferroviario.

Artículo 79.- Concurso de infracciones

79.1 Si por la realización de una misma conducta el infractor incurriese en más de una infracción, se aplicará la sanción prevista para la infracción de mayor gravedad, sin perjuicio de las exigencias por responsabilidad civil y/o penal que pudiera corresponder a los infractores.

79.2 En caso se detecten infracciones simultáneas, las sanciones se aplicarán a cada una de ellas.

Artículo 80.- Prescripción

La facultad para determinar la existencia de infracciones administrativas prescribe a los cinco (05) años computados a partir de la fecha en que se cometió la infracción o desde que ésta cesó, si fuera una acción continuada. Dicho plazo se interrumpe con la iniciación del procedimiento sancionador.

Artículo 81.- Calificación de las sanciones

De conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las sanciones administrativas aplicadas a las infracciones contenidas en el presente Reglamento se califican de la siguiente manera:

1. Amonestación.- Advertencia o llamada de atención por escrito de carácter preventivo.

2. Multa.- Sanción de carácter pecuniario cuyo monto se establece sobre la base del valor de la UIT vigente al momento de aplicarse la misma y dentro de las escalas establecidas en el presente Reglamento.

3. Suspensión.- Prohibición temporal para la realización de actividades y/o servicios regulados en el presente Reglamento, por un término máximo de ciento ochenta (180) días calendario.

4. Cancelación.- Prohibición definitiva para la realización de actividades y/o servicios regulados en el presente Reglamento.

5. Inhabilitación.- Prohibición administrativa para la realización de actividades y/o servicios regulados en el presente Reglamento.

Artículo 82.- Criterios para la graduación de sanciones

Las sanciones contenidas en el presente Reglamento se determinarán en aplicación de los siguientes criterios:

1. Criterios Atenuantes

a) Subsanción de la infracción por propia iniciativa. Se considera un atenuante para la aplicación de una sanción que el infractor subsane la conducta infractora por propia iniciativa.

b) Comunicación del propio infractor a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre la falta cometida, lo cual atenuará la aplicación de la sanción correspondiente.

c) Colaboración del infractor en las investigaciones preliminares o en el correspondiente procedimiento sancionador. Se considera como criterio atenuante que el infractor colabore remitiendo la información que le sea solicitada en forma completa y dentro del plazo establecido.

d) Acciones para evitar un daño mayor. Atenuará la aplicación de una sanción la verificación de acciones que el infractor haya realizado con la finalidad de evitar que su infracción produzca un daño mayor.

2. Criterios Agravantes

a) Ocultamiento de la infracción. Se considera un criterio agravante que el infractor haya evitado que se tome conocimiento de la infracción, bien sea ocultando información, demorando injustificadamente la entrega de información o de cualquier otra forma que dificulte las acciones de control.

b) Comisión de la infracción para ejecutar u ocultar otra infracción. Se considera un agravante la comisión de una infracción con el objeto de ejecutar u ocultar otra infracción.

c) Beneficio que la comisión de la infracción genera a favor del infractor o de terceros. Constituye un agravante la obtención de beneficios propios o para terceros con la comisión de la infracción.

d) Efectos negativos o daños producidos por la infracción. Agravará la sanción los efectos negativos que la infracción produzca a otras personas naturales y/o jurídicas, incluso si se trata del propio infractor, a la estabilidad de las estructuras ferroviarias, a la adecuada realización de actividades o a la prestación de los servicios ferroviarios.

e) Reincidencia en la comisión de la infracción. Se considerará agravante la reincidencia de una persona natural o jurídica en la comisión de la(s) misma(s) infracción(es) sancionada(s) por el presente Reglamento con resolución firme o consentida.

f) Participación o utilización de otras personas naturales y/o jurídicas para cometer la infracción. Se considerará agravante que el infractor haga participar o utilice a una o más personas naturales y/o jurídicas para cometer la infracción. Asimismo, cuando haga participar o utilice a una o más personas naturales y/o jurídicas pertenecientes a otros países.

Artículo 83.- Escala de sanciones

Las sanciones se aplicarán de acuerdo a la siguiente escala:

1. Infracciones leves: Amonestación y/o multa de 0.10 hasta 5 UIT.

2. Infracciones graves: Suspensión y/o multa mayor de 5 UIT hasta 15 UIT.

3. Infracciones muy graves: Cancelación, inhabilitación y/o multa mayor de 15 UIT hasta 100 UIT.

Artículo 84.- Medidas compatibles con el acto administrativo sancionador

84.1 La imposición de las sanciones contenidas en el presente Reglamento es compatible con la exigencia de reponer la situación alterada por el infractor a su estado anterior, como por ejemplo, medidas de remediación

ambiental, demolición de obras construidas sin contar con los permisos correspondientes, entre otras, de conformidad con lo establecido en el artículo 232 de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.

84.2 La aplicación de la sanción y de las medidas de reposición es independiente a la responsabilidad civil y penal que la comisión de la infracción pudiera conllevar.

84.3 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

84.4 Se considerará que existe reincidencia en la comisión de una infracción cuando la misma es cometida dos (02) o más veces en un período de un (01) año. La reincidencia requiere que la comisión de sanción se encuentre firme.

84.5 La comisión de una misma infracción más de dos (02) veces en un período de un (01) año, será considerada como una infracción muy grave y podrá ameritar la cancelación o inhabilitación correspondiente.

84.6 Se considerará que existe habitualidad en la comisión de infracciones, cuando una misma persona natural o jurídica es sancionada por cualquiera de las infracciones tipificadas como graves o muy graves, que ameriten una sanción pecuniaria, dentro del lapso de doce (12) meses posteriores a la fecha en que quedó firme una sanción impuesta por otra infracción grave o muy grave en que haya incurrido.

84.7 En el caso de incumplimiento a las disposiciones sobre protección ambiental o a las que cuenten con legislación particular, las sanciones a aplicarse serán las que consignen tales disposiciones.

84.8 En el caso de los concesionarios de la infraestructura del Sistema Eléctrico de Transportes, las infracciones al presente Reglamento se regirán por lo señalado en su respectivo contrato de concesión.

Artículo 85.- Inicio y partes del procedimiento sancionador

85.1 El procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio, pudiendo iniciarse por iniciativa propia o como consecuencia de una solicitud motivada de cualquier entidad pública o privada o de una denuncia.

85.2 En el procedimiento sancionador sólo participan el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (a través de sus órganos competentes) y el (los) administrado(s) al (los) cual(es) se le(s) imputa la comisión de una infracción administrativa. La persona que denuncia el hecho no formará parte del procedimiento sancionador, teniendo derecho únicamente a que se le notifique el resultado del mismo.

Artículo 86.- Fases del Procedimiento

86.1 El procedimiento sancionador tiene dos (02) fases según se indica a continuación:

a) **Fase Instructora.**- La fase instructora del procedimiento sancionador estará a cargo de la Dirección de Ferrocarriles de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles. Se inicia mediante la notificación remitida al presunto infractor, informándole los hechos que se le imputan a título de cargo, la clasificación de las infracciones que tales hechos pueden constituir, la expresión de las sanciones que, en su caso, se le pudiera imponer, la autoridad competente para imponer la sanción y la norma que atribuya tal competencia, con el fin que éste presente sus descargos por escrito en un plazo de cinco (05) días hábiles contados a partir de la fecha de notificación.

Vencido el plazo y con el respectivo descargo o sin él, se realizarán de oficio todas las actuaciones necesarias para el examen de los hechos, recabando los datos e informaciones que sean relevantes para determinar la existencia de responsabilidad susceptible de sanción.

b) **Fase Resolutiva.**- Luego de la evaluación realizada en la fase instructora, la Dirección de Ferrocarriles emitirá una Resolución destinada a imponer las sanciones que correspondan por las infracciones cometidas.

86.2 La resolución sancionadora o la que declare la no existencia de infracción será notificada al administrado, a



la entidad que formuló la solicitud y/o al denunciante, de ser el caso.

Artículo 87.- Medidas de carácter provisional

La Dirección de Ferrocarriles podrá disponer la adopción de medidas de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 236 de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.

Artículo 88.- Plazo del procedimiento

El plazo del procedimiento sancionador no podrá exceder de cuarenta y cinco (45) días hábiles.

Artículo 89.- Impugnación

Contra la resolución que disponga la imposición de una sanción, el administrado podrá interponer los recursos administrativos establecidos en el artículo 207 de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General. De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles resuelve en segunda instancia los recursos impugnativos contra las resoluciones que impongan sanciones como consecuencia de lo previsto en el presente Reglamento.

Artículo 90.- Plazo para el pago de las sanciones

El plazo para el pago de las sanciones será de quince (15) días contados a partir del día siguiente en que la resolución de sanción haya quedado firme.

Artículo 91.- Caducidad

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles podrá declarar la caducidad del permiso de operación correspondiente en cualquiera de los siguientes casos:

1. Finalice el plazo de vigencia del permiso de operación sin que éste hubiese sido renovado.
2. Se resuelva o caduque el contrato celebrado por el operador ferroviario con la organización ferroviaria administradora de la vía férrea, que lo faculta a transitar por su vía.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- El presente Reglamento entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Segunda.- En toda situación no regulada, deberá aplicarse de manera supletoria y mientras no sean oponibles, las disposiciones del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC.

ANEXO ÚNICO

INFRACCIONES APLICABLES EN LOS SISTEMAS ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CLASIFICACIÓN
MG – 1	Autorizar la construcción de cruces a nivel con la vía principal.	Muy Grave
MG – 2	Autorizar cruces aéreos sobre vías férreas elevadas.	Muy Grave
MG – 3	Autorizar cruces por tuberías, cables y/o estructuras sobre vías férreas en superficie sin respetar la altura establecida.	Muy Grave
MG – 4	Autorizar cruces aéreos de conductores eléctricos sobre vías férreas instaladas en superficie sin respetar la altura establecida.	Muy Grave
MG – 5	Construir y/o poner en servicio infraestructura ferroviaria principal sin contar con autorización para ello.	Muy Grave
MG – 6	No cumplir con las disposiciones relacionadas a la señalización.	Muy Grave
MG – 7	No cumplir con las disposiciones relacionadas a la seguridad.	Muy Grave

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CLASIFICACIÓN
MG – 8	No efectuar las pruebas dispuestas en el presente Reglamento.	Muy Grave
MG – 9	No cumplir con las reglas para el movimiento de trenes.	Muy Grave
MG – 10	Operar vehículos ferroviarios que no cumplen con las condiciones establecidas en el presente Reglamento.	Muy Grave
MG – 11	Operar vehículos ferroviarios que no cuentan con certificado de habilitación ferroviaria.	Muy Grave
MG – 12	Operar trenes sin contar con permiso de operación.	Muy Grave
MG – 13	No informar accidentes.	Muy Grave
MG – 14	No prestar atención a los heridos.	Muy Grave
MG – 15	No contar con plan de contingencias.	Muy Grave
MG – 16	Operar vehículos ferroviarios tractivos con personal que no cuenta con licencia de conducir vehículos ferroviarios o que no la tenga vigente.	Muy Grave
MG – 17	No contar con pólizas de seguros en las modalidades y montos mínimos de cobertura establecidos en el presente Reglamento.	Muy Grave
MG – 18	No respetar los derechos de los usuarios.	Muy Grave
MG – 19	Se verifique la ocurrencia de fraude o falsedad en las declaraciones o documentación presentada para obtener certificados de habilitación ferroviaria, permisos de operación y/o licencias de conducir vehículos ferroviarios.	Muy Grave
MG – 20	Cuando el Operador Ferroviario sustituya al personal encargado de la toma de decisiones en la operación ferroviaria, sin la conformidad de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.	Muy Grave
MG – 21	Cometer una misma infracción más de dos (02) veces, en un período de un año.	Muy Grave
MG – 22	Conducir vehículos ferroviarios sin contar con la correspondiente licencia de conducir o teniendo vencida la misma.	Muy Grave
MG – 23	Conducir vehículos ferroviarios en estado de ebriedad o habiendo consumido sustancias psicoactivas.	Muy Grave
MG – 24	No acatar órdenes o restricciones en la conducción de vehículos ferroviarios.	Muy Grave
MG – 25	No cumplir con lo referente a telecomunicaciones.	Muy Grave
MG – 26	No cumplir con lo referente a automatización.	Muy Grave
MG – 27	Permitir la operación ferroviaria incumpliendo las disposiciones estipuladas en el presente Reglamento, el Reglamento Operativo o el Reglamento de Seguridad Industrial.	Muy Grave
MG – 28	Permitir el desarrollo de actividad comercial ambulatória en las estaciones del Sistema Eléctrico de Transporte.	Muy Grave
G – 1	No permitir los cruces de tuberías, cables y/o estructuras cuando sean necesarios para realizar instalaciones de servicios públicos.	Grave
G – 2	Autorizar cruces aéreos a la vía férrea por conductores eléctricos de baja tensión.	Grave
G – 3	Autorizar cruces por debajo de vías férreas instaladas en subterráneo.	Grave
G – 4	Autorizar cruces subterráneos de tuberías o cables en vías férreas instaladas en superficie sin estar protegidos por un tubo camisa o forro.	Grave
G – 5	Retirar infraestructura ferroviaria sin comunicarlo a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.	Grave
G – 6	No contar con un sistema de control de pasajeros.	Grave

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CLASIFICACIÓN
G - 7	No contar con reglamento operativo o reglamento de seguridad industrial.	Grave
G - 8	No cumplir con las disposiciones relacionadas al registro de la actividad ferroviaria.	Grave
G - 9	No informar a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en los plazos señalados, en caso de accidentes.	Grave
G - 10	No llevar el registro de accidentes.	Grave
G - 11	Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al permiso de operación, al vehículo ferroviario o a la habilitación como conductor, cuando sea requerido para ello.	Grave
G - 12	No brindar las facilidades que correspondan al personal de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, en el ejercicio de las funciones de inspección, supervisión y control.	Grave
L - 1	Remitir la documentación técnica y/o legal solicitada por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, fuera de los plazos otorgados.	Leve
L - 2	No portar la licencia de conducir durante el desempeño de las funciones ferroviarias.	Leve
L - 3	No consignar el certificado de habilitación ferroviaria en las caras laterales del vehículo ferroviario.	Leve
L - 4	Evadir el pago de las tarifas establecidas por la organización Ferroviaria.	Leve

529696-6

Amplían autorización otorgada a la empresa Cyclopea S.A.C. para realizar inspecciones técnicas vehiculares a vehículos pesados y livianos

RESOLUCIÓN DIRECTORAL Nº 1830-2010-MTC/15

Lima, 30 de junio de 2010

VISTOS:

Con Parte Diario Nº 054832, 065415 y 077489, la empresa CYCLOPEA S.A.C., solicita modificar su autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular, cambiando una (01) línea de inspección tipo pesado por una (01) línea de inspección tipo mixta en el local ubicado en: Carretera Industrial a Laredo Km. 0.5, Provincia de Trujillo, Departamento de La Libertad y poder verificar las condiciones, requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos livianos y pesados de acuerdo a la normatividad vigente;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Directoral Nº 6866-2008-MTC/15 modificada por Resolución Directoral Nº 1684-2009-MTC/15 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de mayo del 2009, se autorizó a la empresa CYCLOPEA S.A.C., como Entidad Certificadora de Operatividad para operar un Centro de Inspección Técnica Vehicular en el local ubicado en: Carretera Industrial a Laredo Km. 0.5, Provincia de Trujillo, Departamento de La Libertad, al amparo de la Directiva Nº 001-2007-MTC aprobada por R.D. Nº 4000-2007-MTC/15 y sus modificatorias;

Que, la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo Nº 025-2008-MTC, establece que "Las autorizaciones otorgadas a las Entidades Certificadoras de Operatividad autorizadas al amparo de lo dispuesto por la Directiva Nº 001-2007-MTC/15, aprobada por Resolución Directoral Nº 4000-2007-MTC/15 mantendrán su vigencia original.

Sin embargo, a partir de la entrada en vigencia del referido Reglamento, las mismas se denominarán Centros de Inspección Técnica Vehicular (...);

Que, de acuerdo al Informe Nº 713-2010-MTC/15.03 de la Dirección de Circulación y Seguridad Vial, se advierte que la documentación presentada mediante los documentos indicados en Vistos, cumplen con lo establecido en el referido Reglamento, por lo que procede emitir el acto administrativo correspondiente;

De conformidad con la Ley Nº 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley Nº 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo Nº 025-2008-MTC y sus modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Ampliar la autorización otorgada a la empresa CYCLOPEA S.A.C. mediante Resolución Directoral Nº 6866-2008-MTC/15 modificada por Resolución Directoral Nº 1684-2009-MTC/15, para realizar inspecciones técnicas vehiculares a vehículos pesados y livianos, cambiando una (01) línea de inspección tipo pesado por una (01) línea de inspección tipo mixta, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo Nº 025-2008-MTC y sus modificatorias.

Artículo 2º.- Dentro del plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Resolución Directoral, la empresa CYCLOPEA S.A.C. deberá presentar el Certificado de Homologación de Equipos, el Certificado de Inspección Inicial y la Constancia de Calibración de Equipos respecto a la línea de inspección técnica vehicular modificada, emitidos todos ellos por una Entidad Supervisora autorizada o alguna empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya casa matriz esté asociada a la Internacional Federation Of Inspection Agencies - IFIA.

Artículo 3º.- La presente Resolución Directoral entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, quedando el costo de esta publicación a cargo de la empresa autorizada.

Regístrese, publíquese y cúmplase.

ENRIQUE G. MEDRI GONZALES
Director General
Dirección General de transporte Terrestre

525562-1

ORGANISMOS EJECUTORES

COMISION NACIONAL PARA EL DESARROLLO Y VIDA SIN DROGAS

Designan funcionarios responsables de entregar información y de actualizar el portal de transparencia de DEVIDA

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA Nº 075-2010-DV-PE

Lima, 3 de agosto de 2010

VISTOS:

El memorando Nº 182-2010-DV-GG con las Resoluciones Nº 052-2010-DV-PE, Nº 053-2010-DV-PE y Nº 054-2010-DV-PE;