

Reglamento Interno

de Transporte

VIA GENERAL DE COMUNICACIÓN
FERROVIARIA DEL SURESTE
FERROSUR SA DE CV

VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN
FERROVIARIA OAXACA Y SUR

EN VIGOR A PARTIR DE LAS 12H01M.
DEL MIÉRCOLES 29 DE JULIO DE 2015.

REGISTRO SCT MEDIANTE OFICIO
No. 4.3.2.-739 DEL 16 DE OCTUBRE
DE 2014.

INDICE

CONCEPTO	PÁGINA
DISPOSICIONES GENERALES	3
DEFINICIONES	5
MEDIDAS DE SEGURIDAD	13
REGLAS PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE RADIO	45
HORA REGLAMENTARIA	51
HORARIOS	53
SEÑALES Y SU USO	55
MOVIMIENTO DE TRENES Y MAQUINAS	75
MOVIMIENTO CON EQUIPO DE ARRASTRE	89
CAMBIOS	93
SISTEMA DE CONTROL DE TRENES CONTROL DE MANDATO DE VÍA	103
REGLAS DEL BOLETIN DE VIA	111

HOJA EN
BLANCO

DISPOSICIONES GENERALES

El presente reglamento interno de transporte es de observancia general y obligatoria para todos los trabajadores del Ferrocarril, a través de éste se regula la operación ferroviaria la cual deberá prestarse en condiciones de seguridad, eficiencia, higiene, rapidez y funcionalidad.

Los trabajadores del Ferrocarril se sujetarán a lo que dispone éste reglamento en el entendido de que si las Reglas aquí contenidas fueran derogadas, modificadas o adicionadas, quedarán sujetos en todo tiempo a las nuevas Reglas que para tal efecto se expidan.

HOJA EN
BLANCO

DEFINICIONES

Para los efectos de éste reglamento se entenderá por:

1. **Abanderado:** Cualquier trabajador que proporcione una Señal de protección con bandera.
2. **Accidente de Trabajo:** Toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior o la muerte, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo cualquiera que sea el lugar y el tiempo en que dicho trabajo se preste.
3. **Aguja de Cambio:** Parte de un cambio o descarrilador que opera en forma manual o electromecánica.
4. **Agujas Enfrentadas:** Son agujas de cambio vistas desde su punto delantero (Puntas de agujas).
5. **Aparato de Advertencia al Lado de la Vía (AALV):** Aparato que indica condiciones tales como ejes sobrecalentados, objetos arrasando, impactos sobre el riel, derrumbes, carga ancha, deslaves e identificador de equipo de arrastre.
6. **Aparato Fin de Tren (AFT):** Dispositivo que transmite al Aparato Principio de Tren (APT) en la cabina de la locomotora, y en algunos recibe de este, datos relacionados con las funciones del tren.
7. **Aparato Principio de Tren (APT):** Dispositivo que recibe del AFT, y en algunos trasmite a este, datos relacionados con las funciones del tren.
8. **Aptitud Psicofísica:** Es el conjunto de condiciones psicológicas y físicas obligatorias e indispensables, que debe reunir el personal para realizar las funciones inherentes a sus actividades.
9. **Boletín de Vía:** Es el aviso de las condiciones de la vía, que afecta el movimiento de trenes.
10. **Cambio:** Mecanismo de vía que permite direccionar al equipo ferroviario de una vía a otra.
11. **Candado de Cerradura Efectiva:** Candado especial utilizado en un cambio o descarrilador operado manualmente, el cual debe ser

cerrado o abierto únicamente por el trabajador o grupo de trabajadores del departamento que lo instaló.

12. **Equipo Campamento:** Cualquier vehículo sobre la vía, tipo carro campamento u hogar modular montado en una plataforma, usado para albergar a trabajadores del ferrocarril. Tal equipo no es considerado como equipo campamento cuando es acoplado en un tren de auxilio.
13. **Candado de Agujas de Cambio:** Mecanismo que no permite el movimiento de las puntas de agujas de cambio.
14. **Cambio de Resorte:** Mecanismo de resorte que regresa las puntas de las agujas a su posición original después de un movimiento de salida del equipo ferroviario. Se identifica por las letras “CR” en el árbol del cambio o con indicadores luminosos de posición de Puntas de Agujas.
15. **Conductor de Trenes:** Trabajador encargado del gobierno y dirección del tren, responsable de su manejo y seguridad.
16. **Control de Mandato de Vía (CMV):** Sistema de control designado en el horario para autorizar el movimiento de trenes o equipos de trabajo.
17. **Corriente de Tránsito:** El movimiento de trenes sobre una vía principal en la dirección especificada en el horario, aplicable donde existan dos o más vías principales.
18. **Cortavía:** Tramo de vía que conecta dos vías adyacentes.
19. **Cruce a Nivel:** Cruzamiento de una vía férrea por otra vía general de comunicación.
20. **Crucero Ferroviario:** Cruzamiento de dos vías férreas.
21. **Descarrilador:** Herraje cuya función y posición normal es a descarrilar.
22. **Despachador de Trenes:** Trabajador responsable de controlar y supervisar el movimiento de trenes, mediante la aplicación de los sistemas de control de trenes.

23. **Distrito:** Una parte del territorio designado en el horario con determinado nombre.
24. **División:** Parte del ferrocarril designada con determinado nombre.
25. **Empalme o Conexión:** Unión de dos vías principales.
26. **Escape o Ladero:** Vía férrea conectada a la vía principal por ambos extremos para el encuentro y paso de trenes o almacenamiento de equipo ferroviario.
27. **Estación:** Un lugar designado en el horario con determinado nombre.
28. **Equipo de Protección Personal (EPP):** Conjunto de elementos y dispositivos de uso personal, diseñados específicamente para proteger al trabajador contra accidentes y enfermedades que pudieran ser causados con motivo de sus actividades de trabajo.
29. **Equipo Ferroviario:** Vehículos tractivos, de arrastre y de trabajo que circulan en las vías férreas.
30. **Equipo Tractivo (Máquina):** Vehículo ferroviario autopropulsado que se utiliza en las vías férreas para el movimiento de equipo ferroviario.
31. **Equipo de Arrastre:** Vehículo ferroviario para transporte de personas o carga que no cuenta con tracción propia.
32. **Equipo de Trabajo:** Vehículo ferroviario que se utiliza para trabajos de construcción, conservación, inspección y mantenimiento de las vías férreas o para maniobras de salvamento.
33. **Examen Médico en Operación:** Es el conjunto de estudios médicos que practica la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, con el propósito de evaluar el estado de salud del personal, durante sus labores en las vías generales de comunicación, con la finalidad de dictaminar si está en aptitud, desde el punto de vista médico, de realizar o continuar sus actividades.
34. **Grupo de Equipos de Trabajo:** Dos o más equipos de trabajo que operan o circulan en grupo a cargo de un trabajador bajo una misma autorización.

35. **Horario:** Documento que contiene las instrucciones y especificaciones necesarias para el movimiento de trenes.
36. **Hora Reglamentaria:** Es la hora oficial establecida para regir las operaciones de Ferroсур.
37. **ILPAC.** Indicadores Luminosos de Puntas de Aguja de Cambio: Mecanismo que muestra la posición de puntas de aguja de un cambio mediante la exhibición de luces de colores.
38. **Incidente:** Todo evento no deseado que podría resultar en daños o pérdidas a las personas, comunidad, medio ambiente, productos e instalaciones.
39. **Indicación de Señal:** Es la acción requerida por el aspecto mostrado por la señal.
40. **Indicador (Marcador):** Objeto o señal utilizada para indicar la parte final de un tren.
41. **Indicador de Puntas de Agujas de Cambio:** Señal luminosa para indicar que las puntas de agujas están o no propiamente alineadas.
42. **Instrucciones Especiales:** Disposiciones para la operación de trenes en un distrito en particular contenidas en el horario, carpetas así identificadas u otras publicaciones.
43. **Inventario de Boletines:** Es aquel que se visualiza en el formato de Control Mandato de Vía y que contiene los boletines A, B y C.
44. **Jefe:** Superior jerárquico responsable de supervisar los trabajos del personal a su cargo.
45. **Límites de Patio:** Parte de la vía principal así designada en el horario y delimitada con placas de límites de patio.
46. **Luces de Reguera:** Luces colocadas al frente de la máquina para iluminar los rieles.
47. **Maquinista:** Trabajador asignado a la conducción y operación de un tren o máquina.

48. **Movimiento en Retroceso:** Un movimiento opuesto a la dirección autorizada.
49. **Oficial:** Superior Jerárquico responsable de ordenar, administrar y supervisar los trabajos del personal a su cargo que esté relacionado con la operación, auxilio y opere en referencia con el equipo ferroviario. Comprende Gerente de Transportes, Superintendente y Gerentes de Operación, Jefes de departamento y Supervisores de Operación.
50. **Órdenes Generales:** Disposiciones que afectan la operación en todo el ferrocarril, contenidas en el Horario, carpetas así identificadas u otras publicaciones.
51. **Patio:** Un sistema de vías auxiliares usadas para formar trenes, almacenar equipos de arrastre y otros propósitos.
52. **Peligro:** Es una fuente o situación con potencial de daño en términos de lesión o enfermedad, daño al ambiente de trabajo, a los bienes y a la propiedad, o una combinación de estos.
53. **Piloto:** Un trabajador asignado a un tren cuando el conductor, el maquinista o ambos no estén familiarizados con las condiciones físicas de la vía, o con las reglas en vigor en el trayecto que ha de recorrer el tren.
54. **Prevención de Riesgos:** Son las acciones tendientes a disminuir las posibilidades de ocurrencia de un riesgo, a partir de la preservación de la integridad y salud del personal de la empresa.
55. **Primer Punto Nombrado:** Estación o ubicación inicial de autorización de un Mandato de Vía.
56. **Promoción a la Salud:** Programas dirigidos a crear, conservar y mejorar las condiciones deseables de salud para todos los trabajadores y propiciar en el individuo las actitudes, valores y conductas adecuadas para motivar su participación en beneficio de la salud individual y colectiva.
57. **Punto de Libraje:** Lugar marcado entre dos vías antes del cambio donde estas conectan.

- 58. Reglas:** Las presentes emitidas como Reglamento Interno de Transporte.
- 59. Riesgo de Trabajo:** Accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo.
- 60. Secretaría (SCT):** Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 61. Seguridad:** La operación de FerroSur tiene como valor esencial la seguridad que alcanzamos los trabajadores de la empresa a través de realizar nuestras actividades cotidianas con apego a requisitos técnicos y normativos apoyados en sistemas y procedimientos que tienen como propósito la prestación del servicio, además de eficiente y competitivo resulte exenta de riesgo de daño a personas, a la comunidad, el medio ambiente o los bienes que se transportan.
- 62. Señal de Advertencia:** Señal blanca que indica “EQUIPO DE ARRASTRE CON CAMPAMENTO”, en letras negras. Durante la noche una luz blanca debe iluminar la señal.
- 63. Señal Azul:** Durante el día una bandera azul o luz azul claramente visibles y por la noche una luz azul constante o centelleante.
- 64. Señal Distante:** Señal fija para indicar el acercamiento a un indicador de puntas de agujas de cambio.
- 65. Señal Fija:** Señal en una ubicación permanente que indica una condición que afecta el movimiento del equipo ferroviario y trabajadores.
- 66. Sistema de Radio:** Es un medio de comunicación de los trabajadores para el desempeño de sus labores.
- 67. Slack:** Cambio de tensión a compresión o viceversa, entre los acopladores del equipo ferroviario en movimiento.
- 68. Taller de Equipo de Arrastre:** Una o más vías designadas donde se prueban, reparan, inspeccionan, reconstruyen o se da mantenimiento a equipos de arrastre, la cual es controlada exclusivamente por personal del departamento mecánico.

- 69. Taller de Máquinas:** Una o más vías designadas donde se prueban, reparan, inspeccionan, reconstruyen o se da mantenimiento a máquinas, la cual es controlada exclusivamente por personal del departamento mecánico.
- 70. Trabajador:** Personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario.
- 71. Transmisión Automática:** Envío de información por medios electrónicos o computarizados.
- 72. Tren:** Una o más máquinas acopladas, con o sin equipo de arrastre, exhibiendo un indicador.
- 73. Trenistas:** Conductores de trenes, maquinistas de camino y patio, jefes de patio, mayordomos de patio garroteros de camino y patio, proveedores de locomotoras, ayudantes de proveedores y similar de trenistas.
- 74. Ultimo Punto Nombrado:** Ultima estación o ubicación mencionada en la autorización de un Mandato de Vía.
- 75. Velocidad Autorizada:** Es la velocidad más restrictiva de las establecidas en el Reglamento Interno de Transporte, Horario, Boletines de Vía o Instrucciones, que limita la velocidad máxima a la que puede transitar un tren, máquina o equipo de trabajo en un punto kilométrico específico o entre dos puntos kilométricos y que debe ser de observancia obligatoria para garantizar las condiciones de seguridad de la operación ferroviaria.
- 76. Velocidad en Vías Auxiliares:** Es aquella que permita detener el movimiento dentro de la mitad de la distancia al alcance de la vista antes de llegar a cualquier obstáculo.
- 77. Velocidad Restringida:** Es aquella que sin exceder de treinta kilómetros por hora, permita detener el movimiento dentro de la mitad de la distancia al alcance de la vista antes de llegar a cualquier obstáculo.
- 78. Vía Auxiliar:** Toda vía usada para formar trenes, almacenar equipo ferroviario y otros propósitos.

- 79. Vía Doble:** Vías principales donde el sentido del tránsito en una vía es en una dirección especificada y en la otra vía es en la dirección opuesta.
- 80. Vía de Espuela:** Vía auxiliar de Ferroсур o particular, conectada en un solo extremo.
- 81. Vías Férrreas:** Las utilizadas para el movimiento de equipo ferroviario.
- 82. Vía Principal:** Es aquella que se extiende a través de patios, en y entre estaciones (Regla 6.3).
- 83. Vías Principales Múltiples:** Más de dos vías principales utilizadas de acuerdo con las instrucciones contenidas en el horario.

1. MEDIDAS DE SEGURIDAD

1.1 Seguridad

La seguridad es el elemento más importante en el desarrollo de las labores.

El estricto cumplimiento de las reglas es esencial para la seguridad en el trabajo, por lo que todos los trabajadores son responsables de cumplirlas. La ignorancia de su contenido no se aceptará como disculpa.

1.1.1 Mantener un Procedimiento Seguro

En caso de presentarse duda o incertidumbre evite correr riesgos y opte por el medio más seguro.

1.1.2 Alerta y Atento

Los Trabajadores deben permanecer alertas y atentos para evitar accidentes o lesiones en el desempeño de sus labores.

1.1.3 Accidentes, Lesiones y Defectos

Los trabajadores deben reportar de inmediato al Despachador de Trenes, por el primer medio de comunicación disponible, cualquier tipo de accidente, ya fuere personal o de terceros, desperfectos de vía, puentes o señales; o cualesquier otra condición que pueda afectar la operación segura y eficaz del ferrocarril, además, lo antes posible se deberá entregar un informe por escrito a su supervisor o jefe inmediato.

1.1.4 Equipos y Herramientas

Para el desarrollo de sus actividades, el personal deberá contar y utilizar en forma obligatoria durante su jornada de trabajo con el siguiente equipo y herramientas:

Equipo y Herramientas	Categoría						
	Camino			Patio			
Obligatorio	Maquinista	Conductor	Garrotero	Jefe de Patio	Maquinista	Mayordomo	Garrotero
Lámpara de Señales	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Reloj	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Llaves de cambio FSRR y otros ferrocarriles	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Llave de cabina de máquina	Si	Si	No	No	Si	No	No
TIP (Terminal Individual Portátil)	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Inversor	Si	No	No	No	Si	No	No
Auricular	Si	No	No	No	Si	No	No
Radio portátil	No	Si	Si	Si	No	Si	Si

Previo al inicio de sus labores, los trabajadores tienen la obligación de verificar el estado y condiciones del equipo y herramientas a utilizar. Cualquier defecto encontrado debe ser reportado a su jefe y no deberán usarlas hasta que sean seguras o utilizables.

Nota: El trabajador de Vía, infraestructura y señales que opere Equipo de Trabajo debe contar con lámpara de señales, Reloj, Llaves de cambio de FSRR o del territorio donde opere, así como Radio móvil (indispensable) en el Equipo de trabajo.

Equipo de Protección Personal (EPP)

El Equipo de Protección Personal (EPP) tiene como finalidad proteger al personal de los riesgos asociados a la operación y actividades de la empresa. Su uso es obligatorio, con base en la siguiente tabla:

Equipo de Protección Personal	Categoría						
	Camino			Patio			
Obligatorio	Maquinista	Conductor	Garrotero	Jefe de Patio	Maquinista	Mayordomo	Garrotero
Guantes	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Calzado de Seguridad	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Tapones Auditivos	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Lentes	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Uniforme de trabajo	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Impermeable	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Faja Preventiva	No	Si	Si	Si	No	Si	Si

Para ingresar a ciertas áreas, deberá usarse el Equipo de Protección Personal requerido para la actividad a desarrollar o especificado para el área a ingresar o durante su permanencia en las instalaciones operativas, de acuerdo a lo estipulado en las instrucciones especiales del horario.

Es obligatorio el uso de protección auditiva para todos los puestos del área de Operaciones.

Todo el personal que por prescripción médica tenga que utilizar lentes graduados, éstos deberán ser lentes de seguridad con graduación (mica endurecida).

El trabajador del área de Vía, infraestructura y señales portará durante el servicio el equipo de protección personal descrito como son guantes, calzado de seguridad, tapones auditivos, lentes, uniforme de trabajo, impermeable y faja preventiva.

1.2 Lesiones Personales y Accidentes

1.2.1 Auxilio a lesionados

En caso de accidente, los trabajadores tienen la obligación de prestar auxilio, socorrer y hacer todo lo que esté a su alcance para asistir a los miembros de la tripulación, pasajeros y terceros.

1.2.2 Testigos

Sí el equipo ferroviario se ve involucrado en pérdida de vida humana, lesiones o daños en propiedad ajena él o los trabajadores encargados deberán obtener todos los datos posibles, así como los nombres y direcciones de las personas implicadas en el percance, incluyendo aquellas que se encontraban en la escena cuando el accidente ocurrió.

1.2.3 Inspección del Equipo

En caso de ocurrir un accidente, las herramientas, maquinaria y equipo ferroviario involucrado así como el lugar en que se verificó éste, será inspeccionado inmediatamente por el jefe, encargado del trabajo o inspector competente. Éste último deberá entregar inmediatamente al superior jerárquico el reporte de la inspección. Dicho reporte deberá contener cuando menos el nombre del inspector y del concesionario; las iniciales y número del equipo ferroviario; el lugar, fecha y hora de la inspección, en su caso, una descripción de los defectos o fallas detectadas y la firma del inspector que realizó la misma.

En caso de ser solicitado por alguna de las áreas de la empresa o autoridad competente, el equipo inspeccionado e involucrado en el accidente deberá ser marcado para identificación y puesto en custodia del superior jerárquico o trabajador responsable.

1.2.4 Inspección Mecánica

Las máquinas, equipo de arrastre, u otros equipos que estén involucrados en un accidente deben ser inspeccionados y probados por personal calificado en el sitio del accidente y de ser requerido, solo ellos podrán autorizar su movimiento a un lugar que estos indiquen para una revisión mayor, reportando los resultados inmediatamente al área correspondiente.

1.2.5 Reportes

En caso de que algún trabajador, estando en servicio o en las instalaciones del ferrocarril, sufra cualquier tipo de lesión o que su condición ponga en peligro su vida o la de terceros, los trabajadores lo informarán

de inmediato a su superior jerárquico. En caso de requerirse atención médica u hospitalización, primero se solicitará el auxilio médico.

1.2.6 Declaraciones

Los trabajadores autorizados, podrán proporcionar información bajo las siguientes condiciones:

- En caso de accidentes o lesiones ocurridas a terceros y trabajadores del ferrocarril, las declaraciones sólo podrán ser proporcionadas a un representante autorizado de éste, de la Secretaría o a las autoridades competentes.
- En caso de hechos relacionados con lesiones graves o muerte de un trabajador, las declaraciones podrán ser proporcionadas únicamente a los representantes autorizados del ferrocarril, de la Secretaría y autoridades competentes.
- La información relativa a los accidentes sufridos por el ferrocarril y que obre en los archivos de éste, solo podrá ser proporcionada a un representante autorizado del ferrocarril, de la Secretaría y autoridades competentes.

1.2.7 Proporcionar Información

Los trabajadores no deben retener información o dejar de proporcionarla a aquellos que la deban recibir, acerca de accidentes, lesiones personales, violación de las reglas o eventos inusuales, caso contrario incurrirán en responsabilidad.

1.3 Normatividad

1.3.1 Reglamentación

Todos los trabajadores o personal que intervengan o auxilien en la operación ferroviaria, deberán contar, portar durante el desarrollo de sus funciones, conocer a través de la asistencia y aprobación a cursos de capacitación, entender y cumplir con este reglamento y con los siguientes documentos normativos:

- Horarios
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Instrucciones Generales Para el Manejo de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Guía de Respuesta en Caso de Emergencia (GRE).

- Reglamento de Frenos de Aire y Recomendaciones para el Manejo de Trenes.
- Instructivo para la operación y manejo de cambios.
- Instructivo AFT / APT / DMC / DOA.
- Instructivo de Aparatos de Advertencia al Lado de la Vía.

Cada trabajador tiene la obligación de orientar a los compañeros menos experimentados para evitar realicen actos inseguros que pongan en riesgo su integridad.

En caso de duda sobre la correcta interpretación y cumplimiento de esta reglamentación, los trabajadores deben consultar su jefe inmediato para que éste se las aclare.

La reglamentación interna de FerroSur solamente puede ser emitida, cancelada o modificada por un Boletín de Vía, Orden General o Instrucciones Especiales, así como por aquellas disposiciones que emita la Secretaría.

1.3.2 Órdenes Generales

- Las órdenes generales reemplazan cualquier Instrucción Especial o regulación interna que sea contraria a dicha orden.
- Podrán ser emitidas y canceladas por el Responsable Técnico de la Operación
- Contienen información o instrucciones relacionadas con las reglas o prácticas operativas.
- Deben estar numeradas en forma consecutiva.
Antes de iniciar su viaje o jornada de trabajo, los trenistas y todo aquel que por sus funciones así lo requiera, deben revisar las órdenes generales que aplican al territorio donde operarán.

1.3.3 Circulares, Instrucciones y Avisos

Las circulares, instrucciones, avisos y cualquier otra información deben ser emitidos y cancelados por el responsable técnico del área correspondiente. Antes de iniciar su viaje o jornada de trabajo, el personal trenista y cualquier otra persona cuyas obligaciones así lo requieran, deben revisar todas aquellas instrucciones que apliquen al territorio donde operarán.

1.4 Cumplir Reglas y Reportar Violaciones

Los trabajadores tienen la obligación de observar y hacer cumplir las reglas, instrucciones y otros ordenamientos que les sean impartidos.

Deben reportar de inmediato a su jefe cualquier violación, condición o práctica que pueda amenazar la seguridad del ferrocarril, de la carga, de sus compañeros o de terceros, así como de cualquier mala conducta o negligencia que puedan afectar los intereses del ferrocarril.

1.5 Drogas, Alcohol y Tabaco

La posesión, consumo o venta de bebidas alcohólicas, embriagantes, estupefacientes, psicotrópicos y demás sustancias prohibidas por la Ley General de Salud, sea cual fuere su presentación o forma, que por su naturaleza pueda afectar el desempeño de sus labores, se encuentran estrictamente prohibidas ya sea antes, durante o después de su jornada laboral. Caso contrario el trabajador incurrirá en responsabilidad, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

En el caso en que el oficial detecte que un trabajador no es apto para desempeñar su servicio, podrá trasladarlo a una localidad donde pueda ser examinado por un médico.

Lo anterior no aplica a los medicamentos que justificadamente hubieren sido prescritos por un médico, mientras que estos no afecten al trabajador en el desempeño de sus funciones poniendo en peligro, a los miembros de su tripulación, al tren, a la carga, o a terceros. En todos los casos el trabajador notificará el consumo de estos medicamentos avalando con comprobante oficial, a su jefe inmediato, a un oficial, o a un representante del área de Relaciones Industriales.

Los trabajadores son responsables de presentarse a su jornada de trabajo en condiciones de aptitud psicofísica para el desempeño de sus labores. Para ello, previo al inicio de su jornada laboral, los trabajadores o personal relacionados con la operación ferroviaria, deben someterse al Examen Médico en Operación. En caso de que el resultado del examen médico en operación no resulte favorable, no podrán desempeñar su jornada laboral. Lo anterior independientemente de la responsabilidad en que incurra en casos que se identifique el consumo de alcohol o de alguna otra sustancia prohibida.

Queda terminantemente prohibido fumar en áreas cerradas, incluyendo el interior de las cabinas de las máquinas y donde los señalamientos así lo indiquen.

Los empleados no deben presentarse a trabajar ni permanecer en las instalaciones de la compañía bajo la influencia de, o consumir en ho-

ras de trabajo, ningún fármaco o medicamento de prescripción o de venta sin receta que, de alguna forma, pueda afectar adversamente su vivacidad, coordinación, reacción, respuesta o seguridad. Si algún empleado tiene duda con respecto a si un fármaco de prescripción o de venta sin receta puede tener un efecto adverso en su vivacidad, coordinación, reacción, respuesta o seguridad, éste deberá asegurarse de que se observen las siguientes medidas:

1. El médico general del empleado deberá certificar por escrito, con notificación de las tareas asignadas a éste y en base a los datos contenidos en el historial clínico disponible, que el uso de la sustancia, a la dosis prescrita o autorizada, permite que el empleado desempeñe sus obligaciones de manera segura (el empleado debe portar una copia de esta documentación durante las horas de trabajo); y
2. La sustancia deberá usarse sólo en la dosis, manera y propósito para la que fue prescrita o autorizada; y
3. En caso de que el empleado esté siendo tratado por más de un médico, el médico general, por lo menos, deberá informar con respecto a todos los medicamentos autorizados o prescritos y deberá certificar por escrito que la combinación de dichos medicamentos permite que el empleado desempeñe sus obligaciones de manera segura. El empleado deberá portar una copia de esta documentación durante las horas de trabajo, además de observar todas las restricciones impuestas con respecto al uso de medicamentos combinados.

1.6 Conducta

Durante el desempeño de su jornada laboral, los trabajadores del ferrocarril no deben ser:

1. Descuidados de la seguridad de ellos mismos y de otros;
2. Negligentes;
3. Insubordinados;
4. Dishonestos;
5. Inmorales;
6. Pendencieros; y
7. Descorteses.

1.7 Altercados

En todo momento los trabajadores deben conducirse en forma correcta y respetuosa, tanto con sus superiores como con sus compañeros de trabajo, evitando cualquier tipo de conflictos.

1.8 Apariencia

Los trabajadores siempre deben presentarse a laborar limpios y pulcros, a los que se les asigne uniforme deben portarlo correctamente.

1.9 Comportamiento

Los trabajadores deben comportarse con educación y respeto en el desempeño de sus funciones, dentro y fuera de las instalaciones del ferrocarril. Lo anterior con el fin de que el ferrocarril no sea criticado por sus acciones.

1.10 Juegos, Lectura o Aparatos Electrónicos

Salvo autorización expresa y por escrito, los trabajadores en servicio no deben:

- Distraer su atención en actividades que no estén relacionadas con las funciones, tareas y labores que les sean encomendadas.
- Leer revistas, periódicos u otras literaturas no relacionadas con sus deberes.
- Usar aparatos electrónicos, de comunicación o de cualquier tipo, que no estén relacionados con sus deberes.
- En general, realizar cualesquier otra actividad ajena al desempeño de sus funciones.

1.10.1 Teléfonos Celulares en Propiedad o Asignados por la Empresa

Los teléfonos celulares deben estar apagados y no utilizar los audífonos con que estén equipados, siempre que:

- Los trabajadores de una tripulación y Oficiales se encuentren en un tren, máquina o equipo de vía en movimiento.
- Los trabajadores de una tripulación se encuentren en tierra realizando actividades relacionadas con el movimiento del tren, máquina o equipo de vía como: clasificando, haciendo pruebas de aire, subiéndose a o bajándose del Equipo Ferroviario, inspeccionando trenes, apoyando la preparación de su tren y parados al lado de una vía a una distancia de 1.20 m del riel más cercano.
- Otros trabajadores se encuentren realizando actividades relacionadas con la seguridad del tren, máquina o equipo de vía.

Los teléfonos celulares podrán ser utilizados solamente bajo las siguientes condiciones:

- Para comunicación de voz en uso de sus funciones, mientras el tren, máquina o equipo de vía se encuentre detenido, ningún miembro de la tripulación esté realizando actividades relacionadas con la seguridad del tren, máquina o equipo de vía y todos los miembros de la tripulación estén enterados que no hay ninguna actividad operativa a realizar.
- Del Teléfono Celular TIP, u cualquier otro dispositivo que en el futuro sea asignado por la empresa para procesos operativos tales como acceder a los archivos electrónicos de Reglas que se tengan almacenados en la memoria del dispositivo o la actualización de trabajo (movimientos de colocación y retiro, tomar y dejar unidades), entre otros, apegándose para ello a la reglamentación para uso del dispositivo que se emita, siempre que el tren, máquina o equipo de vía se encuentre detenido.
- Cuando se esté a bordo de un coche de un tren de pasajeros o de un coche especial y siempre que no se use en la cabina de mando del vehículo. El uso del teléfono no debe interferir con ninguna actividad relacionada con la seguridad, incluyendo la solicitud o liberación de autorizaciones o identificación de indicaciones de señales.
- Cuando el uso del teléfono tenga que ver con pruebas o evaluaciones de tipo mecánico o técnico, como prueba del sistema de señales, de la potencia distribuida, etc. Antes de usar el teléfono celular, es necesario que todos los miembros de la tripulación acuerden qué tipo de comunicaciones pueden hacerse con el teléfono celular sin afectar la seguridad del tren, máquina o equipo de vía.
- En caso de emergencias, durante el trayecto DH o en servicio, por otros medios de comunicación a los del tren, máquina o equipo de vía.

1.10.2 Dispositivos Electrónicos

- Los dispositivos electrónicos como computadoras instaladas a bordo para asuntos de la empresa pueden ser utilizados mientras el tren, máquina o equipo de vía se encuentre detenido y ningún miembro de la tripulación esté realizando actividades relacionadas con la seguridad del tren, incluyendo loteo de carros, pruebas de aire, subiendo a o bajando de Equipo Ferroviario, inspeccionando trenes, apoyando la preparación del tren o se encuentra parado al lado de una vía y que todos los miembros de la tripulación estén enterados que no hay ninguna actividad operativa a realizar.

- Las computadoras Laptop en caso de que sean asignadas por la empresa, pueden ser utilizadas solamente para acceder a los archivos electrónicos de Reglas que se tengan almacenado o para extracción de lecturas de los Equipos Registradores de Eventos por parte de Oficiales, mientras el tren, máquina o equipo de vía se encuentre detenido o cuando el personal esté siendo transportado DH o por otros medios que no sea un tren.
- Los dispositivos electrónicos como los DVD, CD, MP3, I-Pods, etc. no pueden ser utilizados por ningún miembro de la tripulación o supervisor mientras se encuentren en servicio. Tales dispositivos deberán ser apagados y guardados junto con sus audífonos. Pueden ser utilizados solamente que el personal esté moviéndose DH o mientras esté siendo transportado por un medio que no sea un tren.
- Las cámaras de video y fotográficas podrán ser utilizadas sólo por personal de Oficiales estando en servicio y serán usadas con fines relacionados con el servicio.
- Los dispositivos electrónicos proporcionados por la empresa relacionados con el movimiento del tren u otros Equipos Ferroviarios y los sistemas del control del tren y locomotoras como el de Potencia Distribuida, Aparatos de Principio y de Fin de Tren (APT y AFT), Pantallas Electrónicas, etc. no tiene restricciones para su uso, y deberán ser operados conforme a los Instructivos específicos de uso.

1.11 Prohibido Dormir

Bajo ninguna circunstancia los trabajadores, durante el desempeño de sus labores, podrán dormir o dormitar.

1.12 Armas

Está estrictamente prohibido poseer, portar o transportar cualquier tipo de arma de fuego o punzo-cortante, su uso y portación estará restringido a aquellos trabajadores que por el desempeño de sus funciones así lo requieran y se encuentren debidamente autorizados por el ferrocarril y las autoridades competentes.

1.13 Cumplimiento y Reporte de Instrucciones

Los trabajadores reportarán a y cumplirán con las instrucciones que les impartan los supervisores que tengan jurisdicción sobre ellos. Los trabajadores deben cumplir con aquellas instrucciones que les sean emitidas por sus superiores o los de otras áreas, siempre y cuando las

instrucciones se apliquen a sus obligaciones.

1.14 Jurisdicción del Trabajador

Cuando estén operando en otro ferrocarril los trabajadores se registrarán por:

- Las instrucciones de los supervisores de ese ferrocarril.
- Las Reglas de Seguridad, Reglas de Frenos de Aire y Manejo de Tren, e Instrucciones para el Manejo de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Las Reglas Operativas, Horario / instrucciones especiales.

1.17 Jornada de Trabajo

Los trabajadores deben estar familiarizados y cumplir con los requisitos de las horas y jornadas de trabajo y de los descansos legales establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo y en el Reglamento Interior de Trabajo.

En los casos en que proceda, el Despachador de Trenes debe notificar a los trabajadores con una hora y media de anticipación que serán relevados y les indicará el lugar donde deberán librar la vía principal y esperar su relevo.

Los trabajadores no excederán su jornada de trabajo. Sin embargo, en caso que sea necesario, atenderán las instrucciones del Despachador de Trenes u oficial, para asegurar:

- Que bajo ninguna circunstancia se detendrá el tren o máquinas sobre la vía principal fuera de Límites de Patio para esperar relevo, moviéndolo al lugar que se les indique, para no afectar el movimiento de otros trenes, máquinas o equipos.
- Que bajo ninguna circunstancia se abandonará el tren o máquinas fuera de Límites de Patio sin haber llegado su relevo o el personal que se encargue de su custodia, debiendo dejarlo correctamente asegurado.
- Que bajo ninguna circunstancia se detendrá el tren o máquinas sobre la vía principal dentro de Límites de Patio sino hasta que el tren o máquinas sean entregados a los oficiales o al jefe de patio.

1.18 Restricciones en el Trabajo

Los trabajadores no deben comprometerse en otras actividades u ocupaciones que puedan crear un conflicto de interés con sus actividades

o trabajo dentro del ferrocarril o que interfiera con su disponibilidad para la prestación del servicio o el debido cumplimiento de sus obligaciones.

1.19 Uso de las Instalaciones

Los trabajadores son responsables del cuidado y uso adecuado de las instalaciones del ferrocarril y no deben utilizarlas para su uso personal.

1.20 Alerta al Movimiento de Trenes

Por su seguridad, los trabajadores deberán estar atentos al realizar sus labores, teniendo presente que los trenes pueden correr en cualquier momento, en todas las vías y en cualquier dirección.

1.21 Actividades Sobre el Techo de Equipo Ferroviario

Los trabajadores cuyas obligaciones requieran realizar trabajos sobre el techo del equipo ferroviario, deben hacerlo solamente con la debida autorización y cuando el equipo esté detenido.

1.22 Restricción de Personas a bordo

Salvo representantes de la Autoridad Federal, personas ajenas a la tripulación del tren que no estén autorizadas por el responsable técnico de la operación no deben viajar a bordo del equipo ferroviario.

1.23 Modificación de Equipo

Los trabajadores que no cuenten con autorización expresa del jefe del área responsable, no podrán bajo ninguna circunstancia modificar, anular, cambiar el diseño, o de cualquier manera restringir o interferir con la función normal de cualquier aparato, máquina, equipo u otra instalación del ferrocarril, excepto en caso de emergencia, de ser así, los trabajadores deben reportar inmediatamente al jefe inmediato o supervisor correspondiente los cambios hechos.

1.24 Limpieza en Instalaciones y equipo

La propiedad de la Empresa debe mantenerse limpia, ordenada y en condiciones de seguridad, las Instalaciones, las herramientas y el equipo no debe ser dañado o deteriorado. Solamente información autorizada por Oficiales o requerida por la autoridad puede ser publicada en la propiedad del Ferrocarril.

Desde un tren en movimiento o estacionado no tire basura, botellas, desechos, etc., deposítelos en los lugares destinados para tal fin.

1.25 Administración del patrimonio

Los trabajadores bajo ninguna circunstancia deben recibir dinero de cualquier persona ajena o propia del ferrocarril. Igualmente se encuentran impedidos para hacer uso de los ingresos de éste en caso de que ellos lo reciban. Por ningún motivo deben divulgar, vender, prestar o disponer de los bienes del ferrocarril. Los trabajadores deben cuidar todos los artículos existentes en las instalaciones del ferrocarril y a la brevedad reportar los encontrados fuera de lugar a la autoridad correspondiente. Caso contrario incurrirán en responsabilidad.

1.26 Gratificaciones

Bajo ninguna circunstancia los trabajadores podrán discriminar a los clientes del ferrocarril. Los trabajadores ni por sí o por medio de otra persona podrán aceptar regalos o gratificaciones de clientes, proveedores o contratistas del ferrocarril.

1.27 Divulgar Información

Los trabajadores que realizan funciones de recopilación de datos y documentos o que estén encargados de velar por ellos, bajo ningún concepto deben permitir a cualquier persona ajena, el acceso a estos o revelar su contenido, excepto a las autoridades competentes.

La documentación e información que debe resguardarse, será:

- Correspondencia;
- Reportes;
- Libros;
- Guías de carga;
- Hojas de ruta;
- Boletos;
- Estadísticas; y
- Cualquier otra que se relacione con la actividad ferroviaria.

1.28 Incendios

Los trabajadores deben tomar todas las precauciones para prevenir pérdidas o daños a causa de incendio.

Los trabajadores deben reportar inmediatamente al Despachador de Trenes cualquier conato de incendio en la vía o cerca del derecho de vía, aún si está siendo controlado. Si existe el peligro de que el incendio se propague a un puente u otra estructura, la tripulación debe detener el tren y ayudar a extinguirlo. Si se conoce la causa del incendio, debe reportarse inmediatamente al Despachador de Trenes.

1.29 Evitar Demoras

Los trabajadores deben operar los trenes, máquinas y equipos de trabajo en forma segura y eficiente, evitando demoras innecesarias.

1.30 Viajar en la Máquina

La tripulación que viaje en las máquinas de un tren de carga debe hacerlo en la cabina de control de la maquina guía, a menos que se disponga de otra manera.

El Conductor debe viajar en la cabina de control de la maquina guía.

1.31 Reparaciones a Equipo de Arrastre de otros ferrocarriles

La tripulación que repare equipo de arrastre de otros ferrocarriles, debe reportar dichas reparaciones a sus superiores en la forma que para tal efecto establezca el ferrocarril.

1.32 Ruedas Sobrecalentadas

Cuando el reporte de un detector indique muñón caliente, la tripulación efectuará una inspección física de la unidad y si es posible su movimiento, se hará con las debidas precauciones al primer escape disponible.

Cualquier falla de un detector relacionada al reporte de muñones calientes, se debe considerar como una indicación efectiva y tratarse como mencionado en el párrafo anterior.

La o las unidades se dejarán debidamente aseguradas en los escapes y el departamento mecánico después de una inspección y/o reparación determinará su movimiento.

1.33 Revisión de Equipo de Arrastre

En los lugares donde los trenes son formados, cuando no se encuentre personal de inspección de equipo de arrastre, el personal trenista efectuará las revisiones correspondientes a dicho equipo. Cada unidad acoplada podrá ser movida después de haber recibido la revisión de seguridad, como se menciona a continuación:

Condiciones a revisar:

1. Ladeado;
2. Vencido;
3. Posición incorrecta sobre los trucks;
4. Objetos colgando, arrastrando o sobresaliendo a los lados o extremos;
5. Puertas o compuertas inseguras;
6. Dispositivos de seguridad rotos o faltantes;

7. Fugas del contenido en equipo de arrastre con material o residuo peligroso;
8. Mecanismo de acoplar inseguro;
9. Rueda o eje sobrecalentado;
10. Rueda quebrada o fisurada;
11. Frenos pegados;
12. Mangueras de aire y llaves angulares; o
13. Cualquier otra condición que pueda causar un accidente.

La carga en unidades sin cubierta, incluyendo remolques y contenedores en plataformas, debe estar debidamente asegurada.

Si el alto o ancho de la carga se acerca a las restricciones de libraje, el movimiento debe ser realizado de acuerdo a las instrucciones que lo hayan autorizado.

El equipo de arrastre que presente algún defecto que haga el movimiento inseguro debe ser corregido o cortado del Tren.

El Equipo de Arrastre mal orden podrá moverse, siempre y cuando haya sido acondicionado para llegar con seguridad al punto establecido de reparación, siempre que se cuente con la autorización para su movimiento por Trabajadores del área de Unidades de Arrastre y atendiendo las restricciones de movimiento que éstos determinen.

1.34 Ruedas con Aplanaduras

Si la rueda de alguna unidad del equipo presenta una aplanadura de 2 pulgadas o más de largo, o si la rueda tiene aplanaduras contiguas de por lo menos 1 ½ pulgadas de largo, el equipo no debe ser movido a más de 15 kph. Tal equipo debe ser cortado en el primer punto disponible.

1.35 Puertas de Descarga

Los trabajadores deben asegurarse que las puertas de descarga del equipo de arrastre estén debidamente cerradas después de haber sido descargado. Si el equipo de arrastre debe ser movido por distancias cortas con las puertas de descarga abiertas, los trabajadores deben asegurarse que las puertas y cadenas libren vías y cruces a nivel.

1.36 Cargas Voluminosas

Los equipos de arrastre con cargas voluminosas deben colocarse enseguida de la máquina al frente del tren o lo más cercano posible a ella.

Los trenes deben recibir instrucciones para el manejo de equipos de arrastre con cargas voluminosas y si estas no han sido emitidas, el conductor inmediatamente lo notificará al Despachador de Trenes.

Las tripulaciones que manejen equipo con carga voluminosa deben asegurarse que el equipo libre los objetos cercanos, incluyendo equipo en vías adyacentes. Si el tren llega a un punto donde no haya suficiente espacio libre, la tripulación debe asegurarse que se proporcione la debida protección contra movimientos en vías adyacentes.

1.37 Cargas Descubiertas

Si la longitud y la formación del tren lo permiten, las plataformas, equipos de arrastre descubiertos y plataformas cargadas con remolques o contenedores descubiertos con cargas susceptibles de moverse, no deben ser colocados enseguida de:

- Equipo de Arrastre ocupado por personal;
- Equipo de Arrastre de pasajeros;
- Máquinas;
- Cabús; y
- Embarque de vehículos automotores y maquinaria que no esté completamente cubierta.

Esta restricción no aplica a equipos de arrastre con accesorios de aseguramiento permanente.

1.38 Embarques con Riesgo de Daño

Los embarques con superficies pintadas o acabados susceptibles de dañarse como automóviles, camiones, tractores, cosechadoras, equipo o maquinaria parecida, no deben ser colocados a menos de cinco equipos de arrastre detrás de equipos de arrastre descubiertos cargados con carbón, arena, grava, cal, ceniza de soda, etc., sujetos a la acción del viento, vapor o humo en equipos de arrastre contiguos. Se exceptúan embarques con riesgo de daños cuando estén:

- Cargados en equipo de arrastre donde los embarques están completamente encerrados.
- Completamente protegidos por una cubierta.
Equipos de arrastre descubiertos cargados con arena, grava, cal, ceniza de soda, etc. sujetos a la acción del viento, vapor o humo no deben ser colocados inmediatamente adelante de un cabús ocupado.

1.39 Exactitud del Velocímetro

El maquinista debe verificar la exactitud del velocímetro lo más pronto posible después de encargarse de la máquina. Si la velocidad es entre 15 y 45 kph y la variación excede de 5 kph o si la velocidad es mayor a 45 kph y la variación excede de 8 kph, el maquinista debe inmediatamente reportar el desajuste al Despachador de Trenes o escritorio de apoyo mecánico (help desk).

1.40 Reporte de Defectos en Máquinas

El maquinista debe reportar inmediatamente cualquier desperfecto o falla que presente la máquina al Despachador de Trenes y al escritorio de apoyo mecánico.

El maquinista deberá atender las indicaciones que reciba vía radio a fin de tratar de corregir el defecto o la falla.

1.41 Máquinas Acopladas a Equipo de Arrastre Ocupado con Pasajeros

Las máquinas acopladas a equipo de arrastre ocupado por pasajeros, siempre deben estar al cuidado de un miembro de la tripulación.

1.42 Trenes Desviados

Cuando un tren sea desviado sobre vías de otro ferrocarril, el maquinista del tren desviado seguirá operando la máquina, a menos que de otra manera sea indicado por la administración del ferrocarril al cual pertenece el tren desviado.

El piloto informará al maquinista de las restricciones de velocidad, señales, escapes, etc., para asegurarse que el tren desviado está siendo conducido con seguridad.

1.43 Detención en Túneles

A. Máquina o Tren Detenido en Túnel

Cuando una máquina o tren se detenga en un túnel y no pueda reiniciar la marcha de inmediato, la tripulación debe:

1. Apagar el motor diesel inmediatamente;
2. Aplicar el freno de aire automático con una reducción plena de servicio;
3. Apagar el motor Waukesha o máquinas de tipo similar, en equipos así equipados;

4. Aplicar los frenos de mano para evitar movimiento en caso de que los frenos de aire tengan fuga.
5. Siempre que sea posible tratar de comunicarse con el despachador, otros trenes o equipos de trabajo para notificar su situación.

B. Tren de Pasajeros Detenido en Túnel o Nieve Profunda

Los miembros de la tripulación de un tren de pasajeros detenido en un túnel o nieve profunda deben:

1. Apagar cualquier sistema de circulación de aire incluyendo:
 - a) Aire acondicionado;
 - b) Máquinas de hielo; y
 - c) Generadores.
2. Cerrar todas las entradas de aire;
3. Apagar ventiladores de aire.

C. Notificar Cuando Esté Detenido en Túnel o Nieve Profunda

El Despachador de Trenes debe ser notificado inmediatamente por la tripulación para que se hagan los arreglos necesarios y así proteger a personas y equipo ferroviario.

La seguridad de los pasajeros y la tripulación del tren debe ser lo primero a considerar.

D. Cuándo éstos Requisitos no Aplican

Estos requisitos no serán aplicados si corrientes de aire llevan los gases de escape lejos del tren.

1.47 Reglas para Tripulaciones, Supervisores de Despacho, Despachadores de Trenes y Personal de Terminales

Responsabilidades Generales de la Tripulación del Tren

Para que los trenes sean operados en forma segura, las tripulaciones deben cumplir fielmente las Reglas contenidas en el presente reglamento, así como con aquellas reglas, circulares, mandatos de vía y cualquiera otra aplicable con su operación, que sean emitidas por el ferrocarril o la autoridad competente.

Cuando se presente una falla o emergencia en el Tren, los miembros de la tripulación deberán inmediatamente asegurar la protección del mismo.

Obligaciones para el Personal que Opere o Auxilie en la Operación Ferroviaria

El personal involucrado en la operación ferroviaria es responsable de la seguridad y protección de su tren y la debida observancia de estas reglas. Si las condiciones no están cubiertas por estas reglas, ellos deben tomar todas las precauciones que sean necesarias para la protección del tren.

A. Obligaciones de los Jefes de Patio o Equivalentes.

Los jefes de patio o equivalentes deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, recibirán instrucciones y dependerán del Gerente y/o Superintendente, Jefes de Operación y Supervisor de Operación, en todo lo relacionado a la formación de trenes, movimientos, colocación de equipos de arrastre y formulación de los informes que les requiera la superioridad. Se presentarán al servicio con media hora de anticipación.

No permitirán que ninguno de los trabajadores que de él dependan se presente en mal estado de salud o bajo el efecto de alcohol o de algún enervante, como tampoco a ellos les es permitido presentarse en ese estado.

El jefe de patio o equivalente es responsable y debe supervisar directamente a los trenistas, maquinistas de patio, oficinistas y todos los demás trabajadores que trabajen en el patio. El Jefe de Patio vigilará que trabajen en forma segura, eficaz y económica, según las reglas, regulaciones, e instrucciones del ferrocarril. Los jefes de patio o equivalentes deben asegurar el movimiento puntual y regular del equipo de arrastre, especialmente la composición y formación apropiada de los trenes de acuerdo con lo establecido en el reglamento del servicio ferroviario de la Secretaría y su movimiento dentro y fuera del patio.

En lugares donde los jefes de patio o equivalentes estén de servicio, los trabajadores del tren, máquina y patio deben cumplir con las instrucciones del jefe de patio o equivalente. En lugares donde el jefe de patio o equivalente no esté de servicio, estos trabajadores laborarán según instrucciones del personal designado por el Gerente de Operaciones.

B. Responsabilidades del Conductor de Trenes

Los conductores de trenes deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, dependerán y recibirán instruc-

ciones del Gerente y/o Superintendente de Operación y los Jefes de Operaciones, también recibirán instrucciones de los supervisores de Operación y del Supervisor de Despacho y despachadores de trenes en relación con todo lo concerniente a sus labores. Se presentarán al servicio con una hora de anticipación a la hora para la que fueron llamados y vigilarán que el resto del personal del tren haga lo mismo. Los conductores y el maquinista son igualmente responsables de la seguridad del tren desde su salida hasta su llegada.

El conductor y/o garrotero, si lo lleva, junto con el maquinista, sacarán e internarán las máquinas del área de servicio de máquinas, tanto al inicio como al término de cada viaje, respectivamente.

Todas las personas empleadas en el tren deben obedecer las instrucciones del conductor, a menos que éste ponga en peligro la seguridad del tren o viole estas reglas. Si cualquier duda surge con respecto a la autoridad o para proceder con seguridad, el conductor debe consultar con el maquinista quien será igualmente responsable por la seguridad y la operación adecuada del tren.

El conductor debe informar al maquinista y al Despachador de Trenes, de cualquier restricción puesta en el equipo que se está manejando.

Cuando el conductor no esté presente, otros miembros del tren deben obedecer las instrucciones del maquinista relacionadas a estas reglas, la seguridad y la protección del tren.

Los conductores de trenes son responsables de la carga de su tren. También son responsables de asegurarse que la carga sea entregada con todos los documentos juntos a su destino o terminales. Los conductores deben conservar todos los archivos requeridos.

No permitirán que ninguno de los trabajadores que de él dependan se presente en mal estado de salud o bajo el efecto de alcohol o de algún enervante, como tampoco a ellos les es permitido presentarse en ese estado.

C. Responsabilidades de los Mayordomos de Patio

Los mayordomos de patio deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, dependerán y recibirán instrucciones del Gerente y/o Superintendente, los Jefes y/o Supervisores de Operación y del Jefe de Patio o equivalente. Se presentarán al servicio

con media hora de anticipación y vigilarán que el resto del personal a su cargo haga lo mismo, no permitiendo que el personal a su cargo se presente en mal estado de salud o bajo el efecto de alcohol o enervantes.

Los mayordomos de patio designarán el lugar del Garrotero para el desempeño de sus labores, pudiendo hacer cambios de posición del mismo.

Los mayordomos de patio se esmerarán en formar los trenes con seguridad, rapidez y apego a estas reglas, de tal forma que estén completamente listos para salir a la hora para la que fueron llamados.

No permitirán que ninguno de los trabajadores que de él dependan se presente en mal estado de salud o bajo el efecto de alcohol o de algún enervante, como tampoco a ellos les es permitido presentarse en ese estado.

D. Responsabilidades del Despachador de Trenes

Los despachadores de trenes deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, dependen y reciben instrucciones del Supervisor de Despacho en todo lo relacionado al desempeño de sus labores.

Tienen la responsabilidad de supervisar y controlar el movimiento de trenes.

Deben presentarse al servicio con la anticipación debida a fin de que se enteren de todos los movimientos e instrucciones por cumplir.

Tienen dentro de sus obligaciones la expedición y manejo de mandatos y boletines de vía, controlarán los sistemas de despacho de trenes, programando el movimiento de trenes, así como todas las instrucciones ordenadas por el Supervisor de Despacho.

En sus transmisiones por radio o por otro medio de comunicación, deben hacerlo en forma clara y precisa con estricto apego a estas reglas.

Deben dar aviso inmediato al Supervisor de Despacho tan pronto se den cuenta o tengan conocimiento de cualquier accidente que se suscite, así como de cualquier anomalía o desobediencia por parte del personal que labora en los trenes.

Manejarán todos los sistemas de cómputo para los que serán capacitados y pondrán especial cuidado en la agilización con seguridad, rapidez, eficacia de los trenes y con estricto apego a las reglas.

Conocerán físicamente el territorio en el cual van a laborar.

No deben presentarse en mal estado de salud o bajo el efecto del alcohol o de algún enervante.

Durante el servicio atenderán las sugerencias que el Gerente y/o Superintendente de Operación, Jefes y supervisores de Operación les hagan para expeditar el movimiento de los trenes con estricto apego a las reglas.

E. Responsabilidades de los Garroteros de Camino

Los garroteros de camino deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, se presentarán con una hora de anticipación para la que fueron llamados, dependerán del Gerente y/o superintendente de Operación, de los Jefes y/o supervisores de Operación, durante el servicio, estarán bajo las órdenes del conductor y maquinista.

- En el tren ocuparán el lugar que les asigne el Conductor.
- Verificarán el buen funcionamiento del equipo de arrastre a su cuidado, reportando al conductor las anomalías o desperfectos que encuentren. Deben estar siempre listos y alertas para proteger el tren inmediatamente cuando sea necesario.
- Deben conocer el funcionamiento de los frenos de aire y las reglas que apliquen a otros trabajadores que puedan afectarles.
- No deben presentarse en mal estado de salud o bajo el efecto del alcohol o de algún enervante.

F. Responsabilidades de los Garroteros de Patio

Los garroteros de patio deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, dependerán y recibirán instrucciones del Gerente y/o Superintendente y de los Jefes de Operaciones y/o supervisores de operación y durante el servicio también del jefe de patio o equivalente, del mayordomo de patio y del maquinista de patio.

Se presentarán al servicio con media hora de anticipación a fin de que se les asigne el lugar en la tripulación y ayudarán al maquinista a sacar e internar la máquina del área del servicio de máquinas.

No deben presentarse en mal estado de salud o bajo el efecto del alcohol o de algún enervante.

G. Responsabilidades del Supervisor de Despacho

Los Supervisores de Despacho deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, dependerán y recibirán instrucciones del Gerente de Transportes en todo lo relativo al movimiento de trenes, serán responsables y supervisarán el desempeño de labores de los despachadores de trenes.

Pondrán especial cuidado en la fluidez del tráfico de trenes para que éste sea hecho con seguridad, rapidez, eficacia y con el estricto apego a estas reglas.

Cuando sean notificados o se enteren de que ha ocurrido algún accidente, (o el tráfico de trenes se va interrumpir por alguna causa), darán aviso inmediato al Gerente de transportes así como a funcionarios designados por la empresa y a las autoridades de la secretaría y tomarán todas las medidas y decisiones para canalizar la fluidez al tráfico de trenes, a fin de evitar un mayor daño a los intereses de la empresa.

Deben efectuar una revisión tan frecuentemente como sea posible y necesaria de todos los mandatos y boletines de vía, así como de los programas para el movimiento de trenes y demás información generada. Conocerán físicamente los territorios a su cargo.

No permitirán que ninguno de los trabajadores que laboran en el centro de despacho se presente en mal estado de salud o bajo el efecto de alcohol o de algún enervante, como tampoco a ellos les es permitido presentarse en ese estado.

H. Responsabilidades de los Maquinistas de Camino

Los maquinistas de camino deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio, dependerán y recibirán instrucciones del Gerente y/o Superintendente de Operación, de los Jefes de Operaciones y/o Supervisores de Operación, durante el servicio recibirán instrucciones del Supervisor de Despacho, Despachadores de Trenes y del Conductor. Serán responsables del buen manejo y operación segura y eficaz del tren y máquinas no permitiendo que personas no autorizadas viajen a bordo de las mismas.

El maquinista de camino es responsable de la operación segura y eficaz de la máquina. Los miembros del tren deben obedecer las instrucciones del maquinista de camino relacionadas a la operación de la máquina. Un trabajador calificado puede operar la máquina, sujeto a

la supervisión del maquinista siempre y cuando cuente con la licencia federal ferroviaria vigente.

El Maquinista de Camino debe consultar al Conductor para determinar si algunos equipos de arrastre o máquinas en el Tren requieren manejo especial.

Durante el servicio no abandonarán las máquinas por ningún motivo y darán instrucciones al garrotero (sí lo lleva) en lo relacionado al servicio a falta de conductor.

Los maquinistas de camino deben presentarse con una hora de anticipación para la que fueron llamados al servicio.

Interpretarán y se comunicarán con el conductor sobre el significado de las señales, mandatos y boletines de vía que les sean girados para gobernar el movimiento de tren. No efectuarán movimiento alguno hasta estar completamente seguros del significado de las señales que les sean dadas durante el movimiento de su tren.

Si necesario o requerido revisarán las máquinas, las sacarán e internarán del área de servicio de máquinas u otro lugar designado al inicio y al término de cada viaje respectivamente, a menos que se trate de un punto de cambio de tripulación o existan otras instrucciones.

No permitirán que ningún integrante de la tripulación que de él dependan se presente en mal estado de salud o bajo el efecto de alcohol o de algún enervante, como tampoco a ellos les es permitido presentarse en ese estado.

I. Responsabilidades de los Maquinistas de Patio

Los maquinistas de patio deben tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio dependerán y recibirán instrucciones del Gerente y/o Superintendente, de los Jefes de Operaciones y Supervisores de operaciones, así como de los jefes de patio y mayordomos de patio, Se presentarán al servicio con media hora de anticipación, sacarán e internarán las máquinas del área del servicio de máquinas u otro lugar designado, si necesario revisarán las máquinas. Serán responsables del buen manejo y operación segura y eficaz del equipo y máquinas.

No permitirán que personas ajenas operen o permanezcan en las máquinas o cerca de ellas, así como tampoco las abandonarán hasta en tanto sean relevados.

No deben de presentarse al servicio en mal estado de salud o bajo los efectos del alcohol o de algún enervante.

Durante sus labores no efectuarán movimiento alguno, hasta estar completamente seguros de que las señales recibidas son para ellos y de su correcta interpretación.

J. Responsabilidades de Jefes Encargados de Equipos de Trabajo y Operadores de Vehículos y Maquinaria

El trabajador encargado de los equipos de trabajo en la vía, o de cualquier grupo de trabajadores que requieran realizar trabajos en o cerca de la vía principal, debe tener licencia federal ferroviaria vigente y portarla durante el servicio.

Toda persona que maneje cualquier tipo de vehículo o maquinaria sobre la vía principal, debe tener licencia federal ferroviaria y portarla mientras se encuentre en servicio.

1.48 Seguridad Personal en el Trabajo

1.48.1 Principios Fundamentales de Seguridad

Los trabajadores:

- Son responsables de su propia seguridad y de influir en los demás compañeros para que actúen en forma segura.
- Deben demostrar la prioridad de la seguridad a través de cada una de las acciones de trabajo y personales, evitando accidentes a toda costa, aunque para ello se tengan que ejecutar trabajos que correspondan a otros trabajadores.
- Tienen la responsabilidad de detectar y corregir actos y condiciones inseguras; y deben tomar las acciones necesarias, cuando éstos puedan poner en riesgo a las personas, comunidad, medio ambiente, bienes e instalaciones.
- Deben compartir la responsabilidad de laborar en forma segura y de fomentar el comportamiento seguro dentro y fuera del trabajo.
- Deben conducirse con una actitud proactiva, que manifieste respeto y confianza a sus compañeros de trabajo, así como a las personas con quién tengan que tratar asuntos relacionados con el mismo.

- Tienen el compromiso de realizar sus actividades cumpliendo con todos los procedimientos.
- Están obligados a usar el equipo de protección personal, de acuerdo con la actividad a realizar o al área donde se permanezca, como un medio para protegerse de los riesgos asociados con el perfil de trabajo.
- Deben, antes de realizar cualquier actividad, identificar los riesgos que representa la realización de ésta y cerciorarse que la forma en que la va a efectuar es la más segura.
- Tienen la responsabilidad de adoptar activamente el papel de seguridad en todo momento y ser modelo de comportamiento seguro.

1.49 Normas Generales

1.49.1 Prevenciones y Cuidados Personales y Materiales

- Los trabajadores deben conocer los lugares peligrosos por los que se mueven, a fin de evitar accidentes personales, daños al equipo y a las instalaciones.
- Observar y respetar los anuncios y letreros de seguridad, estos fueron colocados para advertirle que hay riesgo o que se deben de cumplir ciertas normas.
- Los trabajadores que laboran en máquinas, deben usar prendas de vestir que no estén expuestas a ser alcanzadas por las partes en movimiento o que puedan ocasionar enganchamiento y/o atoramiento.
- Cuando se efectúen maniobras con el equipo utilizando cables, cadenas o cuerdas, tómnese las precauciones necesarias para evitar accidentes personales, en caso de que éstos se rompan o zafen.
- No deberán obstruir el equipo contra incendio o de emergencias, ni lo utilicen para trabajos diferentes a su uso. Deberán preservar y reportarlo cuando esté inoperante.
- Usar el lado opuesto a la vía principal para subir o bajar de los carros colocados en las vías adyacentes a la vía principal.

1.49.2 Tránsito en Áreas de Trabajo

- Por su seguridad, esté atento al realizar sus labores; tenga presente que los trenes corren a toda hora, en todas las vías y en cualquier dirección.
- Antes de cruzar las vías, observe en ambas direcciones y cerciórese de que no se aproxima ningún tren, maquina, equipo rodante o vehículo sobre la vía.
- Antes de pasar entre dos unidades estacionadas, observe en ambas direcciones para cerciorarse de que éstas no se moverán.
- Cuando haya carros estacionados no atraviese las vías a menos de cinco metros de distancia del extremo de dicho carro; si las circunstancias lo permiten, aumente esta distancia. Esté siempre alerta al movimiento inesperado de máquinas o carros.
- Al cruzar las vías extreme precauciones para no tropezar con los rieles, durmientes, balasto u otro objeto.
- Siempre observe el camino y aplique medidas de prevención para evitar caer o tropezar, al transitar por piso irregular.
- Cuando sea absolutamente necesario caminar cerca de una vía, hágalo con precaución y vigile en ambas direcciones la aproximación de algún tren, maquina, equipo rodante o vehículo sobre la vía.
- No transitar por las instalaciones en donde no tenga trabajo asignado o esté autorizado; utilice sólo el área de influencia para realizar su trabajo.
- Extreme sus precauciones en el caso muy necesario de tener que pasar sobre excavaciones, trincheras, cunetas, rieles, balasto amontonado, vía vacía o alfombra para derrames de aceite.
- No debe pisar, caminar o sentarse sobre los rieles, sapos, agujas, contraríeles, cambios de doble control y conexiones.
- No cruce por debajo del equipo ferroviario.
- Manténgase a distancia segura para evitar accidentes por objetos que sobresalgan o puedan caer del equipo o máquinas en movimiento.

- No se recargue en las máquinas o equipo ferroviario estacionado.
- Retire de las entrevías cualquier objeto que provocar accidente; si no puede hacerlo avise a quien corresponda.
- Cuando existan pasos peatonales autorizados para cruzar las vías en patios, talleres, zonas de abasto, estaciones, etc., el personal debe transitar exclusivamente por éstos.
- Estrictamente prohibido viajar parado o sentado en los acopladores.
- Estrictamente prohibido viajar sentado en las parrillas o repisas.
- Estrictamente prohibido viajar en bateas o plataformas de vehículo de unidades ferroviarias tales como camiones, camionetas, HR, auto armones, armones de empuje, etc., por consiguiente fuera de la cabina inclusive en caminos y carreteras, aplica tanto para el personal interno de la compañía Ferosur, Coordinadora Ferosur, así como para el personal prestador de servicios que permanezca o esté realizando algún trabajo dentro de las instalaciones o en el tramo de derecho de vía al cual esté asignado.
- Estrictamente prohibido viajar afuera de la cabina de la locomotora.

1.49.3 Acoplamiento y Desacoplamiento de Máquinas o Equipo Ferroviario

- Cuando el equipo ferroviario esté en movimiento o a punto de engancharse, NO debe de ajustar el acoplador o abrir la muela con la mano o el pie.
- Para desacoplar las mangueras: cierre las llaves angulares asegurándose que no hay paso de aire, sujete firmemente la manguera más cercana a usted, y desacople poco a poco. Mantenga un pie fuera de la vía, voltee su cara en sentido contrario a las mangueras y use lentes de seguridad.
- Cuando vaya a efectuar un enganche, manténgase a una distancia prudente de la vía y dé el frente al equipo en movimiento.
- Para alinear con seguridad los acopladores o muelas de dos unidades próximas a engancharse, debe haber una distancia mínima de diez metros entre ambas.

- Para desacoplar use el maneral, si éste no opera, dé señales o instrucciones de parada, espere a que el equipo se detenga por completo, después cruce al otro lado y use el maneral del otro carro.
- No se deben dar señales o instrucciones para que se muevan las máquinas o carros cuando haya personal entre las unidades.
- No use las dos manos y evite cargar el peso de su cuerpo hacia el lado de la vía para cortar carros en movimiento. Si no logra operar la palanca con una mano, debe hacer señales o dar instrucciones de parada.
- Al estar efectuando movimientos en una máquina o en un carro, No debe operar la palanca de desacoplar de la unidad contigua.
- No introduzca su dedo en el agujero que está en la parte inferior del acoplador para bajar el candado.
- No debe meterse entre los carros en movimiento, debe esperar a que estén completamente detenidos.
- No se deberán dejar estacionadas locomotoras y/o unidades de arrastre sobre puentes y alcantarillas para evitar accidentes personales al efectuar movimientos o ser inspeccionadas.

1.49.4 Subir o Bajar de Máquinas o Carros

- Estrictamente prohibido subir o bajar de máquinas o carros en movimiento.
- No está permitido subirse por el frente de las máquinas.
- No está permitido sentarse en los estribos de las máquinas aún estando paradas.
- Al subir o bajar de máquinas o carros, lo deberá hacer con las manos completamente libres, teniendo siempre en mente que deben conservarse invariablemente al menos tres puntos de apoyo: dos pies y una mano o dos manos y un pie.
- Si se tiene la necesidad de bajar o subir de las máquinas, con objetos como maletas, herramienta, accesorios de trabajo, primeramente debe-

rán dejarlos sobre los pasillos laterales de las máquinas y procederá, a subir o bajar de frente a la escalera, sujetándose con ambas manos.

- Siempre que suba o baje de las máquinas debe hacerlo de frente a la escalera y debe observar que tenga un lugar seguro para pisar.
- Cuando suba a una unidad de arrastre asegúrese de que los escalones estén fijos y completos e impulse su cuerpo hacia arriba utilizando la fuerza de sus piernas para evitar lesiones en la espalda.
- Al bajar de la máquina o carros en zona de riesgo como zonas de abasto, talleres, centros de inspección de locomotoras, patios y lugares con eliminación deficiente, observe dónde pisa y extreme precauciones por probable piso resbaloso, objetos entre vías y desniveles sobre el terreno.
- Las cadenas de protección laterales y frontales entre y en máquinas, siempre deben estar colocadas y debidamente aseguradas para protección de caídas.
- Al revisar la sala de motores, debe colocarse de una manera tal que no sea golpeado por las puertas al cerrarse repentinamente. De igual manera evite colocar las manos o parte del cuerpo en situación de riesgo con las puertas de las cabinas de las máquinas. Prevenga machucones o quedar atrapado.
- No debe subir o bajar de las máquinas o carros utilizando medios distintos a los estribos, peldaños, escaleras y pasamanos instalados con tal objeto. Prohibido brincar de los equipos.
- Antes de subir a una máquina o carro que esté marcado para reparación, cerciórese de cuál es la parte defectuosa para no utilizarla.
- En trenes que tomen carros en camino, el personal revisará que los pasamanos y las escaleras del equipo se encuentren en condiciones de seguridad, en caso contrario extreme precauciones si se requiere ser usado.
- Sujétese con ambas manos y apoye firmemente los pies para evitar lastimarse cuando se efectúan las maniobras de acoplamiento de equipo.

Está prohibido:

- Colgarse de los pasamanos de los carros, apoyando un pie sobre el truck.

- Brincar de un carro a otro después de haber sido cortados.
- Pararse o sentarse en los lados de las góndolas o tolvas.
- Sentarse en el pasillo de un carro tanque, a los lados de una plataforma o en las puertas de un carro, y menos aún con los pies proyectándose fuera del equipo.
- Colocar objetos en los peldaños de las escaleras, pasamanos, estribos u otros lugares de seguridad de las máquinas o equipo.
- Cuando dos o más unidades están acopladas, no debe pasar de un lado a otro de los carros por debajo de los acopladores.
- Cuando realice operaciones y esté lloviendo debe extremar precauciones y aplicar las medidas de seguridad necesarias para evitar accidentes. Considere que pueden estar resbalosos tanto pisos, escaleras, peldaños, estribos y pasamanos.

1.49.5 Operación de Cambios

- Al operar un cambio mantenga las manos, los pies y el cuerpo en una posición tal, que no pueda ser lesionado por la palanca o el contrapeso.
- Al operar un cambio apoye firmemente los pies para prevenir resbalones o caídas.
- Levante, empuje y jale la palanca del cambio con el cuerpo bien balanceado para evitar esfuerzos excesivos y torceduras.
- Si el cambio se encuentra en malas condiciones de tal manera que dificulte la operación normal, repórtelo de inmediato a quien corresponda.
- No intente operar un cambio golpeando la palanca con el pie, ya que esto puede ocasionarle una lesión.
- No intente operar un cambio subiéndose a la palanca, ya que puede resbalarse.
- Cuando opere un cambio, cerciórese que la bandera esté debidamente asegurada a la espiga con el fin de evitar golpes por probable desprendimiento de la misma.

- Observe en ambas direcciones para protegerse de movimiento de máquinas y equipo en vías adyacentes y manténgase alejado de ellas.
- Cuando se aproxime una máquina o carro, observe en su dirección y manténgase alejado de tal forma que evite ser golpeado o atrapado entre el equipo rodante y el árbol del cambio.
- Deje los cambios bien alineados, asegúrese de que las agujas queden perfectamente ajustadas, asegúrelos con gancho y si tiene candado déjelo cerrado.
- Antes de operar un cambio en el que se están ejecutando trabajos de conservación, avise al personal involucrado para evitar accidentes.

1.49.6 Levantamiento de Objetos

- Examine la carga, revise las condiciones de conjunto. Si la carga parece ser demasiado pesada o complicada, solicite ayuda para levantarla y transportarla.
- Los objetos de más de 40 kilos no deberán de ser cargados por una sola persona.
- Levante los objetos de acuerdo a la forma segura para levantas objetos pesados . (Técnica levantamiento de objetos). Prevenga accidentes.

1.49.7 Salud

- Queda terminantemente prohibido fumar en áreas cerradas y donde los señalamientos así lo indiquen.
- Antes de hacer sonar el silbato de la locomotora, debe mantener cerradas las ventanas y puertas de la cabina; y usar el equipo de protección auditiva.
- Debe cumplir con los requisitos y medidas establecidas por la empresa en la reducción y/o control de riesgos hacia su salud.
- Deberá someterse a exámenes médicos periódicos que determine la empresa.
- Participe en los programas de fomento a la salud que promueve la empresa.

2. REGLAS PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE RADIO.

2.1 Transmisión

El Trabajador del ferrocarril que opere un radio debe cumplir lo siguiente:

- Antes de transmitir, probar el buen funcionamiento de éste y escuchar durante un tiempo suficiente para verificar que el canal no esté ocupado;
- Dar la identificación requerida; y
- No continuar con la transmisión hasta recibir una respuesta.

2.2 Requisitos de Identificación

Los trabajadores que transmiten o reciben una comunicación de radio deben empezar con los requisitos de identificación en el orden siguiente:

Para estaciones de base o remotas:

- Nombre o iniciales del ferrocarril;
- Nombre y ubicación u otra designación única.

Para unidades móviles:

- Nombre o iniciales del ferrocarril;
- Identificación del Tren (número), número de máquina o palabras que identifiquen exactamente la unidad móvil; y
- Sí continúa la comunicación sin interrupción, repetir la identificación cada 15 minutos.

Identificación Corta

Después de una identificación positiva para movimientos de loteo, clasificación y operaciones similares dentro de un patio, las unidades fijas y móviles pueden usar una identificación corta después de la transmisión inicial y respuesta.

2.3 Repetición

El trabajador que reciba una transmisión debe repetirla en forma clara y precisa a la persona transmitiendo el mensaje, excepto cuando:

- Éste relacionada con movimientos en patios;
- Sea un mensaje grabado proveniente de un aparato o detector automático de alarmas; o
- Sea un mensaje general y no contenga información, instrucción, o advertencia que puede afectar la seguridad de la operación del ferrocarril.

2.4 Finalizar la Transmisión

Para establecer que la comunicación continúa o ha finalizado, se debe indicar lo siguiente:

“CAMBIO” cuando una respuesta es esperada., o “CAMBIO Y FUERA” precedida por la identificación requerida cuando ya no se espera respuesta. Sin embargo, estos requerimientos no aplican para movimientos en patio.

2.5 Comunicación Redundante

La máquina guía de un tren que requiera pruebas del freno de aire debe estar equipada con un radio operativo. En caso de que el radio deje de funcionar conforme a la regla 2.18, se debe contar con un segundo medio de comunicación, que puede ser uno de los siguientes:

- Radio operativo en otra máquina en el consist.
- Radio portátil; u
- Otro aparato de comunicación inalámbrica.

2.6 Comunicación no Entendida o Incompleta

El trabajador que no entienda una comunicación de radio o que la reciba incompleta, debe insistir hasta que la información sea clara, precisa y completa.

Cualquier trabajador que reciba información que pueda afectar la seguridad de los trabajadores, del público o causar daños a la propiedad, debe cumplir los procedimientos establecidos en estas reglas y, de ser necesario, todo movimiento debe ser detenido o no iniciarlo hasta que la comunicación sea entendida.

2.7 Monitorear Transmisiones de Radio

Los radios en estaciones de base o unidades móviles, deben estar en el canal adecuado con el volumen alto para recibir comunicaciones. Los trabajadores que atienden estaciones de base o unidades móviles deben responder todas las transmisiones dirigidas a su estación de base o unidad móvil.

2.8 Responder

El trabajador que recibe una llamada por radio debe responderla inmediatamente, a menos que al hacerlo interfiera con la seguridad.

2.9 Mal Uso de las Comunicaciones por Radio

Los trabajadores no deben hacer mal uso de la comunicación por radio, esto significará violar estas reglas y asumir las responsabilidades que se deriven de dichos actos.

2.10 Llamadas de Emergencia

Las llamadas de emergencia deben empezar con las palabras “Emergencia – Emergencia - Emergencia”. Estas llamadas deben ser utilizadas para cubrir el informe inicial de condiciones peligrosas que puedan causar lesiones a trabajadores o a terceros, daños a la propiedad y en general todas aquellas situaciones que pongan en peligro los bienes del ferrocarril, la carga y la vida de los trabajadores, tales como:

- Descarrilamientos,
- Alcances,
- Choques,
- Rozamientos,
- Tormentas,
- Deslaves,
- Incendios,
- Fugas de materiales peligrosos,
- Obstrucciones de la vía, y
- Aplicaciones del freno de aire en emergencia.

Además, una llamada de emergencia debe ser hecha en los siguientes casos:

- Rebasar los límites de una autorización, o
- Rebasar una señal indicando alto.

Las llamadas de emergencia deben contener la mayor información posible sobre el incidente y los trabajadores que transmitan una llamada de emergencia deben cerciorarse que ésta fue recibida.

Todos los trabajadores que escuchen llamadas de emergencia no deben interferirlas.

2.11 Transmisiones Prohibidas

Los trabajadores no deben transmitir falsas emergencias, comunicaciones innecesarias o no identificadas, no deben utilizar lenguaje inapropiado por radio, ni deben revelar la existencia, contenido o significado de ninguna comunicación salvo las de emergencia.

2.12 Información de Señales Fijas

Los trabajadores no deben utilizar el radio para dar información relacionada al nombre, posición, aspecto o indicación exhibida de una señal fija a los miembros de otra tripulación o máquina, a menos que la información sea necesaria para advertir de una emergencia.

2.13 Transmisión de Radio en Lugar de Señales de Mano

Cuando el radio sea utilizado en lugar de señales de mano, la información debe incluir la dirección y distancia que será recorrida.

El movimiento debe ser detenido dentro de la mitad de la distancia especificada, a menos que instrucciones adicionales sean recibidas.

2.14 Transmisión de Autorizaciones y Boletines de Vía

Cuando sean transmitidas por radio, autorizaciones y boletines de vía, deben ser de acuerdo con las Reglas de operación y lo siguiente:

- El Despachador de Trenes debe indicar que una autorización o boletín de vía será transmitido.
- El trabajador que recibe, debe informar al Despachador de Trenes cuando está listo para recibir. Un maquinista operando los controles, NO debe recibir autorizaciones o boletines de vía, no deben transmitirse a un tren en movimiento cuando se considere que la transmisión pueda afectar la operación segura del tren.
- El trabajador que reciba autorizaciones o boletines de vía, debe tomarlos en forma escrita, usando el formato descrito en estas Reglas de operación.

2.15 Alfabeto Fonético

La comunicación por radio debe ser precisa, para tal efecto se utilizará el alfabeto fonético.

A de Aguascalientes - **B** de Barroterán - **C** de Colima – **D** de Durango - **E** de Ébano – **F** de Ferronales – **G** de Guadalajara - **H** de Hidalgo - **I** de Irapuato - **J** de Jalisco - **K** de Kilómetro – **L** de Lagos - **M** de México - **N** de Nochistongo - **O** de Oaxaca - **P** de Pachuca - **Q** de Querétaro - **R** de Rodríguez - **S** de Salamanca – **T** de Tamaulipas - **U** de Uruapan - **V** de Veracruz - **W** de Washington – **X** de Xochimilco - **Y** de Yurécuaro – **Z** de Zacatecas.

Las palabras deben pronunciarse claramente y con la lentitud suficiente a fin de que sean entendidas por el receptor como el emisor requiere. Las letras aisladas, siglas o un conjunto de letras que no formen una palabra, deberán confirmarse:

Ejemplo: Línea SA, S de Salamanca - A de Aguascalientes.

Los nombres de las estaciones, túneles o cualquier otro punto identificable deben confirmarse deletreándose y/o silabeándose.

Ejemplo: Manlio F. Altamirano, repitiendo silabeando y deletreando Man-lio F de Ferronales Al-ta-mi-ra-no.

Los números de las máquinas, equipos, kilómetros, horas, etc, deben pronunciarse en forma completa y confirmarse cifra por cifra Ejemplo:

- 4401 debe confirmarse cuatro – cuatro – cero – uno
- V-201 repitiendo V de Veracruz dos- cero - uno
- PK 301, repitiendo Tres – Cero – Uno
- 18H07M repitiendo Dieciocho siete, uno –ocho- horas, cero- siete minutos.

Si se trata de los números 1, 4, 5, 7, 8 ó 9, deben pronunciarse y silabearse. Como el número seis no puede silabearse, debe pronunciarse y confirmarse letra por letra, los números dos y tres que no pueden silabearse y que se confunden con los números doce y trece respectivamente, también deben pronunciarse y confirmarse letra por letra.

En instrucciones especiales de cada distrito se incluirán indicaciones para identificar vías como por ejemplo “S” Sureste, “SC” Santa Clara, “Z” Zapata o “ZT” Tehuano.

2.16 Frecuencias Asignadas

El ferrocarril debe utilizar las frecuencias autorizadas por la Secretaría. Los trabajadores tienen prohibido usar frecuencias no autorizadas.

2.17 Comprobar Funcionamiento de Radios

Los radios utilizados en la operación de trenes fuera de patios, deben ser probados en el punto de origen.

Los maquinistas y conductores deben probar los radios por lo menos una vez durante cada viaje para verificar que estén funcionando.

La prueba del radio debe incluir un cambio de transmisión de voz con una de otro radio. La prueba debe confirmar la calidad de la transmisión y recepción.

2.18 Mal Funcionamiento de Radios

Cuando se detecte el mal funcionamiento de algún radio, esté no debe ser utilizado. Tan pronto como sea posible, debe notificarse a cada miembro de la tripulación, al Despachador de Trenes y a otros trabajadores afectados.

Si en camino falla el radio de la máquina guía, el tren debe continuar hasta el próximo lugar más cercano donde el radio pueda ser reparado o reemplazado.

2.19 Transmisiones Cerca de Explosivos

Bajo ninguna circunstancia, los trabajadores realizarán transmisiones de radio cuando sean colocadas cargas explosivas en un perímetro de por lo menos 100 (cien) metros a la redonda.

2.20 Modificaciones Internas

Los trabajadores no deben hacer ninguna modificación interna a los radios del ferrocarril, a menos que estén expresamente autorizados para ello por el área de telecomunicaciones.

3. HORA REGLAMENTARIA

3.1 Relojes con Hora Reglamentaria

Los trabajadores responsables de portar reloj con la hora reglamentaria deben asegurarse de tener la hora correcta.

La hora del meridiano 90 será utilizada ((24h00m) a decir 24 horas 00 minutos).

3.2 Uso del Reloj

Mientras estén en servicio, los trabajadores deben portar un reloj con la hora reglamentaria. El reloj debe cumplir las siguientes características:

- Estar en buena condición y ser confiable;
- Mostrar las horas, minutos y segundos; y
- Mostrar las horas en números arábigos (1, 2, 3, etc.)

3.3 Sincronización de la Hora Reglamentaria

Antes de iniciar un viaje o jornada, los trabajadores deben comparar y sincronizar su reloj con la hora correcta, de acuerdo al meridiano designado en el horario, mediante una de las siguientes acciones:

- Sincronizar su reloj con un reloj que tenga la hora reglamentaria;
- Solicitar al Despachador de Trenes la hora correcta; o
- Sincronizar su reloj con el de un trabajador que tenga la hora correcta; Los trabajadores deben asegurarse que su reloj no varía de la hora correcta por más de 30 segundos.

3.4 Trabajadores que deben portar Reloj con Hora Reglamentaria

Todos aquellos trabajadores que intervienen o auxilian en la operación ferroviaria deben portar reloj con la hora correcta.

HOJA EN
BLANCO

4. HORARIOS

4.1 Horario Nuevo

Al momento que un nuevo Horario o la parte de un Horario entre en vigor, deja sin efecto al Horario anterior o a la parte modificada.

4.1.1 Aviso de Horario Nuevo o Modificación

El aviso de la entrada en vigor de un nuevo horario o parte modificada de un horario será emitido mediante una orden general, por lo menos con 48 horas de anticipación a la fecha y hora en que citado horario o parte modificada entre en vigor. Un boletín de vía también será emitido con esta información por lo menos 24 horas antes y continuará por 6 días después de la fecha de entrada en vigor.

4.2 Instrucciones Especiales

Las instrucciones especiales del horario reemplazan cualquier regla o regulación que esté en conflicto.

4.3 Caracteres del Horario

Los caracteres del horario son letras y símbolos localizados en el cuadro de estaciones. Estas letras y símbolos indican las condiciones especiales de lugares específicos (como límites de patios, ubicación de escapes, cruceros ferroviarios, conexiones, empalmes, etc). En el cuadro de estaciones del Horario también se incluye información de los sistemas de despacho como: control por mandato de vía (CMV). La explicación de los caracteres es mostrada en el horario.

HOJA EN
BLANCO

5. SEÑALES Y SU USO

5.1 Equipo de Señales

Todos los trabajadores que por la naturaleza de sus obligaciones tengan que hacer uso de o exhibir señales, deben proveerse de los útiles necesarios Regla 1.1.4 (Equipos y Herramientas) y los conservarán en buen estado, teniéndolos siempre listos para su uso eficaz e inmediato.

5.2 Dar y Obedecer Señales

5.2.1 Buscar Señales

Para reconocer, interpretar y obedecer las señales correctamente, los trabajadores deben:

- Estar atentos y seguros de que las señales son para ellos;
- Obedecer la indicación de las señales;
- No responder a aquellas señales que no entiendan o que puedan ser destinadas a otros trenes, máquinas o equipos.

5.2.2 Útiles para Dar Señales

Para asegurar que las señales sean dadas y vistas con claridad los trabajadores deben:

A. Durante el Día

1. Utilizar el color correcto de banderas o luces.
2. Utilizar señales diurnas desde la salida y hasta la puesta del sol, pero cuando estas no puedan ser vistas o entendidas se usaran en adición las nocturnas.

B. Por la Noche




1. Utilizar el color correcto de banderas fosforescentes o luces.
2. Utilizar señales nocturnas, desde la puesta y hasta la salida del sol. Las banderas pueden ser de tela, metal u otro material apropiado.

5.3 Señales de Mano o Comunicación por Radio

5.3.1 Señales de Mano

El diagrama siguiente ilustra las señales de mano para que un tren, máquina o equipo se detenga, proceda o retroceda.

Los trabajadores pueden utilizar otras señales de mano solamente si todos los miembros de la tripulación las entienden. Cuando los traba-

Descripción de la señal	Indicación	Movimiento
(1) Movida al lado derecho de la vía.	ALTO	
(2) Levantada y bajada verticalmente.	PROCEDER	
(3) Movida despacio al lado derecho de la vía.	RETROCEDER	

5.3.1 (A)

jadores no den señales de mano, no deben hacer ademanes o movimientos que puedan parecer o considerarse como una señal.

5.3.2 Dar Señales

Los trabajadores que den señales deben:

- Asegurarse que sean vistas claramente;
- Hacerlas claramente para que puedan ser entendidas;
- Hacerlas del lado donde se encuentra el maquinista.

5.3.3 Desaparición de Señales

Cuando un tren o maquina sea gobernado por señales de mano y el trabajador que da las señales desaparece de la vista del maquinista, el movimiento debe ser detenido de inmediato y sólo se reanudará al recibir nuevas señales.

5.3.4 Señal de Alto

Cualquier objeto ondeado violentamente por cualquier persona en o cerca de la vía es señal para detenerse.

5.3.5 Reconocer Señales de Detenerse

Se debe reconocer una señal indicando detener el tren. Cuando sea detenido por un abanderado, el maquinista debe obtener una amplia explicación antes de proceder.

5.3.6 Comunicación por Radio y Voz

Los trabajadores pueden utilizar el radio y otros medios de comunicación de voz para dar información cuando el uso de señales de mano no sea práctico. Los trabajadores deben asegurarse que todos los miembros de la tripulación:

- Conozcan y entiendan los movimientos que serán realizados; y
- Queden entendidos que mientras estén utilizando el radio, el maquinista no aceptará ninguna señal de mano, a menos que sea señal de detenerse.

5.3.7 Respuesta a la Comunicación por Radio

Cuando la comunicación por radio esté utilizándose para hacer movimientos, los miembros de la tripulación deben responder a las instrucciones específicas para cada movimiento.

Las comunicaciones por radio para realizar movimientos deben especificar la dirección, la distancia, y deben ser repetidas cuando la distancia sea mayor a la longitud de cuatro carros.

Movimientos de retroceder o empujar deben parar dentro de la mitad de la distancia especificada, a menos que instrucciones adicionales sean recibidas.

5.4 Banderas para Condiciones Temporales de la Vía

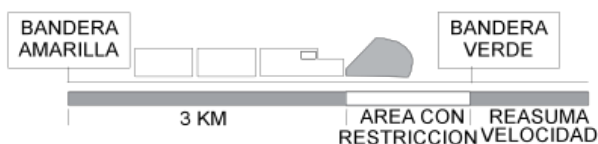
5.4.1 Restricciones Temporales

Los boletines de vía o mandatos de vía pueden restringir o detener los movimientos del tren a causa de las condiciones de la vía, estructuras, personas o equipos trabajando. Las banderas amarillas serán utilizadas para restricciones temporales de velocidad. Las banderas amarillas-rojas se utilizarán para cuando se requiera detener al tren.

5.4.2 Exhibición de la Bandera Amarilla

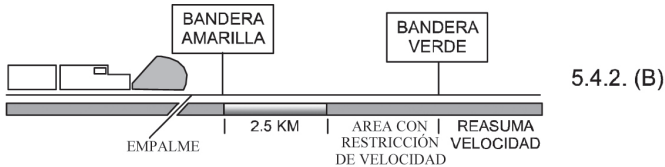
A. Restricción especificada por escrito

Tres kilómetros antes del área con restricción temporal de velocidad. Las banderas amarillas advierten a la tripulación que el tren debe restringir su movimiento debido a las condiciones de la vía o de las estructuras. Para asegurarse que el movimiento del tren está restringido en el lugar correcto, los trabajadores deben exhibir una bandera amarilla 3 kilómetros antes del área con restricción temporal de velocidad, en ambas direcciones.



5.4.2. (A)

Menos de tres kilómetros antes del área con restricción temporal de velocidad. Cuando el área con restricción temporal de velocidad esté cerca de una terminal, empalme, conexión u otra área, los trabajadores exhibirán la bandera amarilla a menos de 3 kilómetros antes del área con restricción temporal de velocidad en la dirección afectada. Esta información debe estar incluida en el boletín de vía o mandato de vía.



Cuando el tren llegue al área con restricción temporal de velocidad. La velocidad especificada en el mandato de vía o boletín de vía no debe ser excedida hasta que la parte posterior del tren pase el área con restricción temporal de velocidad.

B. Restricción no especificada por escrito

Cuando una bandera amarilla esté exhibida y la restricción temporal de velocidad no esté especificada en un boletín de vía o mandato de vía, cuando la parte delantera del tren esté 3 kilómetros más allá de la bandera amarilla, los miembros de la tripulación deben:

1. Continuar con el movimiento sin exceder de 15 kph.
2. Reasumir la velocidad sólo después de que la parte posterior del tren haya:
 - a) Pasado una bandera verde; o
 - b) Recorrido 6 kilómetros más allá de la bandera amarilla y el Despachador de Trenes haya verificado que ningún boletín de vía o mandato de vía esté en vigor especificando una restricción temporal de velocidad en esa ubicación.



5.4.3 Exhibición de la Bandera Amarilla-Roja

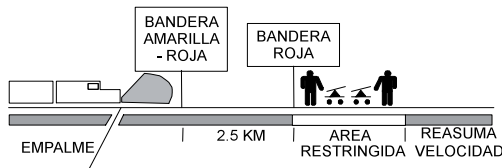
A. Restricción especificada por escrito

Tres kilómetros antes del área restringida debe ser exhibida una bandera amarilla-roja, en ambas direcciones, para advertir a la tripulación que el tren debe ser detenido a causa de trabajadores o equipo. El tren debe ir preparado para detenerse en el lugar indicado en el boletín de vía o mandato de vía.



5.4.3. (A)

Cuando el área restringida esté cerca de una terminal, empalme, conexión, etc., los trabajadores podrán exhibir la bandera amarilla-roja a menos de tres kilómetros antes del área restringida. Esta información debe estar incluida en otro boletín de vía o en un mandato de vía donde indique el lugar preciso.



5.4.3. (B)

B. Restricción no especificada por escrito

Cuando una bandera amarilla-roja esté exhibida y la restricción no esté especificada en un boletín de vía o mandato de vía, la tripulación debe ir preparada para detener el tren antes de llegar a una bandera roja 3 kilómetros más allá de la bandera amarilla-roja.

Sí una bandera roja está exhibida, se debe proceder de acuerdo a la Regla 5.4.7 (Exhibición de bandera roja o luz roja).

Sí ninguna bandera roja está exhibida se debe:

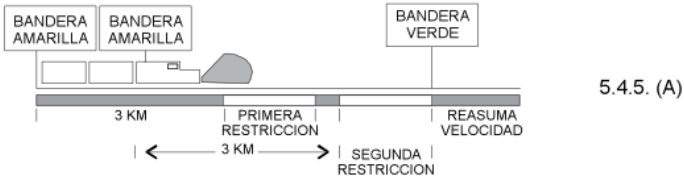
1. Proceder a velocidad restringida.
2. Aumentar o reasumir la velocidad solamente después de:
 - a) Que la tripulación haya recibido permiso del trabajador encargado; o
 - b) Que la parte delantera del tren haya recorrido 6 kilómetros más allá de la bandera amarilla-roja y el Despachador de Trenes haya

verificado que ningún boletín de vía o mandato de vía esté en vigor en esa ubicación.

5.4.5 Exhibición de Bandera Verde

Una bandera verde debe ser colocada para indicar el fin de un área con restricción temporal de velocidad. Sí dos o más áreas con restricción temporal de velocidad se encuentran muy cercanas, los trabajadores deben:

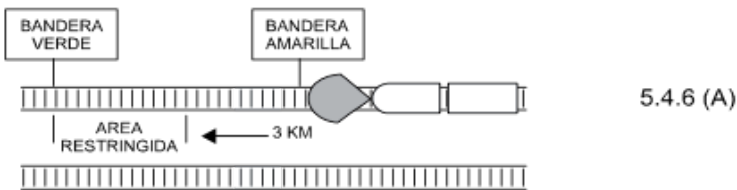
- Colocar una bandera amarilla para cada área con restricción temporal de velocidad, y;
- Colocar una bandera verde solamente al final de la última área con restricción temporal de velocidad.



5.4.6 Exhibición de Banderas en el Sentido de Tránsito

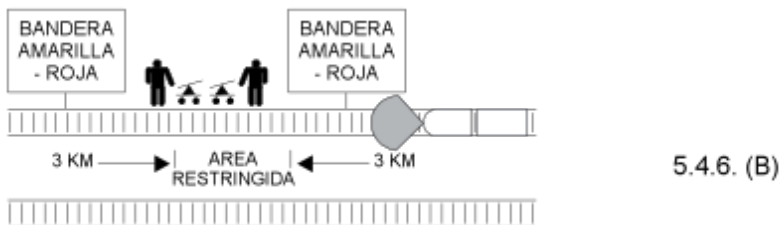
A. Banderas Amarillas y Verdes

Las banderas para restricciones temporales de velocidad deben colocarse únicamente para los trenes en la dirección del sentido de tránsito.



B. Banderas Amarillas-Rojas

Las banderas para proteger a trabajadores o equipo deben ser colocadas en ambas direcciones en cada vía afectada.



5.4.7 Exhibición de Bandera Roja o Luz Roja

Donde una bandera roja o luz roja esté exhibida los trenes deben detenerse. Cuando se aproxime a una bandera roja o luz roja, el tren debe detenerse antes de llegar a la bandera roja o luz roja y no proceder a menos que el trabajador encargado dé permiso verbal. Si se recibe permiso para proceder antes de que el tren se detenga, éste podrá pasar la bandera roja o luz roja sin detenerse.

Si un boletín de vía forma “B” no está en vigor, el permiso debe incluir la velocidad y la distancia. Esta velocidad no debe ser excedida hasta que la parte posterior del tren haya pasado la distancia especificada desde la bandera roja o luz roja, a menos que de otra manera sea instruido el conductor o maquinista por el trabajador encargado.

Exhibida Entre Rieles. Cuando una bandera roja o luz roja esté exhibida entre los rieles de una vía, el tren debe detenerse y no debe proceder hasta que la bandera roja o luz roja haya sido quitada por un trabajador del departamento que la colocó.

5.4.8 Colocación de Banderas

Las banderas deben ser exhibidas solamente en la vía afectada. Sin embargo, cuando banderas amarillas, amarillas-rojas, rojas o luces rojas sean exhibidas sin un boletín de vía o mandato de vía, éstas deben ser colocadas para proteger todo acceso al área con restricción temporal de velocidad o área restringida.

Las banderas deben ser exhibidas a la derecha de la vía en la dirección del movimiento, salvo las banderas rojas o luces rojas que pueden ser exhibidas entre los rieles de una vía (Regla 5.4.7 - exhibición de la bandera roja o luz roja). Las banderas deben ser colocadas de esta manera a menos que sea especificado de otra forma en el boletín de vía o mandato de vía.

Cuando una bandera roja o luz roja este exhibida entre los rieles de una vía solo afecta a esa vía.

5.5 Señales Indicadoras de Velocidad Máxima

Estas señales deben estar colocadas al lado derecho de la vía en ambas direcciones e indican la máxima velocidad autorizada en kilómetros por hora, en cada tramo.

Dos Números en la Señal Indicadora

Cuando la señal indicadora muestre dos números, el mayor gobierna a trenes con equipo de PASAJEROS y el menor gobierna a los trenes de carga.

El tren no debe exceder la velocidad indicada para cada tramo, desde que la parte delantera pase la señal indicadora, hasta que la parte posterior haya pasado una señal indicando una velocidad mayor.

5.8 Señales de Campana y Silbato

5.8.1 Sonido de Campana

Se debe hacer sonar la campana de la máquina en los siguientes casos:

- Antes de moverse, excepto durante movimientos de formación o clasificación;
- Como señal de advertencia, cuando sea necesario;
- Al aproximarse a trabajadores o equipo en o cerca de la vía;
- Al aproximarse a cruces a nivel, como sigue:
- Sí la distancia lo permite, desde 1/2 kilómetro antes del cruce a nivel y hasta ocuparlo totalmente.
- Sí la distancia no lo permite, lo más pronto posible antes del cruce a nivel y hasta ocuparlo totalmente.
- Permanentemente al efectuar movimientos dentro de instalaciones particulares.

5.8.2 Sonido del silbato

Se debe hacer sonar el silbato de la máquina frecuentemente cuando las condiciones climatológicas disminuyan la visibilidad.

El radio podrá ser usado en lugar de señales del silbato, salvo lo indicado en las señales (1) y (9).

Sí el silbato deja de funcionar, se debe hacer sonar la campana continuamente notificando ésta situación al Despachador de Trenes.

Las señales de silbato requeridas están mostradas por “o” para sonidos cortos y “—” para sonidos largos:

SONIDO		INDICACION
[1]	Sucesión de sonidos cortos	Cuando exista una emergencia, haya personas o ganado en o cerca de la vía. Cuando las tripulaciones de otros trenes escuchen esta señal, deben parar hasta que sea seguro proceder. Así como antes de pasar por puentes, túneles, u otros lugares donde se restrinja la visibilidad.
[2]	—	Cuando parado: frenos de aire aplicados, presión equilibrada.
[3]	--	Aflojar los frenos. Proceder.
[4]	o o	Responder a cualquier señal no definida de otra manera.
[5]	o o o	Cuando parado: Retroceder. Responder a la señal de mano para retroceder.
[6]	o o o o	Solicitar señales o solicitar repetir las si no fueron entendidas.
[7]	-- o _	Aproximación a cruces a nivel, sí la distancia, lo permite desde ½ kilómetro antes de llegar al cruce a nivel, sí la distancia no lo permite, iniciarla lo más pronto posible antes del cruce a nivel. Prolongar o repetirla hasta ocupar todo el cruce a nivel.
[8]	o _	Inspeccionar el sistema de frenos por fugas o frenos pegados.
[9]	-- o	Dos kilómetros antes de puntos de libramiento o encuentro repitiéndose al pasar la parte delantera del tren una frente a la otra.

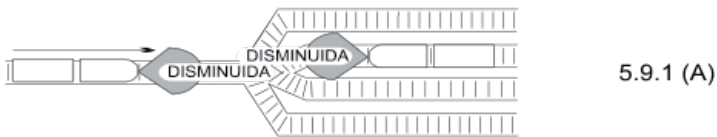
5.9 Encender Farola Delantera

La farola delantera debe permanecer encendida a toda intensidad al frente de cada tren, salvo cuando la luz deba ser disminuida o apagada de acuerdo a otras reglas de este reglamento.

5.9.1 Disminuir Intensidad de la Farola

Salvo cuando la máquina se aproxime y pase sobre un cruce a nivel, durante la noche se debe disminuir la intensidad de la farola delantera durante cualquier de las condiciones siguientes:

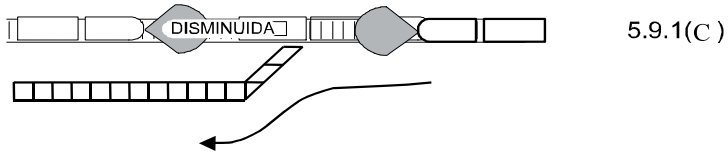
1. En estaciones y patios donde se estén haciendo movimientos.



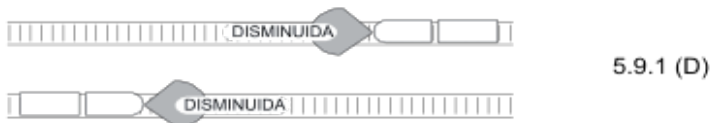
2. Cuando la máquina esté detenida detrás de otro tren.



3. Cuando el tren esté detenido en la vía principal, esperando un tren opuesto.



4. Cuando se aproximen y hasta pasar la parte delantera en una vía adyacente.



5. Para permitir la visibilidad de señales de mano o cuando la seguridad de los trabajadores lo requiera.



5.9.2 Apagar Farola Delantera

Se debe apagar la farola delantera cuando el tren esté detenido librando la vía principal, sin embargo una farola delantera apagada no indica a un tren opuesto que esté libre la vía principal.



5.9.2 (A)

5.9.3 Falla de la Farola Delantera

Sí falla la farola delantera, el tren debe continuar únicamente con las luces de reguera encendidas, sí así equipado. La falla de la farola delantera debe ser reportada al Despachador de Trenes o escritorio de apoyo mecánico.

Por la noche, sí fallan la farola delantera y las luces de reguera y ninguna otra máquina puede ser usada como la máquina delantera, continúe el movimiento con una luz blanca encendida al frente de la máquina delantera. El tren debe ser detenido antes de cada cruce a nivel y proceder cuando un miembro de la tripulación en tierra haya detenido el tránsito vehicular, a menos que:

- Las barreras del cruce a nivel estén totalmente en posición horizontal, sí así equipado; o
- Ningún vehículo se aproxime o esté parado en el cruce a nivel.

5.9.4 Encender las Farolas Delantera y Trasera

Siempre que las máquinas estén en movimiento, los miembros de la tripulación deben mantener encendidas las farolas delantera y trasera, pero podrán disminuir la intensidad o apagar la farola del extremo acoplado al equipo de arrastre.

5.9.5 Encender las Luces de Reguera

Se deben encender las luces de reguera, sí están disponibles, al frente del tren cuando la farola delantera esté encendida a toda intensidad.

5.9.6 Encender Luz Blanca Oscilante de la Farola Delantera

Sí la máquina de adelante está equipada con una luz blanca oscilante en la farola delantera, ésta se debe encender cuando la máquina esté en movimiento. Sin embargo, esa luz debe ser apagada mientras los trenes se estén librando, pasando o durante movimientos; a menos que el movimiento invada o involucre cruces a nivel.

5.9.7 Encender la Luz Roja Oscilante o Centelleante

Si la máquina de adelante está equipada con una luz roja oscilante o centelleante, esa luz se debe encender bajo cualquiera de las siguientes condiciones:

- Cuando el tren se detenga de improviso, donde vías adyacentes puedan estar obstruidas;
- Para protección de la parte delantera; o
- Cuando exista una condición que ponga en peligro el movimiento.

La luz roja indica a un tren aproximándose por la misma vía o vía adyacente, que debe detenerse inmediatamente y que solo podrá proceder después de que la vía esté segura. Se deben apagar las luces rojas centelleantes cuando ya no sean requeridas. El encendido de estas luces no modifica los requisitos de la Regla 6.23 (Parada de emergencia o fuerte movimiento entre acopladores - Slack).

5.9.8 Encender la Luz en el Techo de la Cabina

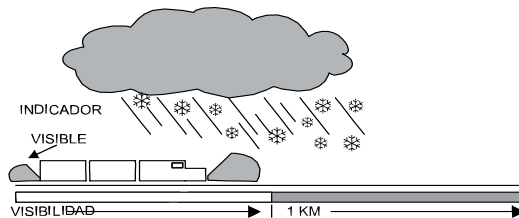
Si el techo de la cabina de la máquina guía está equipado con una luz ámbar o blanca giratoria o centellante, esa luz debe ser encendida.

5.10 Indicadores

Un indicador (Marcador) debe ser exhibido en el extremo libre de la última unidad para indicar la parte posterior del tren.

5.10.1 Indicadores Visibles

Una hora antes del ocaso y hasta una hora después del amanecer o cuando las condiciones climatológicas restrinjan la visibilidad a menos de 1 kilómetro, el indicador de cada tren debe exhibir una luz roja.



5.10.1 (A)

Un indicador equipado con una celda fotoeléctrica debe encenderse automáticamente a la hora apropiada.

Una máquina sola o en la parte posterior del tren, con la farola encendida tenue en el extremo libre, puede ser usada como el indicador.

Inspección del indicador

Cuando un indicador visible es requerido, un trabajador calificado debe inspeccionarlo en la terminal inicial y, de ser necesario, en cada punto de cambio de tripulación. Para determinar si el indicador está funcionando correctamente, el trabajador lo inspeccionará mediante observación directa o por medio de la indicación en el APT, en la cabina de la máquina guía. Al finalizar la inspección el maquinista debe ser informado del resultado.

5.10.2 Indicadores alternativos

Se debe exhibir un reflector, bandera o luz roja portátil en la parte posterior del tren como indicador, cuando cualquiera de las siguientes condiciones existan:

Un indicador visible no sea requerido;

Un equipo de arrastre defectuoso sea colocado en la parte posterior del tren para su movimiento a un punto de reparación;

La parte posterior del tren no puede ser movida y el indicador no puede ser exhibido en la parte posterior que va a ser movida; o

El indicador deje de funcionar durante el viaje. Si esto ocurre, notifíquelo al Despachador de Trenes y mueva el tren al próximo lugar donde existan instalaciones para que el indicador pueda ser reparado o reemplazado.

5.11 Número de la máquina como identificación del tren

Los trenes deben ser identificados mediante el número de la máquina guía, agregando la dirección cuando sea requerido. Cuando la máquina de otro ferrocarril sea utilizada, las iniciales de ese ferrocarril precederán al número de la máquina. Cuando un tren cuente con más de una máquina o cuando dos o más máquinas estén acopladas, solamente el número de una máquina debe ser iluminado como el número de identificación. Cuando sea práctico, se debe usar el número de la máquina al frente del tren o guía.

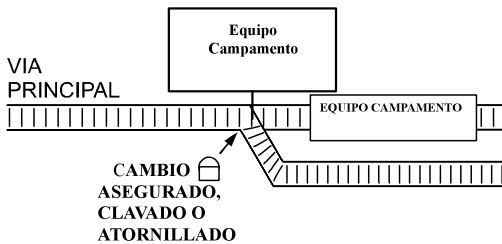
5.12 Protección de Equipo Campamento

Esta regla describe los requisitos para proteger a equipo campamento.

A. En una vía principal

Uno de estos dos procedimientos o combinación de estos debe ser usado:

1. Cada cambio de operación manual que permita acceso directo a la parte de la vía principal donde el equipo campamento esté localizado, debe ser alineado hacia otra vía y asegurado con una cerradura efectiva, clavado o atornillado. Además deben ser exhibidas señales de advertencia en o cerca de cada cambio.



5.12 (A)

- a). Además, un descarrilador debe ser colocado por lo menos a 50 metros de cada extremo del equipo campamento. El descarrilador debe quedar asegurado en la posición a descarrilar con una cerradura efectiva y señales de advertencia deben ser exhibidas en cada descarrilador.
- b). El Despachador de Trenes debe guardar durante 15 días el registro de cada notificación, la cual debe contener la información siguiente:

Nombre y puesto del trabajador que solicitó la protección;
Identificación de la vía protegida;

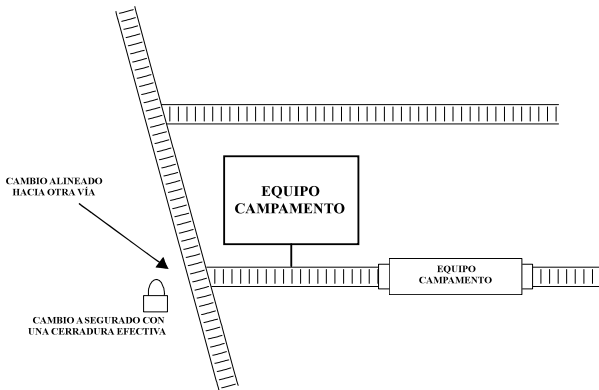
Fecha y hora de cuando el trabajador encargado de los ocupantes del equipo campamento fue notificado que la protección fue proporcionada; y

Fecha, hora, nombre y puesto del trabajador que informó que la protección ya no es requerida.

B. En vía auxiliar

Uno de los siguientes procedimientos de protección o una combinación de estos debe ser proporcionado:

1. Cada cambio de operación manual que permita acceso directo a la vía auxiliar donde el equipo campamento esté localizado, debe ser alineado hacia otra vía y asegurado con una cerradura efectiva. Señales de advertencia deben ser exhibidas en o cerca de cada cambio.

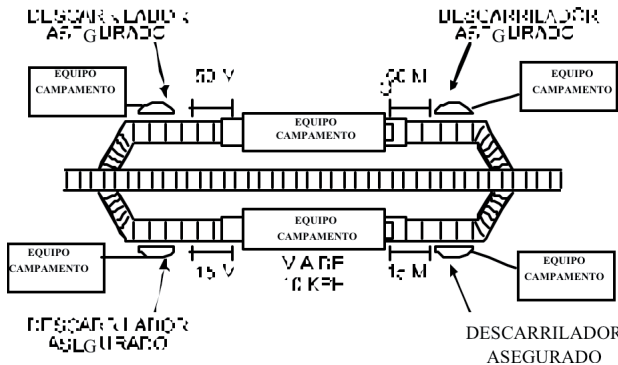


5.12 (B)

2. Un descarrilador que restrinja el acceso a la parte de la vía auxiliar donde el equipo campamento esté localizado, debe cumplir con los requerimientos de protección cuando el descarrilador esté:

- a). Colocado a por lo menos 50 metros de cada extremo del equipo campamento; o
- b). Colocado a por lo menos 15 metros de cada extremo del equipo campamento donde la velocidad máxima en esa vía sea de 10 kph.

Señales de Advertencia deben ser colocadas en cada descarrilador.



5.12 (C)

C. Señales de Advertencia

Cuando una señal de advertencia sea colocada para proteger al equipo campamento, se debe cumplir lo siguiente:

1. El equipo campamento no debe ser acoplado ni movido.
2. Equipo ferroviario no debe pasar la señal de advertencia.
Equipo ferroviario no debe ser colocado en la misma vía de manera que pueda obstruir o reducir la visibilidad de la señal de advertencia a los miembros de la tripulación.

5.13 Protección de Trabajadores por medio de Señal Azul

Para prevenir lesiones potenciales a los trabajadores debido a movimiento del equipo ferroviario, esta regla describe los requisitos para protegerlos durante sus labores de inspección, pruebas o reparación, ya que estas tareas requieren ser efectuadas en, sobre, bajo o entre el equipo ferroviario.

A. Significado de la Señal azul

Una señal azul significa que uno o más trabajadores se encuentran en, sobre, bajo o entre el equipo ferroviario y se requiere que:

1. El equipo ferroviario protegido no sea acoplado o movido, excepto en los casos descritos en “Movimiento en Taller de Máquinas” y “Movimiento en Taller de Equipo de Arrastre” de estas reglas.
2. Otro equipo ferroviario no pase una señal azul en una vía protegida por la señal.
3. Otro equipo ferroviario no sea colocado en la misma vía de manera que obstruya o reduzca la visibilidad de la señal azul.

Sin embargo, otro equipo ferroviario puede ser colocado en la misma vía cuando se trate de vías del taller de máquinas o vías del taller de Equipo de Arrastre o cuando un descarrilador divida la vía en áreas separadas para trabajar.

4. Otro equipo ferroviario no debe entrar a una vía cuando una señal azul esté exhibida a la entrada de esa vía.

Las señales azules deben ser exhibidas por cada trabajador o grupo de trabajadores que trabajen en, sobre, bajo o entre el equipo ferroviario.

Protección Removida. Las señales azules pueden ser removidas solamente por el trabajador o uno del grupo de trabajadores que las colocó.

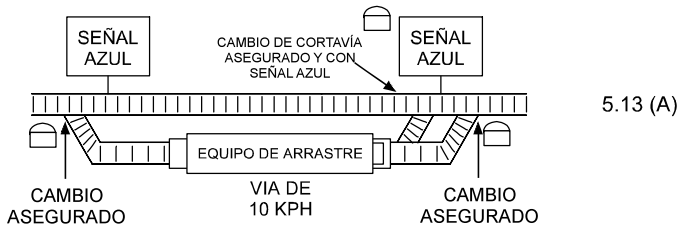
Cuando el equipo ferroviario este protegido con señales azules por ambos extremos, la remoción de la señal de cualquier extremo significa dejar sin protección el equipo.

B. Cómo proporcionar protección

La protección de trabajadores debe ser proporcionada como sigue:
En vía principal. Una señal azul debe ser exhibida en cada extremo del equipo ferroviario.

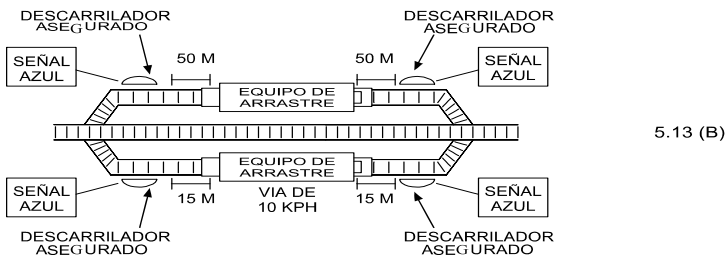
En vía auxiliar. Uno de los siguientes procedimientos o la combinación de estos debe ser proporcionado:

1. Cada cambio de operación manual, incluyendo cualquier cambio de cortavía, que permita acceso directo debe ser alineado hacia otra vía y asegurado con una cerradura efectiva. Una señal azul debe ser exhibida en o cerca de cada cambio.



2. Un descarrilador en la vía protegida debe ser colocado en posición de descarrilar y asegurado con una cerradura efectiva, como a continuación:
 - a). Colocado por lo menos a 50 metros de cada extremo del equipo ferroviario a proteger; o
 - b). Colocado por lo menos a 15 metros de cada extremo del equipo ferroviario en una vía del taller de máquinas o vía de taller de equipo de arrastre donde la velocidad esté limitada a 10 kph.

Una señal azul debe ser exhibida en cada descarrilador.



C. Señal Azul Visible al Maquinista

Además de proporcionar la protección requerida “En Vía Principal” y “En Vía Auxiliar”, se debe cumplir lo siguiente:

1. Colocar una señal azul en el pedestal de control de la máquina guía, visible al maquinista o al trabajador que controla la máquina.
2. La máquina no debe ser puesta en movimiento.

La luz de una señal azul no requiere estar encendida cuando esté colocada junto a los controles de operación de una máquina, si el interior de la cabina está lo suficientemente iluminada de tal manera que la señal azul esté claramente visible.



5.13. (D)

D. Protección para Trabajadores Inspeccionando Indicadores

La protección por señales azules debe ser proporcionada a los trabajadores cuando estén:

1. Reemplazando, instalando de nuevo o reparando un indicador y la parte posterior del tren esté en cualquier vía.
2. Inspeccionando un indicador para reactivar el interruptor de activación o cubrir la fotocelda y la parte posterior del tren esté en una vía auxiliar.

E. Protección para Reparaciones de Emergencia

Sí no se cuenta con una señal azul para proteger a trabajadores efectuando reparaciones de emergencia en, sobre, bajo o entre una máquina o un equipo de arrastre acoplado a una máquina, el trabajador que vaya a realizar la reparación debe notificar al maquinista y a los demás miembros de la tripulación, tomando otras acciones apropiadas para proporcionar protección. Una vez concluida la reparación el mismo trabajador debe notificarlo al maquinista.

F. Movimientos en el Taller de Máquinas

Una máquina no debe entrar a una vía del taller de máquinas a menos que la protección de señal azul sea removida de la entrada. La máquina debe detenerse antes de acoplarse a otra máquina y antes de hacerlo el trabajador debe verificar que el movimiento sea seguro.

Una máquina no debe salir de una vía del taller de máquinas, a menos que la señal azul haya sido removida de la máquina y de la vía en la dirección del movimiento.

La protección de señal azul removida para permitir a máquinas entrar o salir de vías del taller de máquinas debe ser restablecida inmediatamente después de que una máquina entre o salga.

Una máquina protegida con señales azules puede ser movida en una vía del taller de máquinas cuando:

1. Los trabajadores involucrados hayan sido advertidos del movimiento.
2. La señal azul haya sido removida de los controles de la máquina, mientras es reubicada.
3. El trabajador autorizado a operar la máquina lo haga bajo la dirección del jefe inmediato.

G. Movimiento en Taller de Equipo de Arrastre

El equipo ferroviario en vías del taller de equipo de arrastre protegido con señales azules puede ser reubicado con un remolcador de equipo de arrastre cuando:

1. Los trabajadores involucrados hayan sido advertidos del movimiento.
2. La señal azul haya sido removida, mientras se efectúa la reubicación.
3. El trabajador autorizado a operar el remolcador del equipo de arrastre lo haga bajo la dirección del jefe inmediato.

5.14 Señales de Protección al Equipo

Otras señales pueden ser colocadas en los extremos del equipo ferroviario, perfectamente visibles, para proteger a trabajadores y equipo. Cuando una señal indique:

ALTO - (TANQUE CONECTADO);
ALTO - PERSONAL TRABAJANDO;
TRABAJADORES EN SERVICIO;
CONEXIONES DE SERVICIO; o

Cualquier otra advertencia similar esté exhibida en una vía o equipo de arrastre, el equipo de arrastre no debe ser acoplado o movido en tanto la señal no haya sido retirada. Otro equipo no debe ser colocado en la misma vía de manera que obstruya o reduzca la visibilidad de la señal.

5.15 Señales Exhibidas Imperfectamente

Una señal o bandera exhibida imperfectamente, o la falta de ella, en el lugar donde deba estar exhibida, debe ser interpretada como la restricción mayor que pueda indicar dicha señal, excepto cuando, durante la noche, la indicación diurna se vea claramente, rigiéndose entonces por ella.

Cuando las señales diurnas o nocturnas no se distingan con claridad, los trenes deben reducir su velocidad o parar para cerciorarse de su indicación.

Los trabajadores deben reportar inmediatamente al Despachador de Trenes, las señales o banderas exhibidas imperfectamente o faltantes.

5.16 Observación y Comunicación de Señales

Los miembros de la tripulación en la cabina de control de la máquina deben estar siempre alerta y atentos a la indicación de las señales. Tan pronto como las señales sean visibles o audibles, los miembros de la tripulación deben comunicarse claramente entre ellos, el nombre o aspecto de las señales afectando a su tren. Así mismo, deben continuar observando las señales y avisar entre sí cualquier cambio del aspecto hasta que el frente del tren haya pasado cada señal.

Sí el maquinista no toma acciones para cumplir inmediatamente con la indicación de la señal, el conductor u otros miembros de la tripulación deben recordarle del requerimiento de la señal y en caso de no obtener respuesta deben tomar acciones inmediatas para conservar la seguridad. De ser necesario, la válvula del freno de emergencia debe ser utilizada para detener el tren.

6. MOVIMIENTO DE TRENES Y MAQUINAS

6.1 Repetir Instrucciones

Un trabajador que reciba verbalmente instrucciones o información sobre los movimientos del tren o máquina, debe trasmitirla a los demás miembros de la tripulación.

6.2 Iniciar Movimiento

Antes de iniciar el movimiento en una vía principal, el maquinista, el conductor o el mayordomo de patio deben recibir un mandato de vía y los boletines de vía que estén en vigor, entregando una copia y recabando firma de recibido de los demás miembros de la tripulación.

6.3 Autorización de la Vía Principal

Por ningún motivo debe ser ocupada una vía principal a menos que sea autorizado por una de las disposiciones siguientes:

- Regla 6.13 (Límites de Patio)
- Regla 14.1 (Autorización para entrar a límites de Control de Mandato de Vía - CMV)
- Regla 15.2 (Protección con Boletín de Vía Forma B)
- Orden General o Instrucción Especial.

6.4 Movimientos en Retroceso en Vía Principal

Cuando sea necesario hacer movimientos en retroceso en la vía principal, estos se deben efectuar a velocidad restringida y solamente dentro de los límites donde el tren tiene autorización para ocupar la vía.



6.4.1 Permiso para Movimientos en Retroceso

Se debe obtener permiso verbal del Despachador de Trenes antes de hacer un movimiento en retroceso.

Cuando un tren o máquina haya sido informado que han sido establecidos límites para personal, detrás de su tren o máquina, también debe obtenerse permiso verbal del encargado del personal antes de realizar cualquier movimiento en retroceso.

6.5 Empujando Equipos de Arrastre o Máquinas

Cuando equipos de arrastre o máquinas estén siendo empujados, un miembro de la tripulación debe tomar posición en el equipo de arrastre o máquina delantera, o estar adelante del equipo empujado para proteger el movimiento, extremando precauciones antes de obstruir el punto de libraje de otras vías.

Cuando el equipo de arrastre sea empujado en una vía principal en la dirección autorizada, el movimiento no debe exceder de la velocidad restringida.

6.6 Recoger un Miembro de la Tripulación

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

1. Que el Despachador de Trenes otorgue permiso verbal para hacer el movimiento previa verificación de lo siguiente:
 - a) Que otra autorización no esté en vigor dentro de los mismos límites o límites traslapados.
 - b) Que un boletín de vía forma “B” no esté en vigor dentro de los mismos límites o límites traslapados.
 - c) Que la vía principal no esté fuera de servicio por un boletín de vía dentro de los mismos límites o límites traslapados.
2. El movimiento esté limitado a la autorización del tren.
3. El movimiento no procederá si obstruye cruces a nivel, salvo por lo autorizado en la Regla 6.32.1 (Equipo de Arrastre Empujado).
4. El movimiento no será hecho en límites de patio o donde obstruya un cruce ferroviario.
5. El movimiento no excede la longitud del tren.
6. El movimiento no exceda de 10 kph.

Cuando el movimiento es realizado bajo estas condiciones, la velocidad restringida no aplica.

6.8 Parada para Libramiento

Si la longitud del tren lo permite, un tren que pueda ser librado o pasado debe detenerse por lo menos a 150 metros antes del punto de libraje de la vía por la cual el otro tren pasará.

6.9 Precauciones en Libramientos

Un tren que requiera entrar al escape debe detenerse antes del cambio, a menos que el cambio esté correctamente alineado al escape. En

escapes equipados con descarrilador debe verificarse que no esté en posición de descarrilar.

Sí un tren detenido en la vía principal recibe notificación del Despachador de Trenes para librar a un tren opuesto un miembro de la tripulación debe, sí es posible, alinear el cambio para que el tren opuesto entre al escape,

6.10 Atención a las Restricciones

El conductor o cualquier otro miembro de la tripulación debe recordar al maquinista cuando el tren está aproximándose a un área restringida por:

- Límites autorizados;
- Mandato de vía; o
- Boletín de vía.

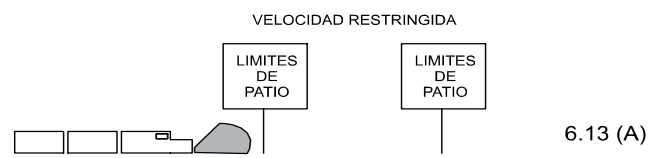
Esta información debe ser recordada al maquinista cuando menos a 3 kilómetros antes de la restricción.

Sí el maquinista no toma acciones para cumplir con la restricción, el conductor o cualquier otro miembro de la tripulación debe detener el tren.

6.13 Límites de Patio

Dentro de los límites de patio los trenes o máquinas están autorizados a usar la vía principal, sin protegerse en contra de otros trenes o máquinas. Las máquinas deben dar paso lo más pronto posible a los trenes que se vayan aproximando.

Todos los movimientos entrando o moviéndose dentro de los límites de patio deben ser hechos a velocidad restringida.



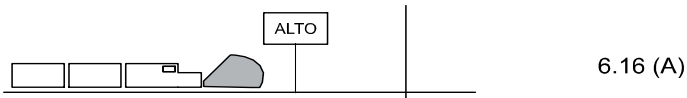
Los límites de patio estarán en vigor como indicado en el Horario, a menos que sean modificados por una Orden General, Instrucción Especial o Boletín de Vía.

6.16 Aproximación a Cruceos Ferroviarios y Extremos de Vías Principales Múltiples

Los trenes y máquinas deben proceder preparados para detenerse al aproximarse a cruceos ferroviarios y a extremos de vías principales múltiples.

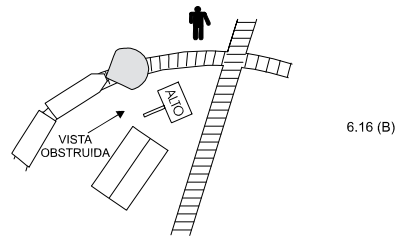
Protegido por Señales de Alto

Sí estos lugares están protegidos por señales de alto, el tren debe detenerse antes de que cualquier parte del tren o máquina pase la señal de alto.



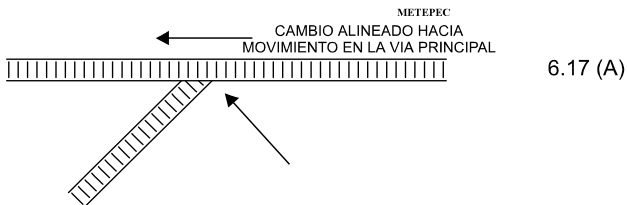
Vista Obstruida

Sí la vista hacia la ruta del cruceo está obstruida, un miembro de la tripulación debe preceder al tren y dar señales desde el cruceo cuando sea seguro proceder.



6.17 Cambios en Empalmes o Conexiones

La posición normal del cambio en un empalme o conexión es alineado para el movimiento sobre la vía principal del distrito donde el empalme o conexión sea un punto intermedio, o como indicado en el horario, instrucciones especiales o boletín de vía.



6.18 Parada Librando Cruceos Ferroviarios, Empalmes o Conexiones

En cruceos ferroviarios, empalmes o conexiones un tren no debe detenerse donde interfiera el movimiento de trenes sobre la otra vía.

6.20 Parte de Tren Dejado en la Vía Principal

Cuando sea necesario dejar una parte del tren en la vía principal, debe cumplirse lo siguiente:

- Aplicar los frenos de mano de los equipos de arrastre requeridos para impedir que la parte dejada se mueva;
- Asegurar la parte del tren dejada en la vía principal conforme a la Regla 7.6 (Asegurar Equipo de Arrastre o Máquinas), para impedir que la parte dejada se mueva;
- Identificar plenamente el lugar donde la parte de tren es dejada; y
- Al regresar por la parte de tren que fue dejada, el movimiento debe realizarse a Velocidad Restringida desde un kilómetro antes de llegar al lugar donde fue dejada.

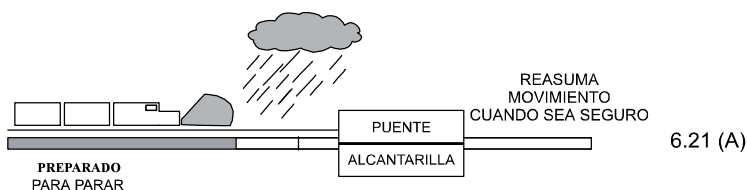
6.21 Precauciones Contra Condiciones Ambientales

Los miembros de la tripulación deben proteger trenes y máquinas contra cualquier condición ambiental que pueda afectar su seguridad.

Cuando las condiciones de visibilidad sean mínimas, debe controlarse la velocidad para asegurar que los miembros de la tripulación puedan observar y cumplir con la indicación de las señales.

Durante fuertes lluvias, tormentas o vía inundada, los trenes y máquinas deben acercarse a puentes, alcantarillas y otros puntos potencialmente peligrosos, preparados para detenerse. Si no se pudiera proceder con seguridad, deben detenerse y continuar hasta que el movimiento sea seguro.

El maquinista o el conductor deben informar al Despachador de Trenes, de tales condiciones, por el primer medio de comunicación disponible.



En caso de desastres naturales, disturbios sociales, amenazas, accidentes o cualquier otro hecho o acto que pudiera poner en riesgo la seguridad de la vía general de comunicación o de la operación ferroviaria, las áreas responsables deben realizar tan pronto como sea posible, inspecciones especiales para garantizar la operación segura y eficiente.

6.21.1 Protección Contra Defectos

Sí cualquier defecto o condición que pueda causar un accidente es detectado en vías, puentes, alcantarillas o sí cualquier miembro de la tripulación considera que el tren o máquina ha pasado sobre un defecto peligroso, deben tomarse las acciones necesarias para asegurar el movimiento del tren y notificarlo de inmediato al Despachador de Trenes. En estos casos las tripulaciones de trenes están obligadas a proporcionar ayuda con las maquinas de su tren para el acarreo de materiales o herramientas así como las actividades.

6.21.2 Vías Inundadas

Trenes y máquinas no deben operar sobre vías inundadas a menos que sean debidamente inspeccionadas por el área de vía y hayan sido declaradas aptas para operar.

Cuando el agua cubra el riel, las maquinas deben operar sin exceder de 10 kph. Sí el agua rebasa por más de 7 centímetros la parte superior del riel, un supervisor del departamento mecánico debe autorizar su movimiento.

6.22 Mantener Control de Tren o Máquina

Los miembros de la tripulación deben ir pendientes de la velocidad del tren o máquina, las condiciones de la pendiente y lectura de los indicadores de aire para determinar sí el tren o máquina están siendo operados con seguridad y bajo control. Sí es necesario, deben tomarse acciones inmediatas para asegurar el control del tren o máquina.

6.23 Parada de Emergencia o Fuerte Movimiento Entre Acopladores (Slack).

Cuando un tren o máquina se detenga por la aplicación de los frenos de aire en emergencia y al irse deteniendo ocurre un fuerte movimiento entre acopladores (slack), los miembros de la tripulación deben comunicarse inmediatamente con el Despachador de Trenes para que, sí necesario, proporcione protección.

Sí una vía principal o escape controlado adyacentes pudieran quedar obstruidos, una llamada de emergencia a través del radio debe ser realizada de inmediato, especificando el lugar exacto y el estado del tren. Las máquinas, equipos de arrastre y vías deben ser revisadas conforme a lo establecido en la reglamentación vigente.

La tripulación de un tren en una vía adyacente que reciba una llamada de emergencia, debe acercarse al lugar a velocidad restringida y detenerse

antes de llegar a cualquier obstrucción, a menos que sea notificada que la vía está libre y segura, entonces podrá continuar su marcha.

6.24 Movimiento en Vía Doble

En una vía doble, los trenes deben circular a la derecha a menos que reciban otras instrucciones.

6.25 Movimientos en contra de la Corriente de Tránsito

Los movimientos en contra de la corriente de tránsito deben ser autorizados por el Despachador de Trenes por medio de un boletín de vía forma C o un Mandato de Vía, con excepción de límites de patio, en cuyo caso el jefe de patio otorgará dicha autorización.

6.26 Uso de Vías Principales Múltiples

Las vías principales múltiples son designadas por nombre o número. Cuando sea necesario, el uso de las vías estará indicado en las instrucciones especiales contenidas en el horario.

6.27 Movimiento a Velocidad Restringida

Cuando un tren o máquina tenga que moverse a velocidad restringida, el movimiento debe realizarse a una velocidad que permita detenerse dentro de la mitad de la distancia libre al alcance de la vista sin exceder de 30 kph, antes de llegar a:

- Un tren;
- Una máquina;
- Uno o más equipos de arrastre;
- Hombres o equipo obstruyendo la vía;
- Una señal de alto;
- Un cambio o descarrilador impropriamente alineado para el movimiento.
- Un riel roto o cualquier otra obstrucción.

Es indispensable cumplir con estos requerimientos hasta que las ruedas delanteras lleguen a un punto donde el movimiento a velocidad restringida ya no sea requerido.

6.28 Movimiento Sobre Vías Auxiliares

El movimiento sobre vías auxiliares debe realizarse a una velocidad que permita detenerse dentro de la mitad de la distancia libre al alcance de la vista antes de llegar a:

- Un tren;
- Una máquina;
- Uno o más equipos de arrastre;
- Hombres o equipo obstruyendo la vía;
- Una señal de alto; o
- Un descarrilador o cambio impropriamente alineado para el movimiento.

La velocidad máxima sobre vías auxiliares es indicada en el horario, órdenes generales o instrucciones especiales.

6.28.2 Librando en Escapes

Siempre que sea posible, un tren que esté entrando a un escape no debe detenerse a menos que haya librado la vía principal.

La velocidad para el movimiento sobre un escape es restringida a menos que se instruya de otra forma a través de instrucciones especiales o boletines.

6.28.3 Equipo Ferroviario dejado en el escape

No se debe dejar equipo ferroviario en los escapes, a menos que sea autorizado por el Despachador de Trenes o en caso de emergencia. En este caso, se debe notificar inmediatamente al Despachador de Trenes y, si así está equipado, el descarrilador debe ser colocado y asegurado en posición de descarrilar.

6.29 Inspección de Trenes

Todos los trenes al transitar sobre la vía principal deberán de parar para efectuar revisión del equipo rodante cada 75 kms. En distritos equipados con "AALV's", esta revisión no será requerida si los "AALV's" están funcionando e indican que no hay defectos. Sin embargo si la distancia es mayor de 75 kms sin un AALV, los trenes deberán parar y efectuar una revisión. En cualquier caso, cuando el tren vaya a ser revisado es requerido de antemano que el despachador sea avisado.

6.29.1 Inspección de Trenes de paso

Los miembros de las tripulaciones deberán inspeccionar Trenes de paso. Si ellos detectan cualquiera de las condiciones siguientes, deberán notificar de cualquier manera posible, a los miembros de la tripulación del Tren que está pasando:

- Ejes sobrecalentados;
- Frenos pegados
- Ruedas resbalando;

- Ruedas posicionadas impropriamente en el riel (Descarriladas);
- Equipo arrastrado;
- Contenido Inseguro;
- Humo o fuego;
- Farola delantera o marcador desplegado impropriamente;
- Cualquier otra condición peligrosa.

Cuando sea posible, los miembros de las tripulaciones que estén inspeccionando el tren al paso, deberán avisar a los otros miembros de la tripulación del tren que está pasando, la condición que éste presenta.

Cuando sea posible, un miembro de la tripulación en la máquina del tren que está siendo inspeccionado deberá notificar a un miembro de su tren en la parte posterior, cuando el tren éste siendo inspeccionado por otros Trabajadores.

Inspecciones desde tierra

Cuando un tren se pare para librar otro tren que se encuentre con él o lo pase, la tripulación de enfrente deberá inspeccionar al tren pasando desde tierra. Si es seguro hacerlo, un miembro de la tripulación debe cruzar la vía e inspeccionar el lado del tren pasando por el lado opuesto al tren que éste detenido.

Aparatos de advertencia al lado de la vía e inspecciones

Los miembros de la tripulación deberán estar enterados de la ubicación de los aparatos de advertencia al lado de la vía y de las señales de personas inspeccionando su tren. Si se recibe una señal o aviso de alerta del aparato de advertencia al lado de la vía el tren debe ser detenido de inmediato para revisarlo. No deberán continuar hasta que el movimiento del tren sea seguro.

Cuando un tren es detenido por el reporte de un detector, toda la información pertinente debe ser transmitida a la oficina del Despachador de Trenes.

Después de que el tren ha pasado el detector:

- a). Si ningún defecto fue detectado, transmitirá un mensaje vía radio diciendo "SIN DEFECTOS" y el tren puede proceder a la velocidad prescrita.
- b). Si no se transmite mensaje del radio, si el mensaje no es recibido o si el mensaje indica falla de integridad y el tren no ha recorrido

más de 75 kms después del último detector puede proceder a la velocidad prescrita y debe ser observado cuidadosamente durante el viaje. Cualquier falla de transmisión debe ser reportada al Despachador de Trenes.

- c). Si los defectos son detectados mientras el tren pasa el AALV:

Será transmitido vía radio un mensaje diciendo: “DEFECTO ENCONTRADO”, cuando se recibe esta advertencia el tren debe inmediatamente detener su marcha y escuchar con atención el mensaje del detector.

Para localizar los defectos indicados por un detector, la tripulación debe contar los ejes. Si el defecto indicado es por parte de un eje o una rueda sobrecalentada, el tren debe ser detenido e inspeccionado por un miembro de la tripulación caminando a un lado de la vía hasta la ubicación de este equipo.

Un cojinete que se ha sobrecalentado por falla de un componente interior, puede enfriarse en aproximadamente 20 minutos. Para poder detectarlo es importante que la inspección en el campo se realice dentro de ese tiempo cuando sea práctico y seguro hacerlo.

La identificación de los defectos notados en la parte detectada, por tipo y ubicación en el tren, será transmitida vía radio y debe ser hecha la inspección apropiada. La transmisión por radio repetirá tres veces cada defecto encontrado. Las referencias de ubicaciones de defectos se harán contando de la unidad delantera hacia la parte posterior y por los lados de la “IZQUIERDA O DERECHA” según la dirección del tren.

Una vez detenidos, se debe revisar el tren COMPLETO, si el defecto reportado no implica riesgo, continuaran y estarán atentos al nuevo reporte de la parte que quedo pendiente de pasar sobre el detector.

Cuando el reporte de un detector indique muñón caliente, la tripulación efectuará una inspección física de la unidad y si es posible su movimiento, se hará con las debidas precauciones al primer escape disponible.

Cualquier falla de un detector relacionada al reporte de muñones calientes, se debe considerar como una indicación efectiva y tratarse como mencionado en el párrafo anterior.

La o las unidades se dejarán debidamente aseguradas en los escapes y el departamento mecánico después de una inspección y/o reparación determinará su movimiento.

Cualquier falla del detector, falla de transmisión de la radio o mal funcionamiento observado debe ser reportada al Despachador de Trenes lo más pronto posible.

Los despachadores de trenes no deben instruir a las tripulaciones de los trenes a desatender las indicaciones de detectores y proceder sin parar para la inspección requerida, a menos que hayan sido informados por un trabajador de señales que el detector se encuentra inoperante.

Detectores de Equipo Arrastrando y Cargas con Exceso de Dimensiones

Cuando un detector de cargas movidas o de equipo arrastrado es activado a un punto donde una vía principal adyacente puede ser obstruida, la tripulación debe proporcionar protección como lo describe la regla 6.23.

La inspección debe hacerse de ambos lados del tren.

Detectores de Nivel de Agua Alta

Detectores de nivel de agua alta colocados debajo de puentes y áreas donde el nivel de agua puede aumentar. Estos detectores cuando son activados emiten un mensaje por radio.

Los trenes irán pendientes al aproximarse a los detectores y pueden proceder a la velocidad autorizada si no reciben ningún mensaje. Si reciben un mensaje indicando: "AGUA ALTA DETECTADA", no deben proceder hasta que haya sido realizado un examen completo para determinar que el puente o la vía no ha sido debilitado por el agua.

6.29.2 Revisión del Tren por la Tripulación

Cada vez que el tren se detenga, de ser posible, deben revisarse el total de unidades a pie. En caso de que las condiciones topográficas no permitan completar dicha revisión, el tren será puesto en marcha sin exceder de 10 kph, hasta donde sea posible o necesario para completarla. Estas revisiones deben realizarse causando la menor demora.

Mientras el tren esté en movimiento, los miembros de la tripulación frecuentemente deben observar hacia atrás para verificar que su tren continúa en condiciones seguras, especialmente en curvas.

Cuando estén revisando su tren, los miembros de la tripulación deben observar que no exista lo siguiente:

- Ejes sobrecalentados;
- Frenos pegados
- Ruedas resbalando;
- Ruedas posicionadas impropriamente en el riel (Descarriladas);
- Equipo arrastrado;
- Contenido Inseguro;
- Humo o fuego;
- Farola delantera o marcador desplegado impropriamente;
- Cualquier otra condición peligrosa.

Los miembros de la tripulación que detecten cualquier condición peligrosa mientras el tren está en movimiento, deben detenerlo inmediatamente y corregirla, sí es posible. Sí algún equipo ferroviario defectuoso debe ser cortado del tren, no debe intentar moverse a menos que sea seguro hacerlo.

Cuando un equipo ferroviario sea detectado y cortado debido a un eje sobrecalentado o incendiado, el fuego debe ser completamente extinguido y deben tomarse precauciones para prevenir que se vuelva a incendiar.

6.30 Ascenso y Descenso de Pasajeros.

Cuando en un tren de pasajeros esté subiendo y bajando pasaje, ningún otro tren, máquina o cualquier equipo ferroviario debe pasar entre el tren de pasajeros y el andén de la estación que está siendo usado, a menos que sea protegido.

6.31 Velocidad Máxima Autorizada

Los miembros de la tripulación son responsables de conocer y no exceder la velocidad máxima autorizada para su tren.

Cuando sea posible, los miembros de la tripulación deben notificar inmediatamente al Despachador de Trenes sobre cualquier condición que pueda demorar o impedir a su tren el operar a la velocidad máxima autorizada.

6.32 Cruces a Nivel

6.32.1 Empujando Equipo Ferroviario

Cuando el equipo ferroviario sea empujado sobre un cruce a nivel, un

miembro de la tripulación debe estar en tierra para advertir al tráfico vehicular. Para continuar el movimiento sobre el cruce a nivel es necesario recibir la señal del miembro de la tripulación que está en tierra. Tal advertencia no es requerida cuando:

- Las barreras del cruce a nivel estén en posición horizontal, si así está equipado; o,
- Se ve claramente que ningún vehículo se aproxima o que el tráfico está detenido antes del cruce a nivel.

6.32.2 Dispositivos Automáticos en Cruces a Nivel

Cuando se presente cualquiera de las siguientes condiciones:

- El movimiento se ha detenido dentro de 1000 metros antes del cruce a nivel; o
- El movimiento sigue a otro muy de cerca
Antes de invadir un cruce a nivel, los miembros de la tripulación deben cerciorarse que los dispositivos automáticos de advertencia hayan operado y las barreras hayan bajado, si así está equipado.

Los miembros de la tripulación deben observar que los dispositivos automáticos de advertencia funcionen apropiadamente en los cruces a nivel así equipados e informar de inmediato al Despachador de Trenes de cualquiera que no funcione, por el primer medio de comunicación disponible, excepto si ya recibieron notificación de que el dispositivo automático de advertencia está fuera de servicio.

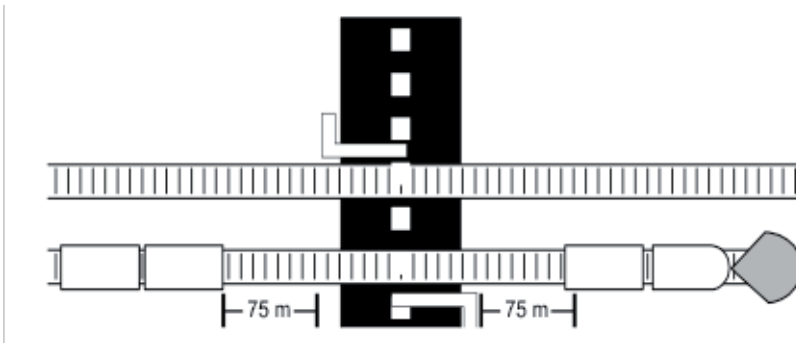
6.32.3 Protección de Vías Adyacentes

Sí un tren o bloque de equipos de arrastre es dividido para librar un cruce a nivel o está detenido cerca del cruce a nivel, cuando sea posible, un miembro de la tripulación debe estar en tierra para advertir al tráfico vehicular acerca de los trenes o máquinas aproximándose por vías adyacentes.

6.32.4 Librar Cruces a Nivel y Circuitos de Dispositivos Automáticos

Equipo ferroviario detenido debe ser dejado librando los cruces a nivel y los circuitos de los dispositivos automáticos de advertencia de los cruces a nivel así equipados.

Donde haya dos o más vías, el equipo ferroviario debe quedar a una distancia no menor a 75 metros del cruce a nivel.



6.32.5 Activación Inecesaria del Dispositivo Automático de Cruces a Nivel

Se debe evitar la activación innecesaria de los dispositivos automáticos de advertencia de cruces a nivel, dejando cambios abiertos o permitiendo que equipo ferroviario quede detenido dentro del circuito de activación. Si esto no puede ser evitado y si el dispositivo está equipado para operación manual, un miembro de la tripulación debe desactivar manualmente el dispositivo para permitir el paso del tráfico vehicular. Un miembro de la tripulación debe restablecer el circuito antes de que el tren o máquina ocupe el cruce a nivel o antes de que salga de éste.

6.32.6 Obstrucción de Cruces a Nivel

Si es posible, un tren detenido o en movimiento no debe obstruir un cruce a nivel por más de 10 minutos.

6.32.8 Cruces a Nivel Dentro de Instalaciones Intermodales y Automotrices

Los movimientos sobre cruces a nivel en instalaciones intermodales y automotrices se harán como sigue:

Cuando se esté empujando el equipo o las locomotoras se muevan retrocediendo, un miembro de la tripulación deberá ubicarse en el cruce a nivel con el fin de advertir al tráfico vehicular y proteger el movimiento sobre el cruce hasta que éste haya sido ocupado.

Cuando se hagan con la locomotora al frente, el maquinista deberá accionar la campana y el silbato al aproximarse al cruce a nivel aún cuando los vehículos estén detenidos, en adición un miembro de la tripulación protegerá el cruce a nivel.

7. MOVIMIENTO CON EQUIPO DE ARRASTRE

7.1 Movimiento Seguro y Eficaz

Durante el movimiento del equipo de arrastre, los trabajadores deben operar segura y eficazmente para evitar daños al contenido, equipo de arrastre, equipo tractivo, estructuras y a otras propiedades. Cuando se empujen unidades deben asegurarse que el equipo estacionado en vías adyacentes no invada los puntos de libraje.

No se debe dejar equipo invadiendo el punto de libraje para evitar daños a los trabajadores que viajen a bordo del equipo.

En las vías donde no exista marca de punto de libraje visible, éste se determinará parándose a un lado del riel más próximo de la vía adyacente extendiendo el brazo hacia el equipo y recorriéndose hasta el punto donde el brazo ya no pueda tocar el equipo. A partir de ahí asegúrese de dejar el equipo por lo menos 15 metros más allá de dicho punto hacia adentro de la vía.

7.2 Comunicación entre tripulantes que estén realizando movimientos

Para evitar lesiones o daños donde las máquinas estén trabajando a ambos extremos de una vía o vías, los tripulantes deben tener un claro entendimiento de los movimientos a realizar.

7.3 Precauciones adicionales durante los movimientos

El equipo no debe ser movido o acoplado innecesariamente ya que podría ocasionar daños a:

- Coches de pasajeros o carros campamento.
- Equipo de arrastre intermodal o remolques en plataformas;
- Cabuses;
- La carga en carros multi-nivel;
- Equipo de arrastre con ganado; o
- Cargas con tapas abiertas en peligro de moverse.

7.4 Precauciones al Acoplar o Mover Equipo de Arrastre o Máquinas

Antes de acoplarse a equipos de arrastre o máquinas, se debe verificar que estos estén propiamente asegurados y puedan ser acoplados y movidos en forma segura.

Los acoplamientos deben ser realizados sin exceder de 6 kph, estirando el equipo de arrastre para asegurarse que todos los acoplamientos fueron hechos.

Durante las maniobras de acoplamiento el trabajador no deberá estar sobre los acopladores y si es necesario alinearlos deberá detenerse el movimiento a no menos de 10 metros.

7.5 Comprobación de Frenos de Mano

Los trabajadores deben saber operar el tipo de frenos que estén usando. Cuando los frenos de mano deban controlar o prevenir el movimiento del equipo de arrastre, se deben probar primero para asegurarse que operan correctamente.

Si los frenos de mano no funcionan, debe colocarse adicionalmente una tarjeta en el volante o palanca del freno de mano indicando mal orden.

7.6 Asegurar Equipo de Arrastre o Máquinas

No se debe depender solamente de los frenos de aire para dejar estacionado un tren, máquina o equipo de arrastre en un lugar donde queden solos. Se deben aplicar en forma segura los frenos de mano para prevenir el movimiento del equipo. Si los frenos de mano no funcionan correctamente o se considere necesario, las ruedas deben ser bloqueadas.

Cuando la máquina esté acoplada a un tren o a equipo de arrastre parado en una pendiente, no se deben aflojar los frenos de mano a menos que el sistema de frenos de aire esté totalmente cargado.

Antes de mover parte de equipo de arrastre estacionado en cualquier vía, se deben aplicar los frenos de mano del equipo de arrastre sobrante para prevenir cualquier movimiento.

Al dejar equipo ferroviario estacionado en cualquier vía siempre debe quedar librando los puntos físicos de libraje.

En los lugares donde exista descarrilador, el equipo a estacionar debe quedar a una distancia de no mayor de 10 metros del mismo.

7.8 Acoplando o Moviendo Equipo de Arrastre donde es Cargado o Descargado

Antes de acoplar o mover el equipo de arrastre en vías en donde es

cargado o descargado, los miembros de la tripulación deben asegurarse que ha sido removido o despejado lo siguiente:

- Personas dentro o alrededor del equipo de arrastre;
- Andenes;
- Tablas;
- Acoples y conexiones de carro tanques;
- Bandas transportadoras;
- Tubos de carga o descarga y aparatos o conexiones parecidos;
- Vehículos; y
- Otras obstrucciones.

Las puertas, compuertas, escotillas, tapas y/o tapones deben estar cerrados y asegurados apropiadamente.

Además, se debe tener cuidado de:

- No dañar la carga en equipo de arrastre parcialmente cargado;
- No mover equipo de arrastre mal cargado o que la carga pudiera moverse o caer, o sí el equipo pudiera descarrilar o volcarse;
- Colocar nuevamente el equipo de arrastre en el lugar de donde fue movido para continuar la carga o descarga, si no ha sido liberado; y
- No retirar equipo de arrastre vacío de industria ó vías del público a menos que haya sido descargado completamente y esté limpio de residuos.
- Verificar que las compuertas y puerta abatibles estén cerradas o aseguradas y no representan ningún riesgo para el movimiento de los carros. Los miembros de la tripulación no intentarán cerrarlas.

7.9 Movimiento de Coches de Pasajeros o Carros Campamento

Antes de mover coches de pasajeros o carros campamento, se debe:

- Acoplar las mangueras de aire;
- Cargar totalmente el sistema de frenos; y
- Usar la válvula del freno automático al realizar movimientos.
- Antes de acoplarse a coches de pasajeros o carros campamento se debe.
- Detener el movimiento del equipo aproximadamente 15 metros antes del acoplamiento; y
- Tener a un trabajador a nivel de tierra para dirigir el acoplamiento.

Además, el juego entre acopladores debe ser comprimido y estirado totalmente para asegurar que el acoplamiento fue efectivo antes de hacer las conexiones de:

- Aire;
- Electricidad.

7.10 Movimiento a Través de Puertas o Portales

Antes de pasar máquinas o equipo de arrastre a través de puertas, portales o lugares similares, el movimiento debe ser detenido para cerciorarse que las puertas estén completamente abiertas y aseguradas. Igualmente, donde existan libramientos superiores o laterales reducidos, debe verificarse que el movimiento sea seguro.

Ningún Trabajador deberá caminar o permanecer al lado de Carros, Máquinas o Trenes que estén en movimiento a través de puertas, portales o similares.

Cuando manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación (durmientes, madera, etc.), deben cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas y en instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, martinets o palas mecánicas.

7.11 Carga del Sistema de Frenos de Aire

El equipo de arrastre debe ser manejado con el sistema del freno de aire cargado, a menos que para su movimiento éste pueda ser controlado y detenido de forma segura dentro de la distancia requerida con el freno de aire de la o las máquinas. Cuando las condiciones lo requieran, deben ser acopladas las mangueras del tubo del freno y cargar debidamente el sistema del freno de aire de los equipos de arrastre necesarios para controlar el movimiento.

7.12 Movimientos sobre Vías de espuela

Cuando el equipo de arrastre sea empujado sobre vías de espuela, para prevenir daños al final de la vía el movimiento debe ser controlado como a continuación:

- Parar el movimiento por lo menos 50 metros antes del final de la vía;
- Aplicar los frenos de mano necesarios, para controlar el slack;
- Para continuar con el movimiento, un miembro de la tripulación debe antecederlo para que sea realizado con seguridad; y
- El movimiento debe reiniciar de acuerdo a las señales o indicaciones del miembro de la tripulación antecediéndolo.

8. CAMBIOS

8.1 Cambios de Operación Manual

Todas las reglas aplicables a los cambios de operación a mano, aplican a los cambios de resorte y otros cuando son operados manualmente, sin embargo sobre éstos no deben cortarse equipos de arrastre en movimiento.

8.2 Posición de los Cambios

Los trabajadores operando cambios o descarriladores son responsables de la posición del cambio o descarrilador que estén usando. Ningún trabajador debe permitir que sea obstruido el punto de libraje de una vía adyacente a menos que el cambio o descarrilador de operación a mano esté debidamente alineado.

Los trabajadores operando cambios y descarriladores deben asegurarse que:

- Los cambios y descarriladores estén debidamente alineados y asegurados hacia la ruta deseada.
- Las puntas de agujas ajusten correctamente y el indicador, si así está equipado, corresponde a la posición del cambio.
- Cuando la palanca de operación esté equipada con una uña, no se debe pisar la uña que libera la palanca, a menos que el cambio vaya a ser operado.
- Después de alinear un cambio o descarrilador, a cualquier posición, si así está equipado, al colocar el candado debe asegurarse que éste quede cerrado.

Los miembros de la tripulación en la máquina deben observar que los cambios y descarriladores cercanos a ésta, estén debidamente alineados antes de realizar cualquier movimiento sobre los mismos y que no está obstruido el punto físico de libraje.

8.3 Cambios de la Vía Principal

La posición normal de los cambios de la vía principal es para el movimiento sobre la vía principal y deben estar alineados y asegurados con candado en esa posición.

Sin embargo, los cambios de la vía principal pueden ser dejados alineados y asegurados para el movimiento sobre otra vía, en los siguientes casos:

- Cuando esté atendido por un miembro de la tripulación o un custodio del cambio.
- Durante movimientos de equipos de arrastre, cuando se tenga conocimiento que ningún otro tren o máquina pasará sobre el cambio.
- Para otro tren o máquina cuando el cambio esté siendo atendido por un tripulante de ese tren.
- Cuando sea autorizado en el mandato de vía, la protección de esta condición para otro tren debe ser proporcionada en el mandato de vía. El cambio no debe ser considerado como restablecido a la posición normal hasta que el Despachador de Trenes sea notificado por un trabajador de que el cambio fue alineado a su posición normal.
- En cambios de la vía principal (sí así está equipado) el indicador debe mostrar color rojo, sí el cambio está alineado en una posición que no es la posición normal.

8.4 Alinear Cambio de la Vía Principal

Cuando un trabajador alinea el cambio para permitir que un tren entre o salga de la vía principal, el trabajador debe trasladarse al otro lado de la vía principal y no regresar al lugar del cambio hasta que el movimiento se haya completado. De no ser posible trasladarse al otro lado de la vía, el trabajador debe retirarse por lo menos a 10 metros del cambio.

8.5 Librar la Vía Principal Antes de Restablecer el Cambio

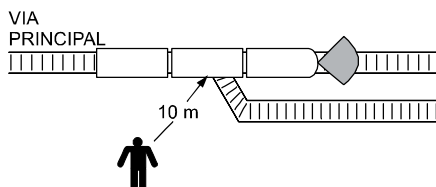
No se debe restablecer un cambio de la vía principal a la posición normal hasta que el movimiento haya librado la vía principal.

8.6 Restablecer el Cambio a su Posición Normal

Un trabajador al bajar de un equipo para restablecer el cambio de la vía principal a la posición normal debe hacerlo, cuando sea posible, por el lado opuesto al cambio.

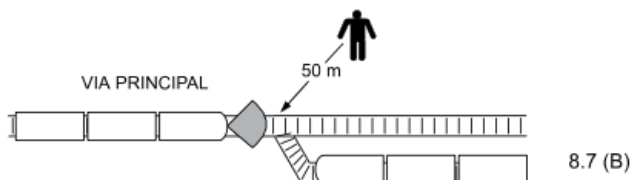
8.7 Ubicación de Trabajadores en Cambios de la Vía Principal

Salvo al efectuar movimientos del equipo de arrastre, cuando un tren o máquina se esté aproximando o pasando por una vía principal, ningún trabajador debe permanecer a menos de 10 metros de cualquier cambio de la vía principal.



8.7 (A)

Cuando un tren o máquina se encuentre en un escape u otra vía librando el paso a otros trenes, el trabajador encargado de atender el cambio debe retirarse a una distancia no menor de 50 metros del cambio cuando el tren se aproxime y permanecer ahí hasta que haya pasado en su totalidad.



Inspección de Cambios de Operación a Mano

Cuando el tren esperado no se aproxima, un miembro de la tripulación debe inspeccionar las puntas de agujas de los cambios de operación a mano por donde el tren pasará para determinar que:

- Los cambios estén alineados para la ruta deseada.
- Las puntas de agujas ajusten correctamente.
- La palanca del cambio esté asegurada.

8.8 Cambios Equipados con Candados, Ganchos o Uñas

Cuando no estén siendo usados, los cambios deben permanecer asegurados con candado, gancho o uña, sí así están equipados.

Antes de hacer movimiento sobre estos cambios, se debe verificar que estén asegurados con el candado, gancho o uña. Sin embargo, cuando el movimiento sea en contra de las puntas de agujas enfrentadas, el candado debe estar cerrado en los cambios que así estén equipados.

Cualquier candado de cambio faltante o defectuoso debe ser reemplazo o reemplazado. Sí no es posible reponerlo o reemplazarlo, se debe reportar de inmediato al Despachador de Trenes, jefe de patio o supervisor encargado y de ser necesario, clavar las puntas de agujas del cambio.

8.9 Cambios de Resorte

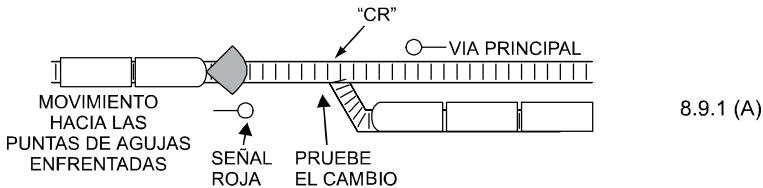
Los cambios de resorte son identificados con las letras 'CR', indicadores especiales, señales y/o luces.

8.9.1 Prueba del Cambio de Resorte

Los cambios de resorte deben ser probados operándolos a mano, en una y otra posición, verificando que las agujas ajusten correctamente.

Antes de pasar sobre un cambio de resorte en contra de las puntas de agujas enfrentadas, el tren o máquina debe parar y un miembro de la tripulación debe inspeccionar y probar el cambio, en los siguientes casos:

1. Un indicador de la posición de las puntas de agujas indica Alto; o
2. El cambio no cuenta con un indicador de la posición de las puntas de agujas.

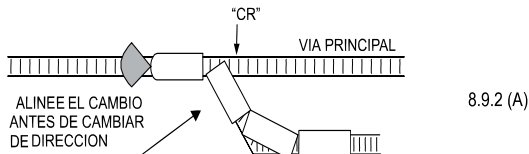


3. Cuando se muestre de manera parcial o total el color rojo del árbol del cambio.
4. Cuando el cambio esté protegido por una señal luminosa y ésta muestre color rojo o esté apagada.

Sin embargo, el cambio no requiere ser probado si ha sido alineado hacia la ruta divergente o instrucciones verbales o por escrito indican a la tripulación que el cambio de resorte ha sido clavado.

8.9.2 Movimiento de Salida y Parada Sobre un Cambio de Resorte

Cuando un tren o máquina éste haciendo un movimiento de salida y se detenga sobre un cambio de resorte, de inmediato debe ser controlada la acción del juego entre acopladores (slack). Un miembro de la tripulación debe alinear a mano el cambio antes de que el tren o máquina pueda cambiar de dirección o recoger el juego entre acopladores.



8.9.4 Durante Nevadas o Tormentas de Hielo

Durante tormentas de nieve o hielo u otras condiciones climatológicas que puedan afectar el correcto funcionamiento de los cambios de resorte, no se debe hacer movimiento de salida por un cambio de resorte hasta que éste haya sido alineado a mano.

8.9.5 Cambio de Resorte Clavado

Un cambio de resorte que haya sido clavado debe ser protegido mediante un boletín de vía o instrucción especial.

8.9.6 Aproximación a Cambios de Resorte

Los trenes deben aproximarse a las puntas de agujas enfrentadas de los cambios de resorte preparados para detenerse a menos que:

- Un indicador de la posición de las puntas de agujas exhiba que el cambio está debidamente alineado; o
- Un indicador distante exhiba el aspecto verde.

8.10 Indicadores de Posición de Puntas de Agujas

ASPECTO	INDICACIÓN
Verde	Puntas de agujas a posición normal.
Ámbar	Puntas de agujas a posición inversa.
Rojo o Apagado	Alto, Inspeccionar y probar el cambio.

8.10.1 Indicador Luminoso de Posición de Puntas de Agujas de Cambio (ILPAC)

Los ILPACs de dos fanales se regirán por los siguientes aspectos:

ASPECTO	INDICACIÓN
INDICADORES LUMINOSOS DE PUNTAS DE AGUJAS	
Luz Color Verde	Puntas de agujas están debidamente alineadas a la vía principal.
Luz Color Roja	Puntas de agujas están desajustadas o alineadas al escape.
INDICADORES LUMINOSOS DE APROXIMACION	
Luz Color Verde	Puntas de agujas están debidamente alineadas a la vía principal.
Luz Color Ámbar	Proceder preparado para parar en el Indicador Luminoso de Puntas de Agujas.

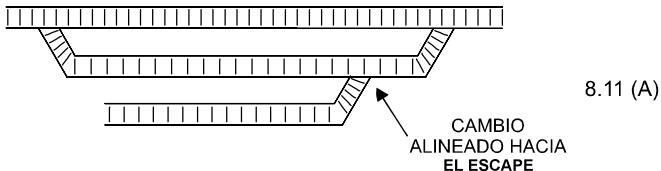
Los ILPACs de tres fanales se regirán por los siguientes aspectos:

ASPECTO	INDICACIÓN
INDICADORES LUMINOSOS DE PUNTAS DE AGUJAS	
Luz Color Verde	Puntas de agujas están debidamente alineadas a la vía principal.
Luz Color Ámbar	Puntas de agujas están alineadas a vía divergente.
Luz Color Roja	Puntas de agujas están desajustadas.
INDICADORES LUMINOSOS DE APROXIMACION	
Luz Color Verde	Puntas de agujas están debidamente alineadas a la vía principal.
Luz Color Ámbar	Puntas de agujas están alineadas a vía divergente.
Luz Color Roja	Puntas de agujas están desajustadas.

Los Indicadores Luminosos solamente muestran la posición de las puntas de agujas en relación al movimiento de trenes, máquinas y equipos de trabajo.

8.11 Cambios en los Escapes

La posición normal de los cambios en un escape, conectando a cualquier otra vía que no sea la vía principal, es alineados y asegurados con candado para el movimiento sobre el escape.

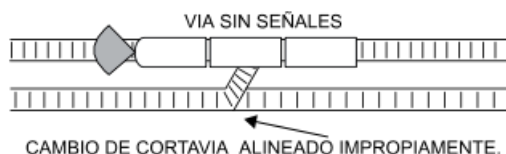


8.12 Cambios de Cortavía

La posición normal de los cambios de un cortavía es alineados para el movimiento independiente al del cortavía. Los cambios deben permanecer alineados a la posición normal, excepto durante movimientos a través del cortavía.

Ambos cambios de un cortavía deben ser alineados antes de iniciar un movimiento a través del cortavía y una vez que el movimiento se haya completado estos deben ser restablecidos a la posición normal.

Los cambios de un cortavía no conectados a la vía principal o a un escape ambos cambios deben permanecer alineados, ya sea para el movimiento normal o para el movimiento a través del cortavía.



8.12 (A)

8.13 Cambios de Vía de Báscula

Cuando la báscula no esté siendo usada, los cambios deben permanecer alineados para el movimiento sobre los rieles muertos, si así está equipada la vía.

8.14 Más de un Movimiento Aproximándose a un Cambio

Cuando más de un movimiento se aproxime a un cambio o esté cerca de él, el punto de libraje de las vías no debe ser obstruido, ni el cambio operado hasta que los trenes o máquinas se hayan detenido. Excepto en cambios de resorte, los trenes o máquinas no deben obstruir el punto de libraje de la vía principal a menos que el cambio correspondiente esté debidamente alineado.

Los cambios de un cortavía no deben ser alineados para el movimiento a través del mismo cuando otro movimiento esté aproximándose o esté pasando sobre cualquiera de sus cambios.

8.15 Cambio Pasado (Trillado)

Ningún movimiento de salida debe pasar sobre un cambio que no se encuentre debidamente alineado, a menos que éste sea de resorte o variable. Cuando se haya pasado (trillado) un cambio, que no sea de resorte o variable, sin estar alineado para el movimiento, el tren, máquina o equipo de arrastre debe continuar y terminar su movimiento sobre el cambio, y reportarlo al Despachador de Trenes, jefe de patio o supervisor encargado. Para poder cambiar de dirección el cambio debe ser clavado o reparado.

Sí el cambio no puede ser clavado o reparado, de ser posible un trabajador de vía u otro trabajador competente debe quedar a cargo.

8.16 Cambios Dañados o Defectuosos

Cuando un cambio se encuentre dañado o defectuoso debe ser reportado al Despachador de Trenes, jefe de patio o supervisor encargado. El cambio debe ser clavado a menos que un trabajador de vía u otro trabajador competente queden a cargo. Si el cambio no puede ser asegurado, se proporcionará protección inmediatamente.

8.17 No Activar Arenamiento Sobre Partes Móviles

En la medida de lo posible, se debe evitar activar el arenamiento sobre las partes móviles de los cambios.

8.2 Ubicación y Posición de Descarriladores

Los tripulantes de tren, máquina y servicios de patio deben conocer la ubicación de todos los descarriladores fijos.

Trenes o maquinas moviéndose sobre o entrando a vías equipadas con descarriladores, deben detenerse por lo menos a 50 metros del descarrilador. Ningún movimiento debe ser hecho sobre un descarrilador estando en posición de descarrilar.

En escapes, el descarrilador debe ser dejado en posición de no descarrilar, excepto cuando haya equipo ferroviario en esas vías. En otras vías, deben permanecer en posición de descarrilar excepto si se está haciendo movimiento.

Invariablemente todos los descarriladores deben estar equipados con candados y estos deben quedar cerrados, asegurando la posición de los descarriladores, para de esta forma evitar que extraños lo operen.

FORMATO DE MANDATO DE VÍA

	Número	Fecha
	A: (Quién) _____	En: (Lugar) _____
1	<input type="checkbox"/> Mandato de Vía Num _____ Esta nulo.	
2	<input type="checkbox"/> Proceda de _____ a _____ en vía _____	
4	<input type="checkbox"/> Trabaje entre _____ y _____ en vía _____	
5	<input type="checkbox"/> Esta autorización empieza a las _____	
6	<input type="checkbox"/> Esta autorización termina a las _____	
7	<input type="checkbox"/> Estará en vigor después de la llegada de: _____ a _____	
8	<input type="checkbox"/> Ocupe la vía principal en el último punto nombrado	
9	<input type="checkbox"/> No obstruya los límites delante de _____	
10	<input type="checkbox"/> Libre la vía principal en el último punto nombrado	
11	<input type="checkbox"/> Entre _____ y _____ haga todos los movimientos a velocidad restringida	
	<input type="checkbox"/> Entre _____ y _____ haga todos los movimientos a velocidad restringida	
13	<input type="checkbox"/> No exceda de _____ KPH Entre _____ y _____	
	<input type="checkbox"/> No exceda de _____ KPH Entre _____ y _____	
	<input type="checkbox"/> No exceda de _____ KPH Entre _____ y _____	
16	<input type="checkbox"/> Boletines de Vía en Vigor _____	
17	Otras Instrucciones específicas _____	
17a	Restablezca los siguientes cambios a su posición normal	
17b	Los cambios siguientes pueden dejarse abiertos	
	Este mandato tiene _____ Líneas marcadas. _____	
	Son las líneas num _____	
OK	_____ Despachador _____ Copiado por: _____	
A las _____	Estoy liberando hasta _____ Por: _____ (Parcial)	
A las _____	Estoy liberando hasta _____ Por: _____ (Parcial)	
A las _____	Estoy liberando hasta _____ Por: _____ (Parcial)	
A las _____	Estoy liberando mandato de Vía No _____ Por _____ (Completo)	

HOJA EN
BLANCO

SISTEMA DE CONTROL DE TRENES CONTROL MANDATO DE VÍA

14. REGLAS APLICABLES DENTRO DE LÍMITES DEL SISTEMA CONTROL MANDATO DE VIA (CMV)

14.1 Autorización Para Entrar a Límites de Control Mandato de Vía (CMV)

Como designado en el Horario, un Mandato de Vía autorizará el uso de la vía principal bajo la dirección del Despachador de Trenes o conforme a lo dispuesto por la Regla 6.13 (Límites de Patio). Las instrucciones del Mandato de Vía deben ser obedecidas donde los límites del patio estén en vigor.

14.2 Límites Designados

Los límites de un Mandato de Vía deben ser designados por medio de la especificación de la vía, donde sea requerido, y los puntos exactos tales como cambios, placas kilométricas, o puntos identificables. Sin embargo, los nombres de las estaciones pueden ser usados como a continuación se menciona:

A. El Primer Punto Nombrado

Cuando el nombre de una estación designa el primer punto nombrado, la autorización inicia e incluye el último cambio del escape. La autorización inicia desde la placa con el nombre de la estación si esa estación no tiene escape.

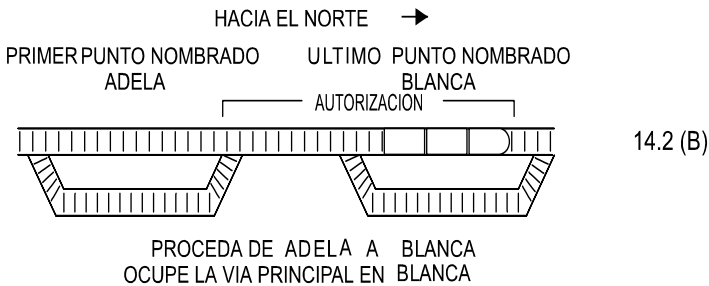
B. El último Punto Nombrado

Cuando el nombre de una estación designa el último punto nombrado, la autorización termina e incluye el primer cambio del escape. La autorización termina hasta la placa con el nombre de la estación si esa estación no tiene escape.



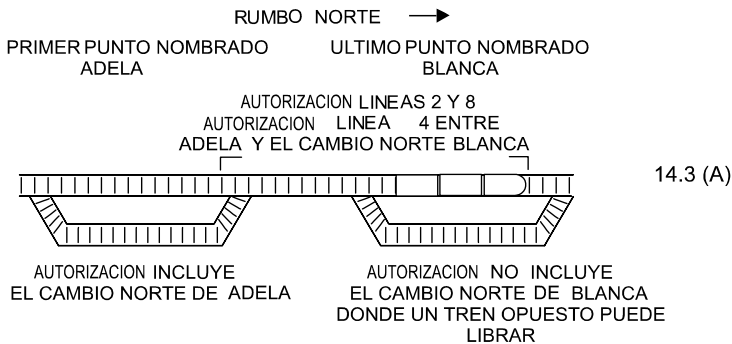
14.2 (A)

1. En el último punto nombrado, la autorización termina hasta, pero no incluye el último cambio del escape cuando el Mandato de Vía establece, “Ocupe la vía principal en el último punto nombrado”.



14.3 Operación con Mandatos de Vía

Un Mandato de Vía autoriza a un tren o equipo de trabajo a ocupar la vía principal dentro de los límites designados. Sin embargo, el tren o equipo de trabajo no debe obstruir el cambio en cualquier extremo de los límites donde un tren opuesto pueda usar ese cambio para librar la vía principal.



El tren o equipo de trabajo debe moverse como a continuación se menciona:

1. Proceder de un punto a otro en la dirección especificada en el Mandato de Vía. Cuando el trabajador responsable del tren o equipo de trabajo le informe al Despachador de Trenes que el tren o equipo de trabajo completo ha pasado un punto específico, la autorización del Mandato de Vía queda nula hasta ese punto.
2. Sí la autorización establece “TRABAJE ENTRE” dos puntos específicos, el tren o equipo de trabajo puede moverse en cualquier dirección entre esos puntos.

14.4 Ocupando los Límites de Mandato de Vía

Sólo un tren o equipo de trabajo debe ocupar los límites establecidos en una autorización de Mandato de Vía. Para que dos o más trenes o equipos trabajo puedan ocupar los mismos límites o límites traslapados en territorio CMV, se requiere que:

1. Dos o más trenes o equipos de trabajo sean autorizados a ‘TRABAJAR ENTRE’ dos puntos específicos y los Mandatos de Vía establezcan que el movimiento sea a velocidad restringida dentro de los límites traslapados.
2. Los trenes están moviéndose por los límites de otro tren o equipo de trabajo autorizado para “TRABAJAR ENTRE” dos puntos específicos y los Mandatos de Vía han instruido a todos los trenes a moverse a velocidad restringida dentro de los límites traslapados.
3. Los Trenes son autorizados “A PROCEDER” en una sola dirección o a “TRABAJAR ENTRE” dos puntos específicos y el mandato de vía especifique que el tren que va atrás no deberá correr adelante ni pasar al tren o trenes que van adelante.

Dentro de los límites traslapados, cada tren que va atrás debe proceder a velocidad restringida. Si el tren que va atrás está autorizado “A PROCEDER” en una sola dirección y un miembro de la tripulación del tren que va adelante le reporta que el tren completo ha pasado un punto específico, el tren que va atrás deberá asumir la velocidad autorizada en las disposiciones vigentes hasta cada punto liberado. Para el tren que va adelante, la autorización del mandato de vía será considerada nula hasta cada punto pasado.

El tren de atrás, antes de proceder debe verificar que no obstruye los límites del tren de adelante, notificándole la forma en que han sido autorizados.

Antes de que el tren que va atrás proceda más allá de cada lugar reportado como pasado por el tren que va adelante, las instrucciones entre ambas tripulaciones deben ser escritas, repetidas y confirmadas con la identificación del tren y la frase “ES CORRECTO”.

Sí la comunicación entre el tren que va atrás y el tren que va adelante no puede ser establecida, el Despachador debe ser notificado. Sí es necesario, la información reportando puntos pasados por el tren que va adelante sólo deberá ser retransmitida a través del Despachador.

El último punto nombrado en la autorización del tren que va atrás no debe estar más allá del último punto nombrado en la autorización del tren que va adelante.

Notificación de Autorización Conjunta

No deberán ocuparse límites traslapados de una autorización conjunta a menos que los trabajadores responsables de los trenes y/o equipos de trabajos, se hayan comunicado entre sí para determinar su ubicación y movimientos a realizar.

Antes de conceder una autorización a trenes, equipos de trabajo y trabajadores en los mismos límites, el Despachador de Trenes debe notificarlo a cada trabajador responsable de trenes, equipos de trabajo y trabajadores, que operaran conjuntamente dentro de los mismos límites.

Cuando el Mandato de Vía sea concedido para proteger el trabajo de mantenimiento o reparaciones a la vía, los trenes y equipos de trabajo, no deben recibir Mandato de Vía dentro de los mismos límites, a menos que los trabajadores responsables de los trenes y el trabajador responsable del trabajo en la vía se pongan de acuerdo de las condiciones y movimientos que habrán de realizarse.

14.5 Protección a Hombres o Equipo

Los trabajadores o equipos de trabajo deben recibir un Mandato de Vía de la misma manera que los trenes para ocupar o ejecutar mantenimiento en la vía principal sin otra protección.

Un Mandato de Vía no debe ser emitido para proteger a trabajadores o equipo de trabajo dentro de los mismos límites o límites traslapados con un tren o equipo de trabajo a menos que:

1. Todos los trenes o equipos de trabajo que estén autorizados a proceder en una sola dirección y el Mandato de Vía especifique que los trabajadores o equipos de trabajo no deben obstruir los límites delante de estos trenes o equipos de trabajo.

A. Mandato de Vía a un Grupo de Equipos de Trabajo

Cuando sea necesario autorizar a un Grupo de Equipos de Trabajo en los mismos límites, la autorización se puede conceder a un trabajador encargado, el que será responsable de la seguridad del grupo dentro del tiempo y límites autorizados.

El trabajador responsable que recibió la autorización, debe tener comunicación permanente con el Despachador de Trenes y con cada uno de los equipos a su cargo, enterándolos de los límites autorizados.

Antes de liberar, el responsable del Grupo de Equipos de Trabajo debe cerciorarse que todo el Grupo de Equipos de Trabajo esté librando los límites autorizados.

Cuando el Mandato de Vía sea concedido para proteger el trabajo de mantenimiento o reparaciones a la vía, los trenes y equipos de trabajo no debe recibir Mandato de Vía dentro los mismos límites, a menos que los trabajadores responsables de los trenes y el trabajador responsable del trabajo en la vía se pongan de acuerdo de las condiciones y movimientos que habrán de realizarse.

2. Todos los trenes o equipos de trabajo autorizados están notificados de los trabajadores o equipos de trabajo, y han sido autorizados a moverse a velocidad restringida. También, un Mandato de Vía debe informar al trabajador encargado de los otros trabajadores o equipos de trabajo acerca de los trenes. Si la vía no es segura para el movimiento de trenes o equipos de trabajo a velocidad restringida, el trabajador encargado de los otros trabajadores o equipos de trabajo debe proteger la vía con banderas rojas según Regla 5.4.7. (Exhibición de Bandera Roja o Luz Roja).

14.7 Reporte de Liberación de Límites

Si no se cuenta con un miembro de la tripulación en la parte posterior del tren, el trabajador responsable del tren o equipo de trabajo puede reportar que ha liberado los límites o que ha pasado un lugar específico, solo cuando sepa con exactitud que el tren o equipo de trabajo ha pasado completo.

Esto se determina por una de las siguientes maneras:

- La parte posterior del tren lleva un telémetro (AFT) y la presión del aire indicada en el aparato localizado en la locomotora (APT), indica continuidad en el tubo del freno.
- Un trabajador debe verificar que el indicador esté puesto en la parte posterior del tren. Un miembro de la tripulación puede observar el equipo de arrastre posterior del tren en el cual el indicador está colocado.
- El tren se ha parado y una inspección verifica que el indicador está localizado en el equipo de arrastre posterior del tren.

- Un AALV transmite una cuenta de los ejes del tren y ésta debe coincidir con la información de un AALV anterior o con el consist del tren.

Además, un tren librando la vía principal en un escape u otra vía debe cumplir con los requisitos descritos por la Regla 8.3 (Cambios de la Vía Principal) antes de reportar que ha liberado los límites.

14.8 Solicitud de Mandatos de Vía

El trabajador que solicita Mandatos de Vía debe informar al Despachador de Trenes acerca de cuáles movimientos serán hechos, cuales vías serán utilizadas y cuanto tiempo será requerido.

14.9 Recepción de Mandatos de Vía

Al recibir un Mandato de Vía se debe proceder como sigue:

- En un tren el conductor y maquinista deben tener un tanto del Mandato de Vía emitida por Despachador de Trenes, y cada trabajador de la tripulación debe leerla, entenderla y firmarla de conformidad. La copia debe contener la fecha, el lugar y el nombre del trabajador que la recibió.

Cuando sea transmitida verbalmente debe ocurrir lo siguiente:

A. Transmisión de Mandatos de Vía

1. Un Trabajador anotará toda la información y las instrucciones en el Mandato de Vía.
2. El Trabajador repetirá la información al Despachador de Trenes.
3. El Despachador de Trenes la verificará y si está bien, dirá "OK", dará la hora y sus iniciales.
4. El Trabajador anotará la hora del "OK" y las iniciales del Despachador de Trenes en el Mandato de Vía y los repetirá al Despachador de Trenes.
5. El Despachador de Trenes contestará "ES CORRECTO".

B. Mandato de Vía en Vigor.

1. El Mandato de Vía estará en vigor desde el momento en que la hora del "OK" esté escrita en él y sea repetida al Despachador de Trenes.
2. Si el Mandato de Vía restringe el movimiento o la autorización previamente otorgada, no puede ser considerado en vigor por el Despachador de Trenes hasta que el reconocimiento del "OK" se haya recibido.

Las tripulaciones pueden retransmitir los Mandatos de Vía.

14.10 Vigencia de Mandato de Vía

Un Mandato de Vía estará en vigor hasta que un miembro de la tripulación reporte al Despachador de Trenes que el tren ha librado los límites, o el Mandato de Vía haya sido anulado.

Al reportar la liberación de un mandato de vía se debe mencionar lo siguiente: Nombre del Trabajador o identificación del tren o equipo de trabajo, hora, número de mandato de vía a liberar o los límites que serán liberados.

El mandato de vía o los límites reportados se considerarán liberados hasta que un miembro de la tripulación conteste al despachador es correcto.

Límite del Tiempo en el Mandato de Vía

Sí el Mandato de Vía muestra límite de tiempo, el tren debe librar los límites a la hora especificada, a menos que otro Mandato de Vía sea obtenido. Sí los miembros de la tripulación no pueden comunicarse con el Despachador de Trenes y termina el límite de tiempo, la autorización estará en vigor hasta que el Despachador de Trenes pueda ser informado.

14.11 Cambios en Mandatos de Vía

Los Trabajadores no deben de ninguna manera, agregar o alterar el Mandato de Vía, excepto como lo especificado por la Regla 15.1.1 (Cambiando de Destinatario de Mandatos de Vía o Boletín de Vía).

Cuando los límites o las instrucciones de un Mandato de Vía deban ser cambiados, un Mandato de Vía nuevo debe ser emitido por el Despachador de Trenes anulando el anterior. Cuando un Mandato de Vía de una fecha previa ha sido anulado, la fecha debe estar incluida.

14.12 Anulación de Mandatos de Vía

Un miembro de la tripulación debe escribir “NULO” a través de cada copia del Mandato de Vía, cuando el tren ha reportado que libró los límites o cuando el Mandato de Vía ha sido anulado.

14.13 Transmisión Automática de Mandatos de Vía

La repetición no es requerida cuando los Mandatos de Vía son transmitidos automáticamente. La hora del “OK” estará dada cuando el

Mandato de Vía sea emitido. El espacio para el nombre del trabajador que recibe puede ser dejado en blanco.

Los Mandatos de Vía que restringen la autorización o el movimiento de un tren, no deben ser transmitidos automáticamente a menos que el tren que está siendo restringido no salga del lugar donde lo deba de recibir.

Formato para reporte de liberaciones Regla 14.4 (3)					
(ID del tren que va atrás) autorizado mediante Regla 14.4 (3) , de _____ a _____ detrás de (ID del tren que va adelante)					
	Lugar		Hora		<u>Miembro de la Tripulación</u>
(ID del tren precedente) ha pasado:		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	
		a las		reportado por	

15. REGLAS DEL BOLETIN DE VIA

15.1 Boletines de Vía

Los Boletines de Vía no deben ser cambiados excepto en los casos señalados en las Reglas 15.1.1 (Cambiando de Destinatario de Mandatos de Vía o Boletines de Vía) y 15.13 (Anulando Boletines de Vía). El Despachador de Trenes emitirá Boletines de Vía como está requerido.

Los Boletines de Vía contendrán información de todas las condiciones que afecten el movimiento seguro de los trenes o máquinas. Otras formas aparte de los Boletines de Vía A, B y C podrán ser usadas cuando sea necesario.

Boletín forma A, para restricciones temporales de velocidad en vía principal y escapes.

Boletín forma B, para protección de hombre o equipos.

Boletín forma C, para texto libre.

Recepción de Boletines de Vía

El Conductor y el Maquinista deben recibir un Mandato de Vía en su estación inicial, a menos que sean autorizados de otra manera por el Despachador de Trenes. En el deben enlistarse todos los Boletines de Vía que afecten el movimiento de su tren, a menos que ese Mandato de Vía indique "NINGUNO" o "NO HAY". El Conductor y el Maquinista deben tener copias de todos los Boletines de Vía que están enlistados y cada miembro de la tripulación debe leerlos, entenderlos y firmarlos. Cuando en un Mandato de Vía se inventarían Boletines de Vía y además en el mismo se otorgue autorización, cuando éste sea liberado o anulado, los boletines de vía enlistados seguirán en vigor.

En la estación inicial cuando los miembros de la tripulación de salida reciban Mandatos de Vía y Boletines de Vía de miembros de una tripulación que está llegando, el Conductor y el Maquinista deben confrontarlos con el Despachador de Trenes antes de proceder.

15.1.1 Cambiando de Destinatario en Mandatos de Vía o Boletines de Vía.

Sí el destinatario es cambiado en un Mandato de Vía utilizado solamente para entregar Boletines de Vía que no otorgan autorización, el Despachador de Trenes puede cambiar verbalmente el número del Tren, número de la máquina o la fecha.

15.2 Protección por el Boletín de Vía Forma B

Además del Boletín de Vía expedido por el Despachador de Trenes, el trabajador que requirió la protección debe exhibir banderas amarillas-rojas como lo especificado por la Regla 5.4.3 (Exhibición de la Bandera Amarilla-Roja).

Mientras los trenes estén dentro de los límites durante la hora declarada en el Boletín de Vía Forma B, estos deben moverse a velocidad restringida hasta que las ruedas delanteras hayan pasado los límites, a menos que hayan sido autorizados de otra manera a través de un permiso verbal.

Antes de entrar a los límites de un Boletín de Vía, un miembro de la tripulación debe intentar contactar al trabajador encargado por radio para evitar demoras y reportará la ubicación del tren y la vía que está siendo usada.

A. Permiso Verbal

Cuando se conceda permiso verbal, use las siguientes palabras:

Jefe (Nombre), (No. de Cuadrilla) usando el Boletín de Vía No. _____
Línea No. _____ entre Placa Kilométrica (PK) _____ y Placa Kilométrica (PK) _____ en el Distrito _____.

1. Para permitir que un tren pase una bandera roja sin detenerse, agregue lo siguiente:

“(Tren) puede pasar la bandera roja, localizada en la Placa Kilométrica (PK) _____ sin detenerse”.

El tren puede pasar la bandera roja a velocidad restringida sin detenerse.

2. Para permitir que un tren proceda a una velocidad diferente a velocidad restringida, agregue lo siguiente:

“(Tren) puede proceder por los límites a _____ KPH” (o a la máxima velocidad autorizada).

El tren puede moverse por los límites a la velocidad especificada, a menos de que sea restringido de otra manera.

3. Para requerir que un tren se mueva a velocidad restringida, pero a menos de 30 KPH, agregue lo siguiente:

“(Tren) debe proceder a velocidad restringida pero no exceder de _____ KPH” (Especifique la distancia sí es necesario).

El tren debe proceder a velocidad restringida y no debe exceder la velocidad especificada.

B. Repetir las Instrucciones

Un miembro de la tripulación debe repetir las instrucciones antes mencionadas y el trabajador que da las instrucciones debe reconocerlas antes de que puedan ser obedecidas.

El movimiento del tren no debe cambiar de dirección sin el permiso del trabajador a cargo del tramo.

C. Columna de Alto

Cuando la palabra “ALTO” está escrita en la columna de Alto, una bandera roja debe estar exhibida al comienzo de los límites. El tren no debe entrar a los límites hasta que sea autorizado por el trabajador encargado.

15.2.1 Protección de Equipo de Vía

El Boletín de Vía Forma B puede ser usado para proteger a equipos de vía, tales como, carros detectores de defectos de riel, sin usar banderas Amarillas- Rojas. El Boletín de Vía debe identificar el equipo protegido.

Mientras los trenes, máquinas y equipo protegido estén en los límites del Boletín de Vía, estarán gobernados por la Regla 15.2 (Protección por el Boletín de Vía Forma B). En estos casos, el mismo Boletín de Vía no debe proteger a otras cuadrillas y equipo.

15.4 Protección Cuando las Vías Están Fuera de Servicio

Antes de que una vía sea puesta fuera de servicio debe ser protegida. Un Boletín de Vía puede proteger las vías puestas fuera de servicio, designando la vía y nombrando los puntos en cada extremo de la misma.

Los trenes no deben usar esta vía, a menos que el Boletín de Vía declare el nombre o título del trabajador que puede autorizar el uso y dirija todo el movimiento.

Cuando sea requerido, el Despachador de Trenes debe avisar a los miembros de la tripulación las rutas alternativas y las posiciones de los cambios.

15.5 Protección cuando Las Vías están Obstruidas con Equipo Ferroviario

Notifique al Despachador de Trenes cuando las vías principales, los escapes u otras vías que normalmente están libres, estén obstruidas con equipo y no puedan ser libradas.

Cuando la vía principal esté obstruida, proporcione protección como lo especificado por la Regla 6.20 (Parte del tren dejado en la vía principal) así como las instrucciones del Despachador de Trenes.

15.6 Cambio de Regla, Orden General o Instrucción Especial

Cuando sea autorizado por el responsable técnico designado, un Boletín de Vía puede ser usado para emitir, cambiar o anular Reglas, Ordenes Generales o Instrucciones Especiales, previa autorización de la Secretaría.

Las Ordenes Generales o Instrucciones Especiales anuladas por Boletines de Vía no deben ser restablecidas. El Boletín de Vía debe quedar en vigor hasta que la Orden General que contiene el cambio esté publicada.

15.7 Recibiendo Boletines de Vía

Tanto el Conductor como el Maquinista deben tener una copia de cada Boletín de Vía emitido a su tren y cada miembro de la tripulación debe leerlos, entenderlos y firmarlos. La copia debe indicar la fecha, el lugar y el nombre del trabajador que lo recibió. Cuando los Boletines de Vía sean transmitidos verbalmente, debe ocurrir lo siguiente:

- Un trabajador escribirá toda la información en el Boletín de Vía.
- El trabajador repetirá la información al Despachador de Trenes.
- El Despachador de Trenes lo verificará y, si es correcto, dirá "OK" y dará la hora y sus iniciales.
- El trabajador anotará la hora del "OK" y las iniciales del Despachador de Trenes en el Boletín de Vía y lo repetirá al Despachador de Trenes.

Los Trabajadores pueden retransmitir los Boletines de Vía.

15.8 Duplicando Boletines de Vía

El trabajador que reciba Boletines de Vía podrá sacar copia en una máquina fotocopidora y no tendrá que repetirlos al Despachador de Trenes.

Los Boletines de Vía duplicados no deben ser entregados o usados hasta que sean comprobados, verificados y estén:

- Legibles.
- Duplicados en su totalidad.

15.8.1 Copias Adicionales de Boletines de Vía

Sí copias adicionales de Boletines de Vía son requeridas, salvo cuando estén duplicadas según la Regla 15.8 (Duplicando Boletines de Vía), los trabajadores deben verificar con el Despachador de Trenes que estén correctas antes de entregarlas.

15.9 Transmisión Automática de Boletines de Vía

La repetición no es requerida cuando los Boletines de Vía son transmitidos automáticamente. La hora del “OK” será dada cuando el Boletín de Vía sea emitido. El espacio para el nombre del trabajador que recibe se puede dejar en blanco.

15.10 Reteniendo Boletines de Vía

Los Trabajadores deben conservar y cumplir con los Boletines de Vía en todos los viajes o durante la jornada de servicio.

Cuando sea dirigido por el Despachador de Trenes, los Boletines de Vía pueden ser retenidos para usarse durante la próxima jornada de servicio. Antes de iniciar el movimiento en la vía principal durante la próxima jornada de servicio, un miembro de la tripulación debe verificar con el Despachador de Trenes sí hay Boletines de Vía adicionales que sean requeridos.

15.11 Restricción al Movimiento

El Despachador de Trenes no debe transmitir un Mandato de Vía o un Boletín de Vía restringiendo a un tren cerca de donde aplique la restricción, a menos que el Maquinista o el Conductor confirmen que pueden cumplir con ella.

15.12 Relevo del Maquinista o Conductor Durante el Viaje

Cuando el Conductor, el Maquinista o ambos sean relevados antes de que se termine el viaje, deben entregar todos los Mandatos de Vía, Boletines de Vía e instrucciones al Conductor o al Maquinista que los releva.

Sí no pueden entregar personalmente los Mandatos de Vía o los Boletines de Vía a sus relevos, el Conductor los dejará en un lugar designado por el Despachador de Trenes.

Comparación de Información

El Conductor y el Maquinista que releven deben comparar los Mandatos de Vía, Boletines de Vía, instrucciones y demás información, el uno con el otro y con el Despachador de Trenes antes de proceder.

15.13 Anulando Boletines de Vía

Para anular una línea numerada en un Boletín de Vía, una parte del Boletín de Vía, o un Boletín de Vía completo, el Despachador de Trenes podrá hacer uso de los siguientes procedimientos:

A. Anular verbalmente los Boletines

Anule verbalmente el Boletín de Vía usando uno de los ejemplos siguientes:

1. “Línea (número) _____ de Boletín de Vía No. _____ (indicar la línea que será anulada) es nula”.

Un trabajador debe repetir esta información al Despachador de Trenes. Sí la información es correcta, el trabajador debe escribir “NULO” en el margen a la izquierda de la línea anulada _____ (indicar la parte que será anulada).

2. “La parte del Boletín de Vía No. _____ (indique la parte que será anulada) es nula.”

Un trabajador debe repetir esta información al Despachador de Trenes. Sí la información es correcta, el trabajador debe trazar una raya sobre la línea anulada.

3. “Boletín de Vía No. _____ es nulo.”

Un trabajador debe repetir esta información al Despachador de Trenes. Sí la información es correcta, el trabajador debe escribir “NULO” sobre cada copia del Boletín de Vía anulado.

B. Anulando Boletines de Vía

Utilice la línea designada “OTRAS INSTRUCCIONES ESPECIFICAS” en un Mandato de Vía usando uno de los ejemplos siguientes:

1. “Línea (número) _____ del Boletín de Vía No. _____ es nula.”

El trabajador guardará una copia del Mandato de Vía y escribirá “NULO” en el margen izquierdo de la línea anulada.

2. “Parte del Boletín de Vía No. _____ (indique la parte que será anulada) es nula.”

El trabajador guardará una copia del Mandato de Vía y trazará una raya sobre la parte anulada.

3. “Boletín de Vía No. _____ está nulo.

El trabajador guardará una copia del Mandato y escribirá “NULO” sobre cada copia del Boletín de Vía anulado.

15.14 Entrega de Boletines de Vía

Los trabajadores que copien Boletines de Vía, para ser entregados, deben asegurarse de entregarlos a todos a los que van dirigidos, a menos que los Boletines de Vía sean nulos o transferidos a un trabajador de relevo. Una vez entregadas las copias a todos a quienes fueron dirigidos, deben guardar una copia.

Boletín de Vía Forma “A”							
No. _____ EN DISTRITO _____ 20 _____							
A: _____							
EN: _____							
Entre los puntos indicados en las líneas de abajo del 1 al 10, NO exceda de la velocidad mencionada. (Use las últimas dos columnas cuando las banderas sean exhibidas a menos de la distancia determinada por la Regla 5.4.2 para indicar ubicación y dirección).							
Línea Nula	Línea No.	Límites		VEL KPH	VIAS	BANDERAS en la PK	PARA DIRECCIÓN
		PK	a PK				
	1.						
	2.						
	3.						
	4.						
	5.						
	6.						
	7.						
	8.						
	9.						
	10.						
	11.	OTRAS CONDICIONES					
OK. _____ COPIADO POR _____ DESPACHADOR _____							
RETRASMITIDO A _____ ENTERADO _____							

Boletín de Vía Forma “B”

No. _____ EN DISTRITO _____ 20_____

A: _____

EN: _____

EN (FECHA) _____ SERA GOBERNADO POR LAS REGLAS 15.2 y 15.2.1 DENTRO DE LOS SIGUIENTES LIMITES:

Línea Nula	Línea No.	Límites PK a PK	Desde	Hasta	VÍA(S)	JEFE o Cuadrilla	ALTO
	1.						
	2.						
	3.						
	4.						
	5.						
	6.						
	7.						
	8.						
	9.						
	10.						

OK _____ COPIADO POR _____ DESPACHADOR _____

RETRASMITIDO A _____

Boletín de Vía Forma “C”

No. _____ EN DISTRITO _____ 20_____

A: _____

EN: _____

SON GOBERNADOS POR LAS SIGUIENTES CONDICIONES ADICIONALES

Línea Nula	Línea No.	
	1.	
	2.	
	3.	
	4.	
	5.	

OK _____ COPIADO POR _____ DESPACHADOR _____

RETRASMITIDO A _____ ENTERADO _____